

PARTIE 4 GÉNÉRALITÉS

4.1 PROCÉDURES

4.1.1 Procédures en radiotéléphonie

4.1.1.1 Généralités

Dans l'intérêt de la sécurité de la navigation, et surtout lors de conditions météorologiques défavorables, les capitaines devraient faire en sorte qu'une écoute continue soit faite sur la fréquence 2182 kHz. Lorsque possible, et compte tenu des exigences du contrôle de la circulation maritime, une écoute attentive sera maintenue sur la voie VHF 16 (156.8 MHz).

La fréquence 2182 kHz et la voie 16 VHF (156.8 MHz) ne peuvent être utilisées que pour le trafic de détresse et d'urgence, les appels de sécurité ou les appels réguliers. Le seul mode de diffusion autorisé sur la fréquence 2182 kHz est la bande latérale unique J3E.

Faire les appels initiaux sur n'importe laquelle des fréquences VHF qui fonctionnent dans la colonne « Réception » de la liste du centre des SCTM. Le centre des SCTM répondra ensuite sur la fréquence correspondante de la colonne « Transmission ». Il est nécessaire d'indiquer le numéro du canal dans l'appel initial parce que les agents des SCTM syntonisent plusieurs fréquences en même temps. Avant de faire l'appel directement sur une fréquence qui fonctionne, il faut écouter pour une période assez longue pour s'assurer que le canal n'est pas déjà en utilisation. Il faut également respecter cette procédure pour les contrôles radio.

Si la communication sur une fréquence de travail avec le centre des SCTM est difficile à établir ou si la communication avec un autre navire est souhaitée, l'appel initial pourra être fait sur la fréquence d'appel voie 16; la station réceptrice répondra alors sur la même fréquence. Dès que la communication aura été établie, il faudra s'entendre sur une fréquence de travail; toutes les autres communications seront par la suite faites sur cette même fréquence.

Nous rappelons aux capitaines de navires obligatoirement pourvus de radio qu'un journal de toutes les communications de détresse, d'urgence et de sécurité doit être tenu à jour et gardé à bord du navire.

4.1.1.2 Les exemples suivants illustrent la procédure à suivre:

Tableau 4-1 - Appel initial lorsqu'un navire essaie d'établir la communication sur une fréquence de travail avec une station particulière

Éléments	Mots parlés
Nom de la station appelée (prononcé trois fois).	PRINCE RUPERT RADIO GARDE CÔTIÈRE.
Le mot «ICI»	ICI
Type, nom, indicatif d'appel du navire appelant (prononcé trois fois).	LE VAPEUR FAIRMONT CYLD.
et voie.	VOIE 26.
Invitation à répondre.	À VOUS

Tableau 4-2 - Appel à faire lorsqu'un navire désire établir la communication avec n'importe quelle station à sa portée (ou dans une certaine région)

Éléments	Mots parlés
Appel général (prononcé trois fois).	TOUTES STATIONS (ou par ex. TOUS LES NAVIRES DANS LE DÉTROIT DE JOHNSTONE).
Le mot « ICI ».	ICI
Type, nom et indicatif d'appel du navire appelant (prononcé trois fois).	LE NAVIRE-CITERNE IMPERIAL CORNWALL/VCVC.
Invitation à répondre.	À VOUS.

Lorsqu'une station désire diffuser des renseignements et non établir une communication, elle doit transmettre le message au lieu d'inviter à répondre.

Un message radio en provenance d'un navire se compose de plusieurs parties qui doivent être transmises sur la fréquence du travail dans l'ordre suivant:

- a) le type, le nom et l'indicatif d'appel du navire qui envoie le message.
- b) la date et l'heure d'envoi du message (de préférence en UTC. L'heure avancée ne doit pas être utilisée) [La date et l'heure peuvent être envoyées en un seul groupe, les deux premiers chiffres représentant la date et les quatre derniers chiffres représentant l'heure.]
- c) l'adresse.
- d) le texte ou le corps du message.
- e) la signature.

Remarque - Les parties a) et b) constituent le « préambule ».

Tableau 4-3 - Exemple d'un message radio navire-côte

Éléments	Mots parlés
Message	DU WESTWIND, INDICATIF D'APPEL V2AG.
Envoyé	071225UTC.
Adresse	NORDREG CANADA.
Texte	COMPTE RENDU DE 1600UTC. À L'ANCRE DANS LA BAIE MACKENZIE EN ATTENTE D'UN BRISE-GLACE.
Signé	COMMANDANT

Un accusé de réception d'un message ne devra être donné que lorsque l'opérateur qui reçoit le message sera certain que les renseignements transmis ont été correctement reçus.

Il est impossible d'établir des expressions conventionnelles précises applicables à toutes les procédures utilisées en radiotéléphonie. Cependant, on devra, autant que possible, se servir des expressions conventionnelles suivantes.

Tableau 4-4 - Expressions conventionnelles

Expression	Signification
VEUILLEZ ACCUSER RÉCEPTION	Faites-moi savoir que vous avez reçu et compris ce message.
CORRECTION	Une erreur a été commise dans cette transmission. Le texte correct est
CONTINUEZ	Continuez à transmettre votre message.
À VOUS	Ma transmission est terminée et j'attends une réponse de vous.
TERMINÉ	Cette communication est terminée et je n'attends pas de réponse.
RELISEZ	Après mon RÉPONDEZ, relisez-moi tout ce message exactement comme vous l'avez reçu.
ROGER	J'ai reçu en entier votre dernière transmission.
REÇU NUMÉRO	J'accuse réception de votre message numéro
ATTENDEZ	Attendez, je vous communiquerai d'autres renseignements.
VÉRIFIEZ	Vérifiez avec l'expéditeur et envoyez la version correcte.
CHAQUE MOT DEUX FOIS	À titre de demande: Veuillez prononcer chaque mot deux fois. À titre de renseignement: Je prononcerai deux fois chaque mot de ce passage.

4.1.1.3 Comment utilisez-vous votre appareil radio maritime?

On compte plus de 150 000 stations radio dûment enregistrées en Colombie-Britannique. Des fréquences spécifiques sont attribuées à chacune de ces stations en fonction de leurs besoins particuliers. Dans l'ensemble, les communications sont claires et les fréquences ne sont pas encombrées du fait que la plupart des utilisateurs respectent les règles régissant les communications radio.

Un sérieux problème est cependant apparu en raison de l'utilisation de radios synthétisés à deux voies à bord des navires de la côte Ouest. Certains opérateurs d'embarcations utilisent des voies non autorisées sur des appareils radio synthétisés. Cela cause de grandes interférences aux services municipaux à terre. Dans ces cas, Industrie Canada entend déposer des accusations en vertu de la *Loi sur la radiocommunication* et du *Règlement sur la radiocommunication*.

Votre collaboration est très importante à cet égard et vous devez utiliser uniquement les voies réservées au secteur maritime. Votre propre sécurité et celle des autres en dépend.

4.1.1.4 Alphabet phonétique

Lorsqu'il est nécessaire d'épeler les indicatifs d'appel, les abréviations de service et les mots dont l'orthographe pourrait prêter à confusion, la table d'épellation de lettres suivante doit être utilisée:

A - ALFA	F - FOXTROT	K - KILO	P - PAPA	U - UNIFORM	Z - ZULU
B - BRAVO	G - GOLF	L - LIMA	Q - QUEBEC	V - VICTOR	
C - CHARLIE	H - HOTEL	M - MIKE	R - ROMEO	W - WHISKEY	
D - DELTA	I - INDIA	N - NOVEMBER	S - SIERRA	X - X-RAY	
E - ECHO	J - JULIET	O - OSCAR	T - TANGO	Y - YANKEE	

4.1.1.5 Heures

Les heures sont exprimées par quatre chiffres, les deux premiers donnant l'heure et les deux derniers les minutes, le jour commençant à minuit en utilisant 0000 et se terminant à 2400.

L'heure à utiliser (par exemple UTC) est donnée dans l'entête de la colonne appropriée après les chiffres.

4.1.1.6 Table de conversion en heure UTC

HNT Heure normale de Terre-Neuve
 HNA Heure normale de l'Atlantique
 HNE Heure normale de l'Est
 HNC Heure normale du Centre
 HNR Heure normale des Rocheuses
 HNP Heure normale du Pacifique

Afin de faire une conversion à partir du Temps Universel Coordonné (UTC) en heure locale, il suffit de lire la colonne opposée à l'heure UTC. Pour convertir à l'heure avancée, il suffit d'ajouter une (1) heure à l'heure normale.

Tableau 4-5 - Table de conversion des fuseaux horaires

UTC	HNT	HNA	HNE	HNC	HNR	HNP
00:00	20:30	20:00	19:00	18:00	17:00	16:00
01:00	21:30	21:00	20:00	19:00	18:00	17:00
02:00	22:30	22:00	21:00	20:00	19:00	18:00
03:00	23:30	23:00	22:00	21:00	20:00	19:00
04:00	00:30	00:00	23:00	22:00	21:00	20:00
05:00	01:30	01:00	00:00	23:00	22:00	21:00
06:00	02:30	02:00	01:00	00:00	23:00	22:00
07:00	03:30	03:00	02:00	01:00	00:00	23:00
08:00	04:30	04:00	03:00	02:00	01:00	00:00
09:00	05:30	05:00	04:00	03:00	02:00	01:00
10:00	06:30	06:00	05:00	04:00	03:00	02:00
11:00	07:30	07:00	06:00	05:00	04:00	03:00
12:00	08:30	08:00	07:00	06:00	05:00	04:00
13:00	09:30	09:00	08:00	07:00	06:00	05:00
14:00	10:30	10:00	09:00	08:00	07:00	06:00
15:00	11:30	11:00	10:00	09:00	08:00	07:00
16:00	12:30	12:00	11:00	10:00	09:00	08:00
17:00	13:30	13:00	12:00	11:00	10:00	09:00
18:00	14:30	14:00	13:00	12:00	11:00	10:00
19:00	15:30	15:00	14:00	13:00	12:00	11:00
20:00	16:30	16:00	15:00	14:00	13:00	12:00
21:00	17:30	17:00	16:00	15:00	14:00	13:00
22:00						14:00
23:00						15:00

4.1.1.7 Signaux horaires

Au Canada, le Conseil national de recherches est l'agence fédérale responsable de l'heure officielle. Son Institut des étalons nationaux de mesure, qui se trouve à Ottawa, ON transmet ses signaux horaires par la station radio à ondes courtes CHU, située au point 45°17'47"N, 75°45'22"W. Elle est munie d'antennes verticales pour assurer le meilleur service possible aux usagers canadiens. Les signaux horaires sont émis d'une façon continue sur 3330 kHz, 7850 kHz, 14 670 kHz, H3E à bande latérale unique supérieure (compatible AM). Les fréquences de l'onde porteuse et les impulsions de seconde proviennent d'une horloge atomique au césium, et par conséquent, l'exactitude de la fréquence est de 10^{-11} et l'heure émise par CHU est exacte à 50 microsecondes près. Le début de chaque seconde (UTC) coïncide avec le début d'une impulsion de 300 cycles à 1000 Hz, avec certaines omissions et périodes d'identification. La demi-minute est marquée par l'omission de l'impulsion précédente (pour la 29^e seconde). Les neuf impulsions avant la minute exacte sont raccourcies à des "tics" pendant l'annonce de l'heure. L'heure annoncée coïncide avec le début de l'impulsion suivante (une demi-seconde à 1000 Hz). La première minute de chaque heure commence avec une impulsion d'une seconde, suivie de 9 secondes de silence.

L'annonce bilingue de l'identification de la station CHU et de l'heure se fait comme suit:

« CHU Canada - Coordinated Universal Time - - hours - - minutes - - heures - - minutes » pour les minutes impaires, et

« CHU Canada - Temps universel coordonné - - heures - - minutes - - hours - - minutes » pour les minutes paires.

Quelques annonces plus longues utilisent l'abréviation "UTC" au lieu de la formule complète.

Selon la pratique acceptée internationalement, l'heure officielle du Canada est une échelle de temps UTC (Temps universel coordonné). On garde UTC à moins d'une seconde de l'échelle de temps astronomique UT1 nécessaire pour la navigation céleste. Pour obtenir UT1 avec une exactitude de 0,1 seconde, on peut décoder la différence [UT1 - UTC], appelée DUT1, diffusée par CHU au moyen d'un code accepté internationalement. Pour décoder la valeur de DUT1 en dixièmes de seconde, l'utilisateur compte le nombre d'impulsions accentuées de secondes au cours d'une minute. Si l'accentuation se fait sur les secondes 1 à 8, DUT1 est positive; quand elle est négative, on utilise les secondes 9 à 16. Pour CHU les impulsions accentuées sont divisées, de telle sorte qu'un trait sonore double est entendu.

4.1.2 Communications de détresse en radiotéléphonie

4.1.2.1 Notification rapide des autorités de Recherche et de sauvetage sur les situations à risque

Afin d'assurer le niveau le plus élevé de sécurité, les navigateurs devraient immédiatement informer la Garde côtière canadienne, par l'entremise d'un centre des SCTM, de toute situation grave ou qui risque de le devenir et qui nécessite l'aide des services de recherche et de sauvetage (SAR). On n'insistera jamais trop sur le besoin d'aviser le plus tôt possible les autorités de SAR sur les urgences maritimes possibles.

Cet avis est donné conformément à la circulaire de l'OMI MSC/Circ. 892 et un avis semblable se trouve dans le volume III du Manuel international de recherche et sauvetage aéronautiques et maritimes (IAMSAR) de l'OACI/l'OMI. De plus, des recommandations semblables ont été formulées à la suite de cas de SAR graves qui sont survenus dans la zone SAR canadienne où des capitaines n'ont pas fourni cet avis avant que la situation ne se détériore.

Cet avis permet aux autorités de SAR d'effectuer de la planification préliminaire et d'urgence qui pourrait faire une différence cruciale si la situation s'empire. Le temps perdu aux étapes initiales d'une mission de SAR peut déterminer son dénouement éventuel.

Il est toujours préférable d'envisager le pire des scénarios et d'aviser les autorités de SAR en conséquence. Cet avis n'impose aucune obligation sur le capitaine, à l'exception d'informer la Garde côtière canadienne lorsque la situation a été redressée.

Les centres des SCTM canadiens sont chargés de surveiller toutes les fréquences maritimes de détresse même si chaque Centre ne surveille pas nécessairement chacune de ces fréquences (voir Partie 2, nomenclature des centres des SCTM). Les SCTM assurent les communications entre le JRCC/MRSC et le ou les navires en cause dans une situation de détresse.

Les fréquences de détresse en radiotéléphonie sont les suivantes:

- a) 2182 kHz sur la bande de fréquence moyenne (MF);
- b) 156.8 MHz (voie 16) sur la bande de fréquence très haute (VHF);
- c) toute autre fréquence disponible sur laquelle l'on pourrait attirer l'attention s'il est impossible d'émettre sur les fréquences 2182 kHz ou 156.8 MHz.

Les fréquences d'appel sélectif numérique (ASN) sont:

- a) la voie 70 sur la bande fréquence très haute (VHF);
- b) 4207.5 kHz;
- c) 6312.0 kHz;
- d) 8414.5 kHz;
- e) 12577 kHz;
- f) 16804.5 kHz sur la bande de fréquence haute (HF).

Lorsqu'une autre station ou personne est en détresse:

- a) toutes les communications pouvant nuire au trafic de détresse doivent être interrompues;
- b) l'attention doit porter sur les communications de détresse et tous les renseignements possibles doivent être captés;
- c) une station dans le voisinage de l'embarcation en détresse doit accuser réception du message de détresse qu'elle capte et indiquer sa propre position par rapport à celle de l'embarcation en détresse ainsi que les mesures prises.

Les communications de détresse englobent:

- a) l'alerte de détresse (en utilisant L'ASN VHF ou HF);
- b) signal de détresse;
- c) appel de détresse;
- d) message de détresse;
- e) trafic de détresse.

La transmission d'une alerte de détresse ASN, d'un signal de détresse, et/ou d'un appel de détresse signifie que le navire, l'aéronef, une personne, ou tout autre véhicule qui fait la transmission est:

- a) menacé par un danger grave et imminent et qu'il a besoin d'être secouru immédiatement; ou
- b) sait qu'un autre navire, aéronef, une personne, ou véhicule est menacé par un danger grave et imminent et qu'il a besoin d'être secouru immédiatement.

La communication de détresse devrait être répétée par le navire en détresse aussi longtemps qu'il n'a pas reçu de réponse.

L'alerte de détresse DSC fera automatiquement passer les appareils radio maritimes à la fréquence de détresse connexe en vue de l'émission subséquente du signal de détresse, de l'appel de détresse et du message de détresse.

4.1.2.2 Signal d'alarme

Le Signal d'alarme radiotéléphonique consiste en deux notes musicales de fréquences différentes transmises alternativement pendant une période d'au moins trente secondes et d'au plus une minute. La tonalité de ce signal est semblable à celle du signal de certaines ambulances.

Le Signal d'alarme est utilisé par les centres des SCTM pour avertir les navires:

- a) que la diffusion d'un Mayday Relay est sur le point de suivre; ou
- b) qu'une Alerte de Tsunami, précédée par le signal d'Urgence (PAN PAN) est sur le point de suivre; ou
- c) qu'une émission d'un avis urgent de cyclone, précédé par le signal de sécurité (SÉCURITÉ) est sur le point de suivre.

Le Signal d'alarme émis par une station côtière sera transmis de façon continue pendant une durée de trente (30) secondes au plus et sera suivi par un signal unique d'une durée de 10 secondes.

4.1.2.3 Signal de détresse

Le signal de détresse est constitué du mot « MAYDAY ».

L'appel de détresse comprend:

- a) le mot « MAYDAY »(prononcé trois fois);
- b) le mot « ICI »suivi par;
- c) le nom du navire en détresse (prononcé trois fois);
- d) l'indicatif d'appel ou toute autre identification;
- e) l'identité MMSI du navire (si l'alerte initiale a été émise par ASN).

L'appel de détresse:

- a) ne doit jamais être adressé à une station radio côtière ou à un navire en particulier;
- b) a priorité absolue sur toute autre émission; et toute station radio côtière et tout navire qui captent cet appel doivent cesser toute émission susceptible de brouiller cet appel et garder l'écoute sur la fréquence utilisée à cette fin.

Le message de détresse comprend:

- a) le mot « MAYDAY »;
- b) le nom du navire en détresse;
- c) l'indicatif d'appel ou toute autre identification;
- d) l'identité MMSI du navire (si l'alerte initiale a été émise par ASN);
- e) la position du navire en détresse;
- f) la nature de la détresse;
- g) le genre de secours demandé;
- h) tout autre renseignement utile qui pourrait faciliter le sauvetage;

i) les mots « À VOUS », qui servent à accuser réception et à inviter l'interlocuteur à répondre.

L'accusé de réception d'une alerte de détresse ASN à « toutes les stations » doit normalement être fait par un centre des SCTM.

Les stations de navire peuvent accuser réception d'une alerte de détresse ASN par radiotéléphonie à la fréquence d'appel et de détresse connexe après qu'un centre des SCTM eu le temps d'établir un contact avec le navire en détresse.

4.1.2.4 Trafic de détresse

Le trafic de détresse englobe tous les messages concernant le secours immédiat nécessaire au navire en détresse. Avant que l'émission de quelque trafic de détresse ne prenne place, le signal de détresse « MAYDAY » doit être transmis au moins une fois avant l'appel. La direction du trafic de détresse appartient au navire en détresse ou au navire ou à la station radio côtière qui émet un message de détresse.

Une station mobile qui apprend qu'une autre station mobile est en détresse peut transmettre le message de détresse dans l'un des cas suivants:

- a) la station en détresse ne peut pas le transmettre;
- b) le capitaine ou la personne responsable de l'embarcation ayant à bord la station qui intervient juge que d'autres secours sont nécessaires;
- c) bien que n'étant pas en mesure d'apporter du secours, la station qui intervient a entendu un message de détresse dont on n'a pas accusé réception.

Dans cette conjoncture le relais du message de détresse prend la forme suivante:

- a) signal d'alarme radiotéléphonique, si possible;
- b) le signal « MAYDAY RELAY » (prononcé trois fois);
- c) l'appel « TOUTES STATIONS » ou le nom du centre SCTM, selon le cas, (prononcé trois fois);
- d) le mot « ICI »;
- e) le nom de la station mobile qui répète le message (prononcé trois fois);
- f) l'indicatif d'appel ou toute autre identification de la station qui répète le message;
- g) l'identité MMSI (si l'alerte initiale a été émise par ASN) de la station mobile qui répète le message;
- h) la répétition du message de détresse;
- i) les mots « À VOUS ».

Lorsque le trafic de détresse est terminé ou que le silence n'est plus nécessaire, la station qui a eu la direction du trafic de détresse doit émettre, sur la fréquence de détresse, un message indiquant que le trafic de détresse est terminé:

- a) le mot « MAYDAY »;
- b) les mots « TOUTES STATIONS » (prononcés trois fois);
- c) le mot « ICI »;
- d) le nom de la station qui a eu la direction du trafic de détresse (prononcé trois fois);
- e) l'indicatif d'appel ou toute autre identification de la station relais;
- f) le Temps universel coordonné actuel (UTC);
- g) l'identité MMSI (si l'alerte initiale a été émise par ASN), le nom et l'indicatif d'appel du navire qui était en détresse et une brève description de la résolution de la détresse;

- h) les mots « SEELONCE FEENEE »;
- i) le mot « TERMINÉ ».

4.1.2.5 Exemple de la procédure de détresse

Lancer une alerte de détresse ASN HF ou VHF.

Ensuite, à la fréquence d'appel et de détresse connexe, l'appel de détresse et le message de détresse qui suivent devraient être énoncés lentement et de façon distincte:

Tableau 4-6 - Exemple d'appel de détresse/message

Éléments	Mots parlés
Le signal de détresse	« MAYDAY » (prononcé trois fois).
Le mot	« ICI »
Le nom du navire	« Untel » (prononcé trois fois).
Identité MMSI	« 316010115 » (si l'alerte initiale a été émise par ASN).
Le signal de détresse	« MAYDAY »
Le nom du navire	« Untel »
L'identité MMSI	« 316010115 » (si l'alerte initiale a été émise par ASN).
La position	« au large des Îles Sainte-Marie ».
La nature de la détresse	« avons heurté un rocher et coulons ».
Le secours nécessaire	« avons besoin d'aide pour abandonner le navire ».
Autres renseignements utiles	« 5 personnes à bord ».
Invitation à accuser réception et à répondre	« À VOUS ».

4.1.3 Communications d'urgence

Le signal d'urgence DSC fera automatiquement passer les appareils radio maritimes à la fréquence de détresse connexe en vue de l'émission subséquente du signal d'urgence, de l'appel d'urgence et du message d'urgence.

Le **signal d'urgence** est constitué des mots « PAN PAN ».

L'**appel d'urgence** comprend:

- a) le mot « PAN PAN » (prononcé trois fois);
- b) les mots « TOUTES STATIONS » ou un appel à une station spécifique (prononcé trois fois);
- c) le mot « ICI », suivi par;
- d) le nom de la station qui a émis l'appel (prononcé trois fois);
- e) l'indicatif d'appel ou toute autre identification;
- f) l'identité MMSI (si l'alerte initiale a été émise par ASN).

Le signal d'urgence ne peut être transmis qu'avec l'autorisation du commandant ou de la personne responsable du navire, de l'aéronef et de tout autre véhicule portant la station mobile.

Le signal d'urgence indique que la station appelante a un message très urgent à transmettre concernant la sécurité d'un navire, d'un aéronef, d'un autre véhicule ou d'une personne.

Le signal d'urgence, l'appel d'urgence et le message d'urgence doivent être émis sur les fréquences de détresse 2182 kHz et voie 16 (156.8 MHz). S'il est impossible d'émettre sur ces fréquences, on devra utiliser toute autre fréquence disponible susceptible d'attirer l'attention.

Le signal d'urgence a la priorité sur toutes les autres communications, sauf celles de détresse, et toutes les stations qui l'entendent doivent prendre soin de ne pas brouiller la transmission du message qui suit le signal d'urgence.

Les stations qui entendent le signal d'urgence doivent rester à l'écoute pendant trois minutes au moins. À la fin de cette période, elles peuvent reprendre le service normal si elles n'ont entendu aucun message d'urgence. Toutefois, les stations qui sont en communication sur des fréquences autres que celles qui sont utilisées pour la transmission du message d'urgence peuvent continuer leur travail normal sans interruption, à moins qu'il ne s'agisse d'un message adressé à « toutes les stations ».

Une station de navire qui reçoit un message d'urgence à « toutes les stations » ASN ne doit pas accuser réception du message au moyen de l'ASN, mais elle peut en accuser réception au moyen de la radiotéléphonie à la fréquence de détresse indiquée après avoir tout d'abord prévu assez de temps pour un accusé de réception par un centre des SCTM de la Garde côtière canadienne.

4.1.4 Communications de sécurité

Le signal de sécurité est constitué du mot « SÉCURITÉ ».

L'appel de sécurité comprend:

- a) le mot « SÉCURITÉ » (prononcé trois fois);
- b) les mots «TOUTES STATIONS » (prononcé trois fois);
- c) le mot « ICI », suivi par;
- d) le nom de la station qui a émis l'appel (prononcée trois fois);
- e) l'indicatif d'appel ou toute autre identification;
- f) l'identité MMSI (si l'alerte initiale a été émise par ASN);
- g) une brève description du « Message » de sécurité;
- h) la voie ou la fréquence servant à la diffusion du message de sécurité;
- i) le mot « TERMINÉ ».

Le signal de sécurité indique que la station appelante a un avertissement de navigation important ou un avis météorologique important à transmettre le message de sécurité doit être émis sur la fréquence de travail annoncée à la fin de l'appel.

L'appel de sécurité est émis sur les fréquences de détresse 2182 kHz et voie 16 (156.8 MHz). S'il est impossible d'émettre sur ces fréquences, on devra utiliser toute autre fréquence disponible susceptible d'attirer l'attention.

Un navire qui reçoit un message de sécurité ASN à « toutes les stations » ne doit pas en accuser réception.

Toutes les stations qui reçoivent le signal de sécurité doivent utiliser la fréquence de travail indiquée dans l'appel et écouter le message de sécurité jusqu'à ce qu'elles soient certaines qu'il ne les concerne pas.

Le **message de sécurité** comprend:

- a) le mot « SÉCURITÉ » (prononcé trois fois);
- b) les mots « TOUTES STATIONS » (prononcés trois fois);
- c) le mot « ICI », suivi par;
- d) le nom de la station qui a émis l'appel (prononcé trois fois);
- e) l'indicatif d'appel ou toute autre identification;
- f) l'identité MMSI (si l'alerte initiale a été émise par ASN);
- g) les détails du message de sécurité;
- h) le mot « TERMINÉ ».

BASSIN DE L'ATHABASCA ET DU MACKENZIE – COMMUNICATIONS DE DÉTRESSE, D'URGENCE ET DE SÉCURITÉ – UTILISATION DE LA FRÉQUENCE 5803 kHz

La fréquence 5803 kHz est la fréquence de détresse et d'appel pour les voies navigables intérieures du bassin de l'Athabasca et du Mackenzie. Cette fréquence devrait être utilisée à bord de tous les navires de commerce et être constamment écoutée quand le navire fait route dans ces voies navigables.

Cette fréquence ne sera utilisée que pour les communications de détresse, d'urgence et de sécurité et pour établir un contact radio initial avec un autre navire ou une station côtière. Une fois le contact initial établi, autrement que pour des communications de détresse ou d'urgence, le navire ou la station concernée passera immédiatement à une fréquence de travail préétablie.

Quand il s'agit de transmettre une communication ou de faciliter sa transmission à une station à terre ou à un autre navire, la Garde côtière canadienne fournira, durant la saison de navigation, des installations d'émission et de transmission sur la fréquence 5803 kHz à partir du centre des SCTM d'Iqaluit/VFF et ce, 24 heures sur 24.

4.1.5 Aides à la navigation

4.1.5.1 Positions

Toutes les positions, exprimées en latitude et en longitude, des aides radio à la navigation données dans le présent volume sont approximatives et proviennent des cartes à plus grande échelle du Service hydrographique du Canada qui sont disponibles, ou des cartes de l'Amirauté britannique des environs. Les navigateurs doivent se rappeler, lorsqu'ils pointent la position d'une aide donnée, qu'il est préférable d'utiliser une carte indiquant la position de cette aide, plutôt que d'utiliser les données de latitude et de longitude.

4.1.5.2 Rapports sur le fonctionnement anormal des aides radio

On devra faire rapport à un centre des SCTM aussitôt que possible, tout fonctionnement anormal d'une aide radio à la navigation maritime.

On est prié de faire un rapport aussi complet que possible donnant tous les détails, notamment l'heure, la date, la position d'où l'observation a été faite, et les détails et la description des conditions météorologiques et de réception qui régnaient au moment de l'observation.

On demande également aux navires de faire rapport de toute exploitation anormale d'un centre des SCTM comme la mauvaise qualité des appels téléphoniques maritimes, l'illisibilité des messages, le défaut de réponse aux appels, etc.

Pour que des mesures soient prises rapidement, ces rapports doivent comprendre la date, l'heure et la position du navire au moment de l'observation, ainsi que les détails relatifs aux conditions météorologiques et de réception.

4.1.5.3 Radiophares

Les radiophares maritimes fonctionnent, en général, dans la bande de 285 à 325 kHz. Le service de radiophare permet aux navires munis de matériel radiogoniométrique de prendre un relèvement ou de prendre plusieurs relèvements consécutifs qui serviront à faire le point. Voir la partie 2 pour les listes individuelles et les détails pertinents.

4.1.5.4 Balises radar (RACONS)

Des balises radar (racons) peuvent être installées sur des phares lumineux, des bouées ou d'autres points terrestres particuliers ou à flot indiqués sur les cartes pour en faciliter l'identification et la portée de détection par radar.

Certaines balises radar (racons) fonctionnent dans la bande X de 9320 à 9500 MHz, tandis que d'autres fonctionnent à bande double X et S; la bande X plus la bande S de 2920 à 3100 MHz. Il faut également noter que la balise radar à basse vitesse de balayage (SS) a une fréquence de réponse de 72 à 120 secondes, tandis que la balise répondeuse agile en fréquence (RAF) répond plus fréquemment.

Le signal racon se présente sur l'écran radar sous la forme d'une ligne commençant à la portée approximative du racon et s'étendant sur le relèvement pris du navire vers la limite de l'image. Le signal peut être montré sous forme d'une ligne continue ou d'un code comprenant une série de points et de tirets comme l'indiquent les publications traitant de ce sujet.

4.2 SYSTÈMES

4.2.1 Le système mondial de détresse et de sécurité en mer au Canada (SMDSM)

4.2.1.1 Définition du SMDSM

Le système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) est un système international qui utilise les toutes dernières technologies de communication par voie terrestre et par satellite ainsi que les systèmes de radiocommunication des navires. Grâce au SMDSM, dès qu'une situation d'urgence se présente, les responsables à terre des communications et du sauvetage, de même que les navires qui se trouvent dans les environs immédiats du navire en difficulté sont alertés dans les plus brefs délais, améliorant ainsi considérablement les chances de localiser rapidement les survivants.

Le SMDSM a été développé par l'Organisation maritime internationale (OMI) et il représente un changement majeur au chapitre des communications maritimes en matière de sécurité. Outre le fait qu'il soit obligatoire pour tous les navires régis par la *Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS)* -- navires de charge de 300 tonnes de jauge brute ou plus et tout navire à passagers suivant un itinéraire international -, le SMDSM aura une incidence sur tous les navires dotés d'une radio, peu importe leur jaugeage. Il est à noter que tous les navires régis par la SOLAS devront se conformer intégralement aux exigences du SMDSM.

4.2.1.2 Raison d'être du SMDSM

La raison d'être du SMDSM est de **SAUVER DES VIES** par la modernisation et le perfectionnement des systèmes de radiocommunication actuels. En ayant recours à la technologie de l'appel sélectif numérique et au satellite, le SMDSM constitue un système d'alerte en cas de détresse des plus efficaces. Les améliorations qu'il apporte, par rapport au système actuel, sont les suivantes:

- a) possibilité accrue qu'une alerte soit donnée lorsqu'un navire est en détresse;
- b) augmentation des probabilités que l'alerte soit captée;
- c) augmentation des chances de localiser les survivants;
- d) amélioration de la coordination et des communications relatives aux opérations de sauvetage;
- e) accessibilité des navigateurs à des renseignements essentiels sur la sécurité maritime.

4.2.1.3 Renseignements sur la sécurité maritime (RIM)

L'information de sécurité maritime qui est diffusée, notamment les avertissements concernant la navigation et la météorologie, prévisions météorologiques et autres messages urgents, peut être reçue de quatre manières différentes au moyen du SMDSM:

- a) par des récepteurs NAVTEX entièrement automatisés, qui captent des signaux, dans les zones côtières, jusqu'à une distance de 300 milles marins de la côte;
- b) par les postes Inmarsat C, qui captent des appels de groupe amélioré - (AGA) réseau de sécurité (SafetyNet) - dans les zones non couvertes par le système NAVTEX;
- c) les récepteurs à impression directe sur bande étroite à haute fréquence peuvent être utilisés, là où le service est offert, afin de diffuser l'information sur la sécurité maritime dans les zones qui ne sont pas couvertes par l'Organisation internationale de télécommunications maritimes par satellite;
- d) les radios marines à très haute fréquence (zone océanique A1) peuvent être utilisées pour obtenir l'information sur la sécurité maritime (navigation et prévisions météorologiques).

4.2.1.4 Zones maritimes du SMDSM – plan international

Bien que la transmission des alertes entre les navires soit encore une fonction importante du SMDSM, l'accent est mis sur la communication bidirectionnelle entre les navires et les installations côtières. Tous les navires SMDSM doivent être en mesure de communiquer avec la côte et de transmettre un appel de détresse par deux moyens différents. Il est à noter que l'équipement installé sur ces navires sera fonction de la zone dans laquelle ils évoluent et des services de communication offerts à terre.

Tableau 4-7 – Quatre types de « zones maritime » définis par le SMDSM

Types de zone	Description
Zone A1	Couverte par les stations côtières ASN/VHF (40 milles marins).
Zone A2	Couverte par les stations côtières ASN/MF, à l'exclusion de la zone A1 (150 milles marins).
Zone A3	Couverte par un satellite géostationnaire Inmarsat, à l'exclusion des zones A1 et A2 (du 70e parallèle nord au 70e parallèle sud environ).
Zone A4	Zones autres que les zones A1, A2, et A3 (régions polaires).

4.2.1.5 Zones maritimes du SMDSM – Canada

À la suite de consultations tenues avec l'industrie maritime du Canada, il a été décidé de répartir les zones maritimes canadiennes comme suit: zone A1 pour les côtes Est et Ouest, zone A3 au large de celles-ci et zone A4 pour l'Arctique.

L'établissement d'une zone A2 a été envisagé mais, en raison des contraintes budgétaires et de la préférence manifestée par l'industrie maritime à l'égard des zones A1 et A3, rien n'est prévu à l'heure actuelle à cet égard.

4.2.1.6 Communications entre les navires SMDSM et les autres navires

Depuis le 1^{er} février 1999, les navires SMDSM assurent une veille automatisée sur la voie 70 ainsi que sur la fréquence 2187,5 des plages ASN/VHF et ASN/MF respectivement. Toutefois, les navires pourvus d'équipement radio classique non compatible avec le SMDSM peuvent éprouver certaines difficultés à alerter les navires SMDSM ou à communiquer avec ces derniers. Pour parer à toute éventualité, la Garde côtière canadienne assurera une écoute à la fois des fréquences SMDSM et des fréquences d'alerte habituelles. De plus, la Garde côtière canadienne et Transports Canada encouragent tous les navires à mettre en place des équipements ASN/VHF dans le but d'améliorer la sécurité.

4.2.1.7 Important avis de sécurité concernant l'ASN/VHF

Après avoir reçu une communication de détresse, d'urgence ou de sécurité sur la voie 70 ASN/VHF, l'équipement ASN/VHF commutera automatiquement sur la voie VHF 16 pour recevoir les prochaines communications radiotéléphoniques. Les navigateurs qui sont tenus par le *Règlement sur les pratiques et les règles de radiotéléphonie en VHF* d'assurer une veille sur une voie particulière d'un secteur du Service du trafic maritime doivent remettre la radio sur la voie de travail appropriée après avoir déterminé, sur la voie 16, l'impact de l'appel d'alerte ASN/VHF sur les opérations de leur navire.

Il a été établi que les navires assurant une veille sur une voie d'un secteur du Service du trafic maritime conformément aux exigences du *Règlement sur les zones de service de trafic maritime* peuvent, s'ils naviguent dans des eaux encombrées, temporairement interrompre la veille d'ASN sur la voie 70 VHF/ASN jusqu'à ce que les manœuvres nécessaires soient terminées.

Les navires qui émettent une communication de détresse, d'urgence ou de sécurité accidentellement ou par inadvertance sur ASN/VHF ont la responsabilité d'annuler la communication de détresse, d'urgence ou de sécurité sur la voie VHF 16. Faire intentionnellement un faux appel de détresse constitue un délit passible d'amendes en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada 2001* et de la *Loi sur la radiocommunication*.

L'équipement d'ASN/VHF doit être programmé avec le numéro exact d'identification de station maritime mobile (MMSI) (consultez la section 4.3.12 «Numéros pour les permis ayant trait aux stations radio et aux MMSI»). Aussi référer à la section 1.4 pour les numéros MMSI pour les centres des SCTM).

4.2.1.8 Centres des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) de la Garde côtière canadienne

Pour faciliter la transition au SMDSM et pour combler les lacunes en matière de communication entre les deux systèmes, les centres des SCTM de la Garde côtière canadienne vont maintenir une écoute sur les fréquences VHF 16 et MF 2182 kHz, soit les canaux actuels de détresse et de sécurité pour une période de temps encore indéterminée. Lorsque les zones maritimes canadiennes seront toutes en vigueur, lorsque de l'équipement ASN moins coûteux sera offert sur le marché et lorsque l'on aura déterminé que ce service n'est plus nécessaire, la Garde côtière canadienne cessera ses activités de veille sur ces fréquences. La décision de continuer à surveiller la fréquence 2182 kHz sera réévaluée à ce moment.

Le réseau national ASN-VHF de la Garde côtière canadienne contrôlé par les centres des SCTM traite les appels de test ASN à condition que l'appareil VHF-ASN (appel sélectif numérique) du navire réponde aux normes décrites dans la recommandation de l'Union internationale des télécommunications (UIT) M.493-11 (ou au-delà) « Systèmes d'appel sélectif numérique à utiliser dans le service mobile maritime ».

L'équipement ASN-VHF de la Garde côtière canadienne est configuré pour envoyer automatiquement un accusé de réception des appels de test dans les secondes qui suivent la réception du message à condition que l'équipement ASN-VHF du centre des SCTM ne soit pas occupé avec la réception ou la transmission d'un appel plus prioritaire.

Pour compléter la radiodiffusion de l'information portant sur la sécurité maritime sur les réseaux NAVTEX, Inmarsat, SafetyNET et HF IDBE, les centres des SCTM continueront de diffuser ce genre d'information au moyen du service de radiodiffusion maritime continue dans la bande VHF.

4.2.2 Règlement sur l'identification et le suivi à distance des bâtiments (LRIT)³

INTERPRÉTATION

Définitions

1. (1) Les définitions suivantes s'appliquent au présent règlement.

« **bâtiment à passagers** » « **passenger vessel** »

« bâtiment à passagers » Bâtiment qui transporte plus de 12 passagers.

« **bâtiment de charge** » « **cargo vessel** »

« bâtiment de charge » Bâtiment d'une jauge brute de 300 ou plus qui n'est pas un bâtiment à passagers.

« **équipement LRIT** » « **LRIT equipment** »

« équipement LRIT » Équipement qui sert à transmettre les renseignements pour l'identification et le suivi à distance d'un bâtiment.

« **ministre** » « **Minister** »

« ministre » Le ministre des Transports.

« **renseignements LRIT** » « **LRIT information** »

« renseignements LRIT » Les renseignements visés à l'article 5.

« **SOLAS** » « **SOLAS** »

« SOLAS » La *Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer* et le Protocole de 1988 relatif à la Convention, avec leurs modifications successives.

« **voyage international** » « **international voyage** »

« voyage international » Voyage à partir d'un port d'un pays à un port d'un autre pays. La présente définition exclut les voyages effectués exclusivement dans les Grands Lacs et sur le fleuve Saint-Laurent, ainsi que dans leurs eaux tributaires et communicantes, jusqu'à la sortie inférieure de l'écluse de Saint-Lambert à Montréal, à l'est.

« **zone océanique A1** », « **zone océanique A2** », « **zone océanique A3** » et « **zone océanique A4** » « **sea area A1** », « **sea area A2** », « **sea area A3** » and « **sea area A4** »

« zone océanique A1 », « zone océanique A2 », « zone océanique A3 » et « zone océanique A4 » S'entendent respectivement au sens de la règle 2.1 du chapitre IV de SOLAS.

Date de construction d'un bâtiment

(2) Pour l'application du présent règlement, un bâtiment est construit à la première des dates suivantes:

- a) la date à laquelle sa quille est posée;
- b) la date à laquelle commence une construction identifiable à un bâtiment donné;
- c) la date à laquelle le montage du bâtiment atteint la plus petite des valeurs suivantes, soit 50 tonnes, soit 1 % de la masse estimée de tous les matériaux de structure.

³ Reference : [DORS/2010-227](#)

APPLICATION

Bâtiments de charge et bâtiments à passagers

2. (1) Le présent règlement s'applique à l'égard des bâtiments canadiens où qu'ils se trouvent lorsque les conditions suivantes sont réunies:

- a) ils effectuent un voyage international;
- b) ils sont des bâtiments de charge ou des bâtiments à passagers.

Exceptions

(2) Il ne s'applique pas:

- a) à l'égard des embarcations de plaisance;
- b) à l'égard des bâtiments d'État.

CONFORMITÉ

Représentant autorisé

3. Le représentant autorisé d'un bâtiment veille à ce que les exigences des articles 4 à 10 soient respectées.

ÉQUIPEMENT LRIT

Bâtiments visés

4. (1) Tout bâtiment doit être muni d'un équipement LRIT.

Exception — zone océanique A1

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'égard d'un bâtiment qui est exploité exclusivement dans la zone océanique A1, qui est muni d'un système d'identification automatique conforme aux exigences de l'article 65 du *Règlement sur la sécurité de la navigation* et qui est utilisé conformément à cette disposition.

Exception — Bâtiments construits avant le 31 décembre 2008

(3) Le bâtiment construit avant le 31 décembre 2008 n'a pas à être muni d'un équipement LRIT avant:

- a) s'il est certifié en vertu du paragraphe 51(4) du *Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)* pour être exploité dans la zone océanique A1 et la zone océanique A2 ou dans la zone océanique A1, la zone océanique A2 et la zone océanique A3, la date d'entrée en vigueur du présent règlement ou, si elle est postérieure, la date de la première inspection de son installation radio après le 31 décembre 2008;
- b) s'il est certifié en vertu du paragraphe 51(4) du *Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)* pour être exploité dans la zone océanique A1, la zone océanique A2, la zone océanique A3 et la zone océanique A4:
 - (i) lorsqu'il est exploité dans la zone océanique A1, la zone océanique A2 ou la zone océanique A3, la date d'entrée en vigueur du présent règlement ou, si elle est postérieure, la date de la première inspection de son installation radio après le 31 décembre 2008,
 - (ii) lorsqu'il n'est pas exploité dans la zone océanique A1, la zone océanique A2 ou la zone océanique A3, la date d'entrée en vigueur du présent règlement ou, si elle est postérieure, la date de la première inspection de son installation radio après le 1er juillet 2009.

Interprétation

(4) Pour l'application du paragraphe (3), il y a inspection de l'installation radio d'un bâtiment lorsque cette dernière est inspectée comme l'exige l'article 51 du *Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)*.

Transmission automatique

5. L'équipement LRIT dont est muni un bâtiment pour être conforme aux exigences de l'article 4 transmet automatiquement les renseignements suivants:

- a) l'identité du bâtiment;
- b) la position du bâtiment, y compris sa latitude et sa longitude;
- c) la date et l'heure de la transmission.

Approbation par type ou certification

6. (1) L'équipement LRIT dont un bâtiment est muni pour être conforme aux exigences de l'article 4 doit être approuvé par type ou certifié par le ministre comme étant conforme aux normes de performance et aux exigences fonctionnelles prévues à l'article 4 des *Normes de performance et prescriptions fonctionnelles révisées applicables à l'identification et au suivi des navires à grande distance*, de l'annexe de la résolution MSC.263(84) de l'Organisation maritime internationale, avec leurs modifications successives.

Interprétation

(2) Pour l'interprétation de l'article 4 de l'annexe visée au paragraphe (1):

- a) « devrait » vaut mention de « doit »;
- b) « Administration » vaut mention de « ministre ».

Débranchement de l'équipement

7. (1) L'équipement LRIT dont un bâtiment est muni pour être conforme aux exigences de l'article 4 doit pouvoir être débranché à bord.

Capitaine

(2) Le capitaine du bâtiment peut débrancher l'équipement LRIT:

- a) lorsque les renseignements relatifs à la navigation sont protégés en vertu de règles, de normes ou d'accords internationaux;
- b) dans des circonstances exceptionnelles et durant la période la plus courte possible, lorsqu'il considère que son fonctionnement compromet la sécurité ou la sûreté du bâtiment.

Obligation d'informer les autorités

(3) S'il débranche l'équipement LRIT dans le cas prévu à l'alinéa (2)b), le capitaine doit:

- a) en informer, dès que possible, un centre des Services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne et, si le bâtiment se trouve dans les eaux d'un gouvernement contractant, l'autorité maritime compétente de celui-ci;
- b) en porter mention dans le registre des activités et incidents liés à la navigation qui est consigné conformément à l'article 85 du *Règlement sur la sécurité de la navigation*, en expliquant les motifs de sa décision et en indiquant la période durant laquelle l'équipement a été débranché.

Réduction de la fréquence et interruption temporaire de la transmission

8. (1) L'équipement LRIT dont un bâtiment est muni pour être conforme aux exigences de l'article 4 doit pouvoir:

- a) être configuré pour transmettre les renseignements LRIT à une fréquence réduite d'une transmission toutes les 24 heures;
- b) en interrompre temporairement la transmission.

Capitaine

(2) Lorsqu'un bâtiment subit des réparations, des modifications ou des transformations en cale sèche ou au port ou que le bâtiment est désarmé, son capitaine peut, de sa propre initiative, ou doit, si le ministre le lui ordonne:

- a) réduire la fréquence de transmission des renseignements LRIT à une transmission toutes les 24 heures;
- b) en interrompre temporairement la transmission.

Obligation d'informer les autorités

(3) S'il réduit la fréquence de transmission des renseignements LRIT ou s'il interrompt temporairement la transmission de ceux-ci en application de l'alinéa (2), le capitaine doit:

- a) en informer, dès que possible, un centre des Services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne et, si le bâtiment se trouve dans les eaux d'un gouvernement contractant, l'autorité maritime compétente de celui-ci;
- b) en porter mention dans le registre des activités et incidents liés à la navigation qui est consigné conformément à l'article 85 du *Règlement sur la sécurité de la navigation*, en indiquant la période durant laquelle la fréquence de transmission des renseignements LRIT a été réduite ou la transmission de ceux-ci a été interrompue temporairement et si le ministre l'avait ordonné ou non.

Panne du système

9. Si le ministre ou la Garde côtière canadienne l'informe qu'une partie du système utilisé pour recevoir les renseignements LRIT du bâtiment ou les diffuser est en panne, le capitaine d'un bâtiment en porte mention dans le registre des activités et incidents liés à la navigation qui est consigné conformément à l'article 85 du *Règlement sur la sécurité de la navigation*, en indiquant la date et l'heure à laquelle il en a été informé.

Perturbations électromagnétiques

10. L'équipement LRIT est installé de manière à éviter que les perturbations électromagnétiques nuisent au bon fonctionnement de l'équipement de navigation.

Preuve ou certificat

11. (1) Le ministre délivre, sur demande, une preuve de l'approbation par type ou un certificat à l'égard de l'équipement LRIT s'il conclut que celui-ci est conforme aux normes de performance et aux exigences fonctionnelles visées au paragraphe 6(1).

Documents conservés à bord

(2) Le capitaine d'un bâtiment veille à ce qu'une preuve de l'approbation par type ou un certificat délivré en application du paragraphe (1) à l'égard de l'équipement LRIT dont le bâtiment est muni pour être conforme aux exigences de l'article 4 soit:

a) dans le cas d'une preuve de l'approbation par type, conservée à bord sous l'une ou l'autre des formes suivantes:

(i) une étiquette fixée solidement sur l'équipement à un endroit facilement visible,

(ii) un document conservé à un endroit facilement accessible;

b) dans le cas d'un certificat, conservé à bord du bâtiment à un endroit facilement accessible.

ENTRÉE EN VIGUEUR

Date de l'enregistrement

12. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement

4.2.3 Radiobalise de localisation des sinistres (RLS à 406 MHz)

Il est recommandé que les navires et les embarcations de plaisance naviguant au large transportent une radiobalise de localisation des sinistres (RLS) à dégagement libre. Pour être fonctionnelles, les RLS de 406 MHz doivent être enregistrées auprès du Registre canadien des balises, par téléphone au 1-800-406-7671, par télécopieur au 1-877-406-3298, ou sur le site Web à l'adresse

www.cbr-rcb.ca. Vous pouvez également communiquer avec l'équipe du Registre canadien des balises au cbr@sarnet.dnd.ca

Note: Inmarsat a annoncé que le service de surveillance de communications de détresse d'Inmarsat E EPIRB a été discontinué le 1 décembre 2006.

Les navigateurs devraient vérifier avec Inmarsat pour échanger Inmarsat E EPIRB qu'ils ont en leur possession. De plus, les navigateurs devraient seulement acheter et adapter COSPAS-SARSAT 406 MHz EPIRB.

- a) Une RLS à dégagement libre ne doit pas être installée sous un rebord ou une structure qui l'empêcherait de se dégager librement vers la surface. Une RLS ne doit pas être reliée par un cordon à la superstructure du navire.
- b) Les RLS à dégagement manuel et à dégagement libre doivent être d'accès facile, afin qu'elles puissent servir immédiatement dans une situation d'urgence.
- c) L'exploitant d'un bâtiment doit vérifier le fonctionnement d'une RLS tous les six mois au moyen du bouton « TEST » et consigner cette vérification dans le journal de bord radio.
- d) La batterie et l'unité de dégagement hydrostatique d'une RLS doivent être remplacées selon les recommandations du fabricant.

Vous trouverez une liste des RLS de 406 MHz dont l'usage est approuvé au Canada sur le site Web: <http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/epe-navigation-securite-icpa-2298.htm>

4.2.4 Règlement de 1999 sur les stations de Navires (Radio)

- Navires ≥ 20 m et certifiés pour transport de >12 passagers, ou navires de ≥ 300 tjb
 Tous les autres navires

- 1) Ne figurent pas les exigences pour les navires ressortissant à la convention de sécurité, qui doit être conformes à la convention de sécurité.
- 2) Ne figurent pas les exigences pour les navires qui font des voyages en eaux intérieures et des voyages en eaux secondaires étant donné qu'il ne s'agit pas de nouvelles exigences.
- 3) Le règlement ne s'applique pas aux yachts sans commandant ni équipage embauché, ni aux remorqueurs dans un ancrage.

Tableau 4-8 - Secteur maritime A1 ou VHF

Équipement	Secteur maritime A1 ou VHF
Radio VHF avec ASN (Règlement sur les stations radio de navire - RSNR)	Oui -si le navire circule dans une zone STM, il aura jusqu'au 31 janvier 2003, ou jusqu'à ce que le secteur maritime A1 soit complété, la dernière des éventualités prévalant.
	Oui -Après le 1 février 2003 ou l'achèvement du secteur maritime A1, la dernière des éventualités prévalant. <ul style="list-style-type: none"> • navires ≥ 8 m de long et de construction fermée, • navires transportant >6 passagers, et • remorqueurs -sont exemptés les navires en voyages de cabotage classe IV dans une zone STM -entre temps, les dispositions sur les radiotéléphones VHF demeurent en vigueur.
Station terrestre de navire Inmarsat avec EGC, et radio MF avec ASN, ou Radio MF/HF avec ASN et IDBE (RSNR)	Non
Récepteur NAVTEX (aucun changement à l'exigence actuelle - RSNR)	Non
RLS (dégagement libre) (RSNR)	Oui
	Oui <ul style="list-style-type: none"> • si ≥ 20 m (et dépasse limites voyage de cabotage IV); • si remorqueur de >5 tjb et <20 m pour voyage >50 milles et >2 milles de la côte; • si tjb ≥ 15 et dépasse limites voyage de cabotage III, c.-à-d. 20 milles de la côte, avant le 1 avril 2001; • si ≥ 8 m et dépasse limites voyage de cabotage III, avant le 1 avril 2002 (Nota: Il n'est pas nécessaire que la RLS soit à dégagement libre pour les navires de moins que 15 tjb.); -sont exemptés les navires en voyages de cabotage classe IV ou voyages en eaux secondaires.

Équipement	Secteur maritime A1 ou VHF
Transpondeur(s) radar (SART) (RSNR, Règlement sur l'équipement de sauvetage, Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche et Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche)	Non
	Oui 1 par navire ≥20 m et dépasse limites voyages de cabotage II, mais peut continuer à utiliser deux RLS classe II jusqu'à ce que la première batterie de RLS soit à plat.
Poste radio portatif VHF d'embarcation de sauvetage (Règlement sur l'équipement de sauvetage Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche)	Oui 3 requis, sauf pour navire certifié pour ≤12 passagers avec jauge brute <500; à ce moment, en utiliser 2 (nouvelles exigences pour navires sur voyage de cabotage, classe III).
	Non
Source d'énergie de réserve	Oui
	Oui si le navire est ≥20 m, transporte plus de six passagers, ou est un remorqueur.

Tableau 4-9 - Secteur maritime A3

Équipement	Secteur maritime A3
Radio VHF avec ASN (Règlement sur les stations radio de navire - RSNR)	Oui -si le navire circule dans une zone STM, il aura jusqu'au 31 janvier 2003, ou jusqu'à ce que le secteur maritime A1 soit complété, la dernière des éventualités prévalant.
	Oui -Après le 1 février 2003 ou l'achèvement du secteur maritime A1, la dernière des éventualités prévalant. •navires ≥8 m de long et de construction fermée, •navires transportant >6 passagers, et •remorqueurs -sont exemptés les navires en voyages de cabotage classe IV dans une zone STM -entre temps, les dispositions sur les radiotéléphones VHF demeurent en vigueur.
Station terrestre de navire Inmarsat avec EGC, et radio MF avec ASN, ou Radio MF/HF avec ASN et IDBE (RSNR)	Oui (EGC requis seulement hors de portée de NAVTEX).
	Non
Récepteur NAVTEX (aucun changement à l'exigence actuelle - RSNR)	Oui
	Oui • si remorqueur de ≥ 150 tjb • si cargo de ≥ 300 tjb • si ≥ 24 m pêche, ou • si navire à passagers

Équipement	Secteur maritime A3
RLS (dégagement libre) (RSNR)	Oui
	Oui <ul style="list-style-type: none"> • si ≥ 20 m (et dépasse limites voyage de cabotage IV); • si remorqueur de >5 tjb et <20 m pour voyage >50 milles et >2 milles de la côte; • si tjb ≥ 15 et dépasse limites voyage de cabotage III, c.-à-d. 20 milles de la côte, avant le 1 avril 2001; • si ≥ 8 m et dépasse limites voyage de cabotage III, avant le 1 avril 2002 (Nota: Il n'est pas nécessaire que la RLS soit à dégagement libre pour les navires de moins que 15 tjb.); -sont exemptés les navires en voyages de cabotage classe IV ou voyages en eaux secondaires.
Transpondeur(s) radar (SART) (RSNR, Règlement sur l'équipement de sauvetage, Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche et Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche)	Oui 2 requis, sauf pour navire certifié pour ≤ 12 passagers avec tonnes brutes <500 , un seul requis
	Oui 1 par navire ≥ 20 m et dépasse limites voyages de cabotage II, mais peut continuer à utiliser deux RLS classe II jusqu'à ce que la première batterie de RLS soit à plat.
Poste radio portatif VHF d'embarcation de sauvetage (Règlement sur l'équipement de sauvetage. Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche)	Oui 3 requis, sauf pour navire certifié pour ≤ 12 passagers avec jauge brute <500 ; à ce moment, en utiliser 2 (nouvelles exigences pour navires sur voyage de cabotage, classe III).
	Oui 3 requis si le navire est certifié pour >12 passagers avec >5 tonnes brutes.
Source d'énergie de réserve	Oui
	Oui si le navire est ≥ 20 m, transporte plus de six passagers, ou est un remorqueur.

Tableau 4-10 - Secteur maritime A4

Équipement	Secteur maritime A4
Radio VHF avec ASN (Règlement sur les stations radio de navire - RSNR)	Oui -si le navire circule dans une zone STM, il aura jusqu'au 31 janvier 2003, ou jusqu'à ce que le secteur maritime A1 soit complété, la dernière des éventualités prévalant.
	Oui -Après le 1 février 2003 ou l'achèvement du secteur maritime A1, la dernière des éventualités prévalant. <ul style="list-style-type: none"> • navires ≥ 8 m de long et de construction fermée, • navires transportant >6 passagers, et • remorqueurs -sont exemptés les navires en voyages de cabotage classe IV dans une zone STM -entre temps, les dispositions sur les radiotéléphones VHF demeurent en vigueur.

Équipement	Secteur maritime A4
Station terrestre de navire Inmarsat avec EGC, et radio MF avec ASN, ou Radio MF/HF avec ASN et IDBE (RSNR)	Oui Option MF/HF seulement
	Non
Récepteur NAVTEX (aucun changement à l'exigence actuelle - RSNR)	Non
	Non
RLS (dégagement libre) (RSNR)	Oui
	Oui <ul style="list-style-type: none"> • si ≥ 20 m (et dépasse limites voyage de cabotage IV); • si remorqueur de >5 tjb et <20 m pour voyage >50 milles et >2 milles de la côte; • si tjb ≥ 15 et dépasse limites voyage de cabotage III, c.-à-d. 20 milles de la côte, avant le 1 avril 2001; • si ≥ 8 m et dépasse limites voyage de cabotage III, avant le 1 avril 2002 (Nota: Il n'est pas nécessaire que la RLS soit à dégagement libre pour les navires de moins que 15 tjb.); -sont exemptés les navires en voyages de cabotage classe IV ou voyages en eaux secondaires.
Transpondeur(s) radar (SART) (RSNR, Règlement sur l'équipement de sauvetage, Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche et Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche)	Oui 2 requis, sauf pour navire certifié pour ≤ 12 passagers avec tonnes brutes <500 , un seul requis
	Oui 1 par navire ≥ 20 m et dépasse limites voyages de cabotage II, mais peut continuer à utiliser deux RLS classe II jusqu'à ce que la première batterie de RLS soit à plat.
Poste radio portatif VHF d'embarcation de sauvetage (Règlement sur l'équipement de sauvetage Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche)	Oui 3 requis, sauf pour navire certifié pour ≤ 12 passagers avec jauge brute <500 ; à ce moment, en utiliser 2 (nouvelles exigences pour navires sur voyage de cabotage, classe III).
	Oui 3 requis si le navire est certifié pour >12 passagers avec >5 tonnes brutes.
Source d'énergie de réserve	Oui
	Oui si le navire est ≥ 20 m, transporte plus de six passagers, ou est un remorqueur.

ASN: système d'alerte par appel sélectif numérique
 EGC: système amélioré d'appel sélectif de groupe
 DBE: impression directe à bande étroite

Exigences additionnelles: carte de procédures d'urgence, manuels d'utilisation et d'entretien courant, pièces de rechange consommables, publications radio, calendrier, télécopie météorologique (Arctique), antennes de rechange (certains navires ≥ 20 m).

4.2.5 Conseils aux capitaines de navires en détresse et alerte des autorités de recherche et de sauvetage

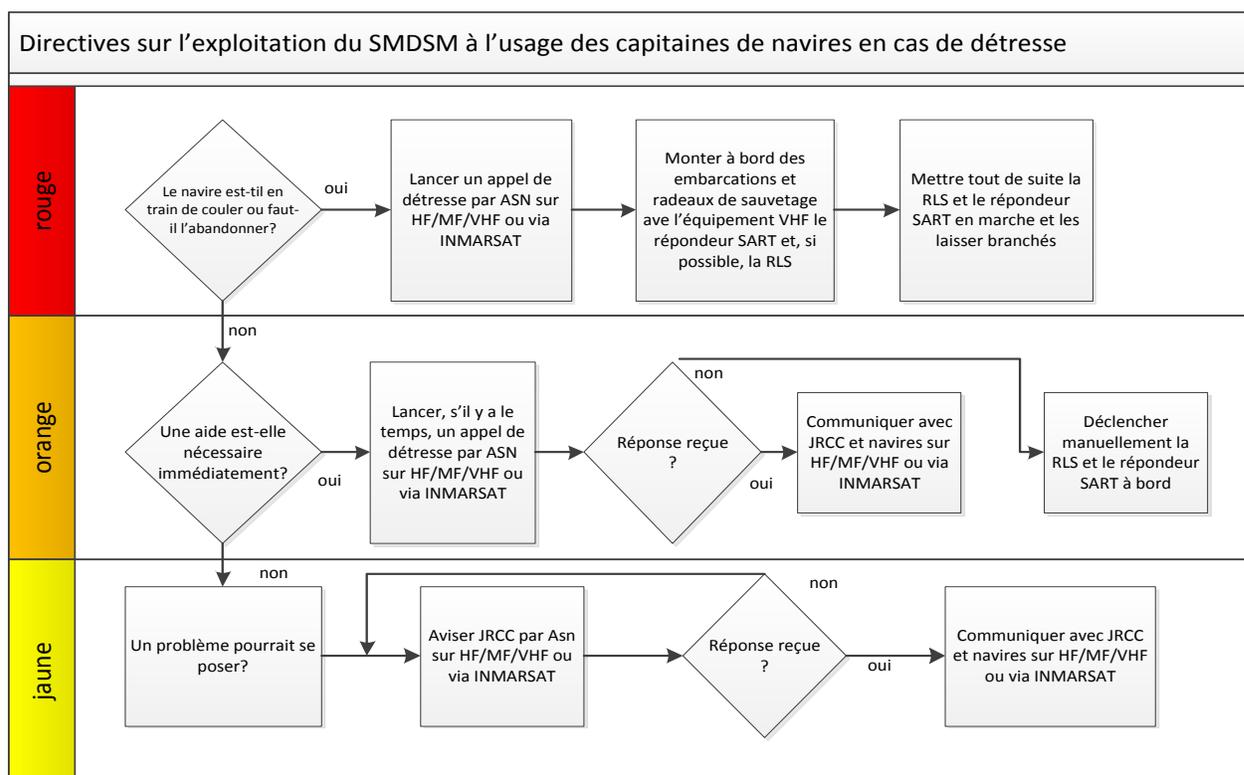
En 1992, l'Organisation maritime internationale (OMI) a réalisé un diagramme destiné à renseigner les capitaines de navires sur la manière d'utiliser le service SMDSM en cas de détresse (COM/Circ.108). Il y est recommandé de mettre ce diagramme bien en vue à la passerelle du navire.

Une autre circulaire produite ultérieurement (MSC/Circ.892) souligne vivement l'importance, pour les navires, de signaler aux autorités SAR le plus rapidement possible toute situation qui constitue, ou risque de constituer, un danger pour la vie humaine.

Les informations suivantes sont présentées dans le but de renseigner et de guider les navigateurs;

- Directives sur l'exploitation du SMDSM à l'usage des capitaines de navires en cas de détresse;
- Alerte des autorités de recherche et de sauvetage.

Figure 4-1 - Directives sur l'exploitation du SMDSM à l'usage des capitaines de navire en cas de détresse



- La RLS devrait se dégager librement et se mettre en marche automatiquement si elle ne peut être emportée à bord de l'embarcation ou du radeau de sauvetage.
- Si nécessaire, le navire devraient utiliser tous les moyens disponibles appropriés, quels qu'ils soient, pour alerter d'autres navires.
- Aucune des dispositions ci-dessus n'a pour objet d'empêcher l'utilisation de tous les moyens disponibles, quels qu'ils soient, pour donner l'alerte en cas de détresse.

COMMUNICATIONS RADIOÉLECTRIQUE DE DÉTRESSE			
	Appel sélectif numérique (ASN)	Radiotéléphone	Radio télex
VHF	voie 70	voie 16	
MF	2187.5 kHz	2182 kHz	2174.5 kHz
HF4	4207.5 kHz	4125 kHz	4177.5 kHz
HF6	6312.0 kHz	6215 kHz	6268.0 kHz
HF8	8414.5 kHz	8291 kHz	8376.5 kHz
HF12	12577.0 kHz	12290 kHz	12520.0 kHz
HF16	16804.5 kHz	16420 kHz	16695.0 kHz

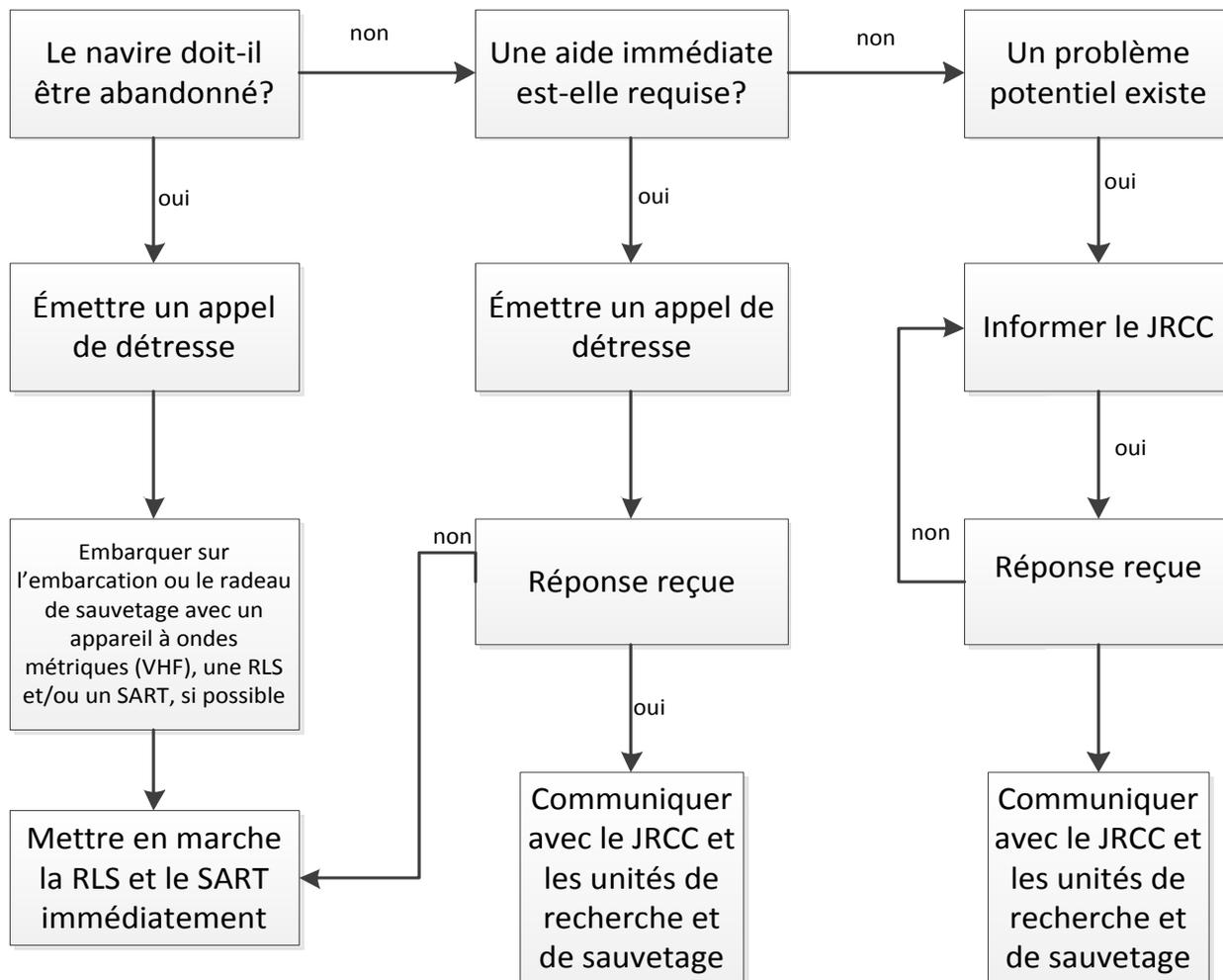
4.2.5.1 Alerte des Autorités de Recherche et de Sauvetage (MSC/Circ.892)

- 1) On ne saurait trop insister sur la nécessité, en cas de situation d'urgence maritime, d'alerter dès que possible l'autorité chargée de la coordination en matière de recherche et de sauvetage (SAR).
- 2) Il est indispensable de permettre aux installations basées à terre d'assurer à bref délai une intervention dans toute situation qui constitue, ou risque de constituer, un danger pour la vie humaine. Le temps perdu au tout début d'un incident peut être crucial pour ses conséquences éventuelles. Une fois perdu, il ne peut être rattrapé.
- 3) Les éléments à prendre en considération incluent la position (par rapport aux risques et aux unités basées à terre ou à d'autres unités de recherche et de sauvetage), l'heure de la journée, les conditions météorologiques (actuelles et prévues), le nombre de personnes exposées à un danger ou risquant de l'être, l'assistance spécifique requise, etc.
- 4) Il est toujours préférable d'envisager le pire scénario et d'alerter l'organisation SAR en conséquence. Selon les circonstances, l'autorité chargée de la coordination peut choisir de mettre en état d'alerte ou d'envoyer des moyens SAR par mesure de précaution et/ou pour réduire les délais de déplacement. Si, par la suite, une assistance n'est pas nécessaire, toute intervention effective de ce type peut facilement être réduite; mais le temps perdu en raison d'une notification tardive ne peut jamais être rattrapé.
- 5) Il est donc essentiel que l'autorité chargée de la coordination SAR soit informée immédiatement de ce qui suit:
 - i) tous les incidents mettant en jeu la recherche et le sauvetage maritimes;
 - ii) toute situation pouvant aboutir à un incident mettant en jeu la recherche et le sauvetage maritimes;
 - iii) tout incident pouvant comporter ou entraîner un danger pour la vie humaine, l'environnement ou des biens, susceptible de nécessiter une intervention des services SAR et/ou d'autres autorités.

Conseils à suivre par les capitaines de navires en détresse ou dans des cas d'urgence (À considérer conjointement avec la publication 969 de l'OMI-Directives sur l'exploitation du SMDSM à l'usage des capitaines de navires en cas de détresse (COM/Circ.108 du 23 janvier 1992)).

- 6) Les procédures types pour l'acheminement des messages de détresse et d'urgence sont indiquées dans le diagramme ci-après. Elles sont données à titre indicatif seulement et n'excluent pas l'utilisation d'un ou de tous les moyens disponibles pour donner l'alerte de détresse.

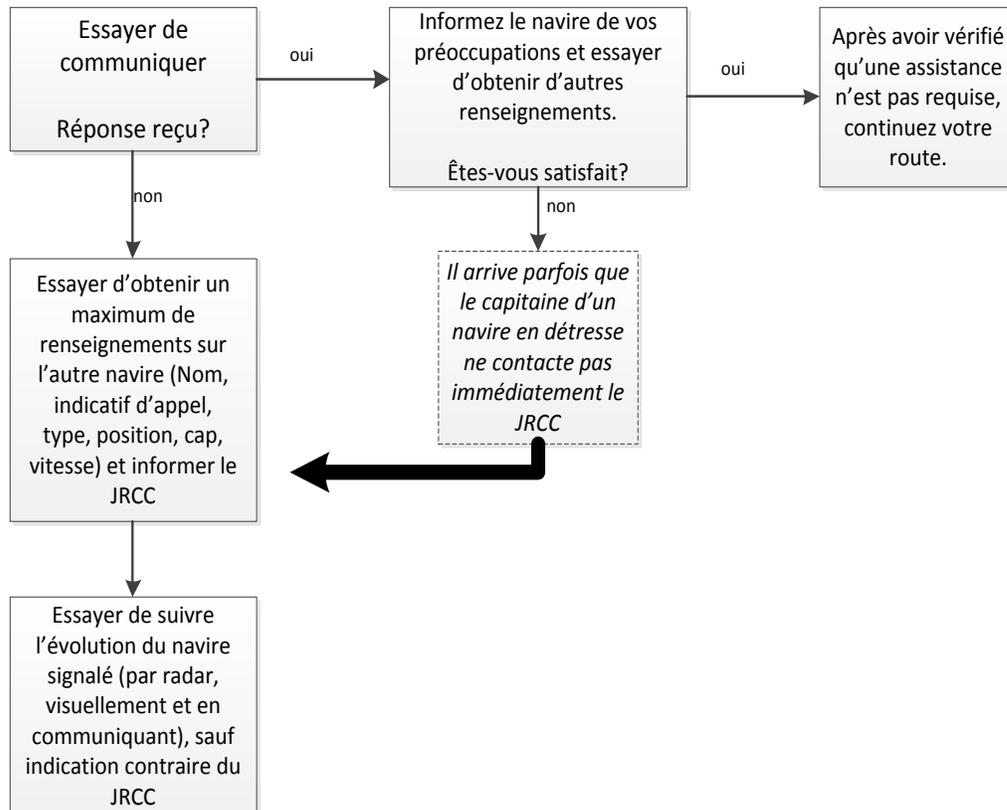
Figure 4-2 - Conseils à suivre par les capitaines de navires en détresse ou dans des cas d'urgence



Conseils à suivre par les capitaines de navires qui constatent qu'un autre navire semble être en danger

7) Les procédures qu'il est conseillé de suivre pour faire part de préoccupations quant à la sécurité d'un autre navire (incendie, fumée, dérive, navigation vers un danger, etc.) sont indiquées dans le diagramme ci-après:

Figure 4-3 - Conseils à suivre par les capitaines de navires qui constatent qu'un autre navire semble être en danger



Note : Pour l'information des contacts locaux du JRCC, consultez la partie 4 de la section LA RECHERCHE ET LE SAUVETAGE DANS LES ZONES COMPÉTENCE CANADIENNE

4.2.5.2 Fausses alertes de détresse et retransmissions d'alertes de détresse

Le SMDSM est prescrit depuis le 1^{er} février 1999 pour les navires en voyage international, au terme d'une période d'instauration graduelle de sept ans. Dans l'intervalle, la communauté internationale a acquis une grande expérience de l'utilisation du système. L'efficacité générale du SMDSM est prouvée, mais quelque peu ternie par le grand nombre d'alertes de détresse déclenchées par inadvertance et par les retransmissions incorrectes et involontaires d'alertes de relais de détresse par appel sélectif numérique (ASN). Quand elles se multiplient, ces fausses alertes peuvent représenter une lourde charge de travail pour les services SAR, en plus de semer la confusion et de miner la confiance des navigateurs à l'égard du SMDSM. Elles pourraient également nuire gravement dans les véritables situations de détresse.

Les informations suivantes sont présentées dans le but d'aider à réduire le plus possible le nombre des fausses alertes de détresses et les retransmissions d'alertes de détresse:

- 1) « Instructions à l'intention des gens de mer et autres personnes concernées sur la manière d'annuler une fausse alerte de détresse » (annexe de la résolution de l'OMI no A.814(19), sur la manière d'éviter les fausses alertes de détresse);
- 2) « Procédures à suivre pour répondre aux alertes de détresse ASN reçues par les navires » (COMSAR/Circ.25), plus deux annexes.

4.2.5.3 Instructions à l'intention des gens de mer et autres personnes concernées⁴ sur la manière d'annuler une fausse alerte de détresse⁵

[Annexe de la résolution de l'OMI no A.814(19)]

ASN

1 VHF

1. mettre immédiatement l'émetteur hors tension⁶
2. mettre l'équipement sous tension et le syntoniser sur la voie 16; et
3. diffuser un message à "Toutes les stations" en donnant le nom du navire, l'indicatif d'appel et l'identité MMSI et annuler la fausse alerte de détresse.

Exemple

Toutes les stations, Toutes les stations, Toutes les stations
Ici NOM, INDICATIF D'APPEL
IDENTITÉ MMSI, POSITION

Annuler mon alerte de détresse de
DATE, HEURE, UTC
= Capitaine, NOM, INDICATIF D'APPEL,
IDENTITÉ MMSI, DATE, HEURE UTC.

2 MF

1. mettre immédiatement l'émetteur hors tension⁷ ;
2. mettre l'équipement sous tension et le syntoniser pour pouvoir émettre en radiotéléphonie sur 2182 kHz;
3. appeler "toutes les stations" en donnant le nom du navire, son indicatif d'appel et son identité MMSI et annuler la fausse alerte de détresse

Exemple

Toutes les stations, Toutes les stations, Toutes les stations
Ici NOM, INDICATIF D'APPEL
IDENTITÉ MMSI, POSITION

Annuler mon alerte de détresse de
DATE, HEURE, UTC
= Capitaine, NOM, INDICATIF D'APPEL,
IDENTITÉ MMSI, DATE, HEURE UTC.

3 HF

Comme dans le cas des ondes hectométriques, mais l'alerte doit être annulée sur toutes les fréquences des bandes dans lesquelles elle a été émise. Au stade correspondant au paragraphe 2.2, l'émetteur devrait donc être accordé successivement sur les fréquences radiotéléphoniques de détresse des bandes des 4, 6, 8, 12 et 16 MHz, selon le besoin.

⁴ Les signaux appropriés devraient précéder ces messages, conformément au Règlement des radiocommunications de l'UIT (chapitre NIX).

⁵ [annexe de la résolution de l'OMI no A.814\(19\)](#)

⁶ Cette mesure doit être prise lorsque la fausse alerte est détectée en cours d'émission

⁷ Cette mesure doit être prise lorsque la fausse alerte est détectée en cours d'émission

4 Inmarsat-C

Indiquer au JRCC concerné qu'il doit annuler l'alerte en envoyant un message de détresse prioritaire par l'intermédiaire de la même STC que celle qui a acheminé la fausse alerte de détresse.

NOM, INDICATIF D'APPEL, NUMÉRO D'IDENTITÉ,
POSITION

Annuler mon alerte de détresse Inmarsat C

Alerte faire à DATE, HEURE UTC

= Capitaine +

5 RLS

Si, pour une raison quelconque, une RLS est mise en marche accidentellement, le navire devrait contacter la station côtière la plus proche, la station terrienne côtière appropriée ou le JRCC approprié et annuler l'alerte de détresse.

6 Généralités

- 6.1 Nonobstant ce qui précède, les navires peuvent utiliser n'importe quel moyen disponible pour faire savoir aux autorités compétentes qu'une fausse alerte de détresse a été émise et qu'elle devrait être annulée.
- 6.2 Aucune mesure ne sera normalement prise à l'encontre d'un navire ou d'un navigateur qui signale et annule une fausse alerte de détresse. Toutefois, compte tenu des conséquences graves que peuvent avoir les fausses alertes et du fait que leur émission est strictement interdite, il peut arriver que des gouvernements engagent des poursuites dans les cas de violations répétées.

4.2.6 Procédure à suivre pour répondre aux alertes de détresse ASN reçues par les navires⁸

(COMSAR/Circ.25)

1. Introduction

Le Sous-comité des radiocommunications et de la recherche et du sauvetage (Sous-comité COMSAR) a décidé qu'il fallait réduire le nombre des retransmissions d'alertes de détresse effectuées par appel sélectif numérique (ASN) pour tous les équipements ASN de bord et il a mis au point une procédure à suivre pour répondre aux alertes de détresse en ondes métriques, métriques/hectométriques et décamétriques (organigrammes 1 et 2 qui suivent), en recommandant que cette procédure soit affichée à la passerelle du navire sous la forme de posters de format A4. Il a également élaboré les directives suivantes.

2. Relais de détresse

- 2.1 Le personnel qui est chargé des radiocommunications à bord des navires devrait être amené à prendre conscience des conséquences que pourraient avoir l'émission d'un appel de relais de détresse et l'acheminement d'une alerte de relais de détresse ASN à des destinataires autres que des stations côtières (CS).
- 2.2 Le nombre de déclenchements involontaires d'alertes de détresse ASN et d'alertes de relais de détresse ASN entraîne une charge de travail supplémentaire et la confusion pour les (M) JRCC; elle provoque également des retards dans le temps de réponse. L'alerte de détresse d'origine émanant d'un navire en détresse ne devrait pas être perturbée par les alertes de relais de détresse ASN émises par d'autres navires.
- 2.3 La Recommandation UIT-R M.541-8 sur les Procédures d'exploitation des systèmes ASN à l'usage du service mobile maritime ne mentionne que deux situations dans lesquelles un navire émettrait un appel de relais de détresse (une alerte de relais de détresse):
 - i. lorsqu'il reçoit, sur une voie en ondes décamétriques, une alerte de détresse dont aucune station côtière n'accuse réception dans un délai de 5 minutes. L'appel de relais de détresse devrait être adressé à la station côtière appropriée (annexe 1, paragraphe 3.4.2 et annexe 3, paragraphe 6.1.4);
 - ii. lorsqu'il sait qu'un autre navire en détresse n'est pas en mesure de transmettre l'alerte de détresse et que le commandant du navire estime que d'autres aides sont nécessaires. L'appel de relais de détresse devrait être adressé "à tous les navires" ou à la station côtière appropriée (annexe 3, paragraphe 1.4).
- 2.4 Un navire n'est en aucun cas autorisé à émettre un appel de relais de détresse ASN lorsqu'il reçoit une alerte de détresse ASN soit sur une voie à ondes métriques, soit sur une voie à ondes hectométriques.
- 2.5 Les appels de relais de détresse effectués sur les voies à ondes décamétriques devraient être lancés manuellement.
- 2.6 Le respect des dispositions opérationnelles et techniques ci-dessus empêcherait l'émission d'appels de relais de détresse inappropriés.

⁸ [COMSAR/Circ.25](#)

3. Appel à toutes les stations côtières

- 3.1 La Recommandation UIT-R M.493-9 sur le système d'appel sélectif numérique (ASN) à utiliser dans le service mobile maritime prévoit l'utilisation d'appels de groupe" - adresse qui se compose des caractères correspondant à l'identité de la station dans le service mobile maritime (MMSI); un certain nombre d'administrations ont déjà assigné à leurs stations côtières, en plus de leur MMSI individuelle, un MMSI d'appel de groupe".
- 3.2 Aux termes d'accords multilatéraux, un MMSI d'appel de groupe" pourrait être assignée à toutes les stations côtières d'une région donnée- la zone d'un JRCC, par exemple - et pourrait satisfaire à la prescription de l'OMI sans qu'il soit nécessaire d'apporter des modifications supplémentaires à l'équipement du SMDSM.
- 3.3 Une autre méthode qui permettrait, elle aussi, d'utiliser un appel "à toutes les stations côtières" sans qu'il soit nécessaire de modifier la Recommandation UIT-R M.493-9 consisterait à définir un MMSI universelle qui serve d'adresse à toutes les stations côtières, conformément aux Nos S19.100 à S19.126 du *Règlement des radiocommunications de l'UIT*. Cette solution nécessiterait toutefois également qu'une modification soit apportée à la configuration de chaque station côtière participant au SMDSM.

4. Autorisation

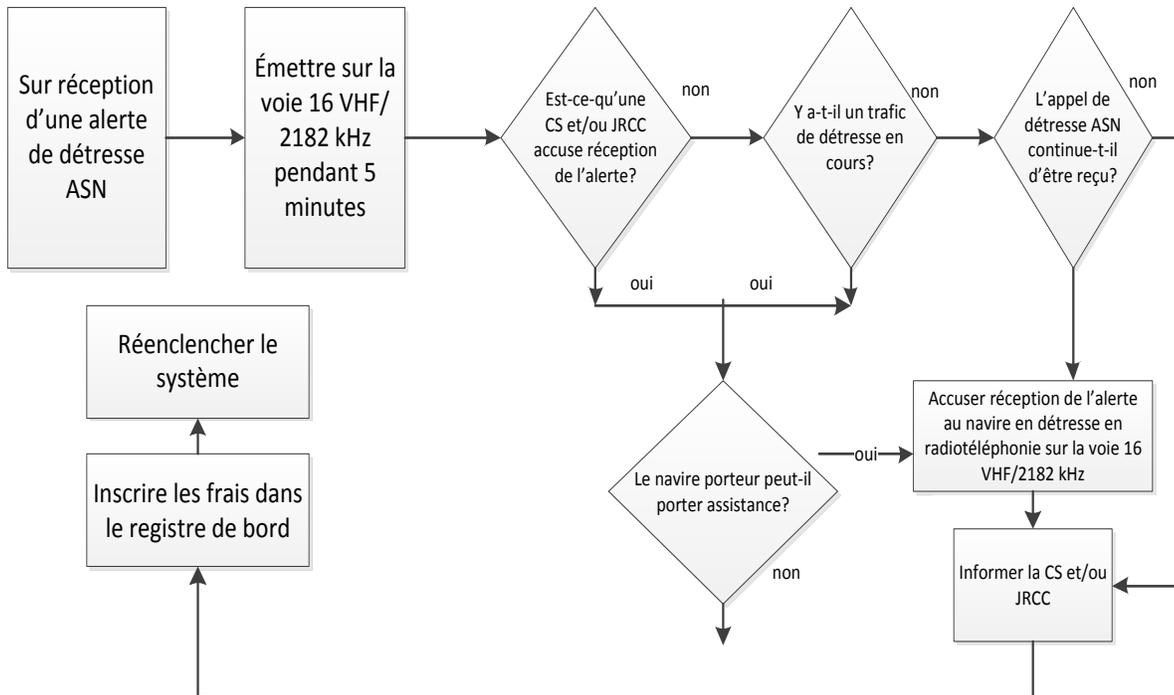
Il conviendrait de noter qu'à bord des navires, les alertes de détresse, les accusés de réception d'alertes de détresse et les appels de relais de détresse ne peuvent être émis qu'avec la permission du capitaine du navire.

5. Organigrammes

- 5.1 Les organigrammes simplifiés 1 et 2 décrivent les mesures à prendre à bord des navires en cas de réception d'alertes de détresse émanant d'autres navires. Les Administrations devraient diffuser largement ces organigrammes aux navires et aux institutions de formation.
- 5.2 Les Gouvernements Membres sont invités à porter les conseils ci-dessus et les organigrammes joints en annexe à l'attention de leurs propriétaires de navires, gens de mer, stations côtières, JRCC et de toutes autres personnes concernées.

Figure 4-4 - Organigramme 1 (COMSAR/Cir.25)

Mesures que les navires doivent prendre en cas de réception d'une alerte de détresse ASN VHF/MF



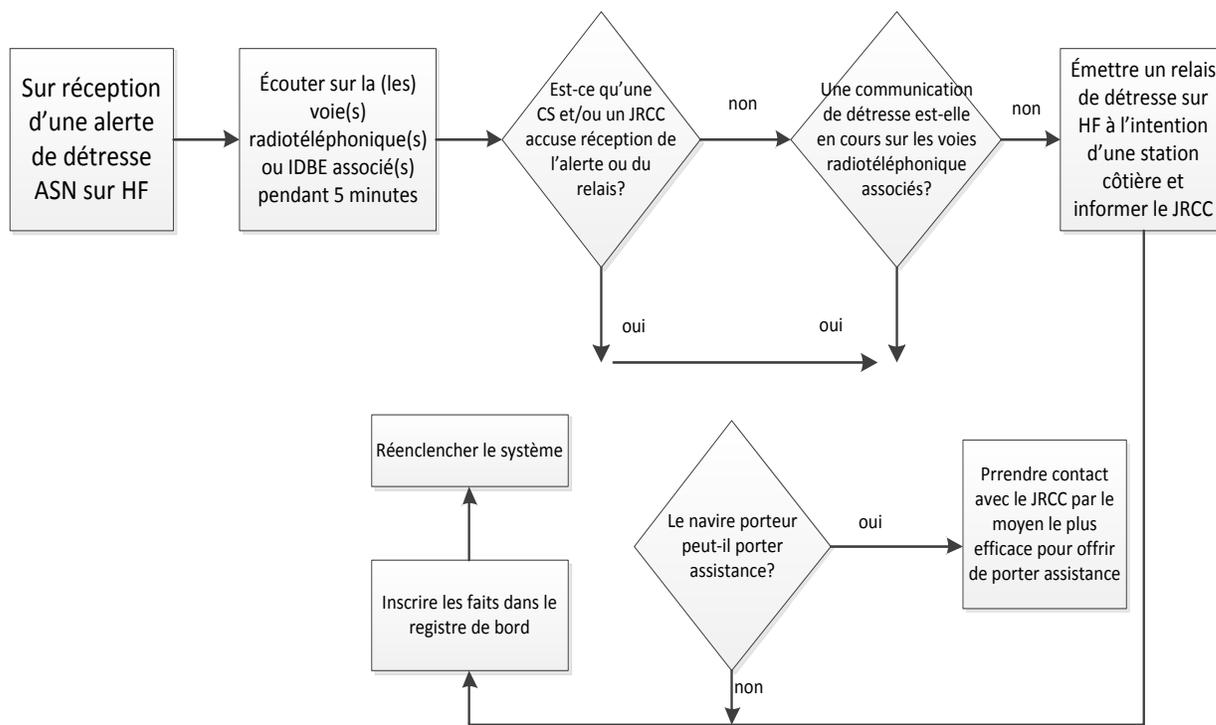
REMARQUES:

Nota 1: Le JRCC et/ou la station côtière compétent(e) ou le/la mieux placé(e) doit être informé(e) en conséquence. Si d'autres alertes ASN sont reçues de la même source et s'il ne fait aucun doute que le navire en détresse est à proximité, une accusé de réception ASN peut, après accord avec un JRCC ou une station côtière, être envoyé pour mettre fin à l'appel.

Nota 2: Un navire qui n'est en aucun cas autorisé à émettre un appel de relais de détresse ASN soit sur la voie 70 VHF soit sur la fréquence 2187.5 kHz de la bande MF.

CS= Station côtière

JRCC = centre de conjoint de Recherche et Sauvetage

Figure 4-5 – Organigramme 2 (COMSAR/Cir.25)Mesures que les navires doivent prendre en cas de réception d'une alerte de détresse ASN HF**REMARQUES:**

Nota 1: S'il est évident que le navire ou les personnes en détresse ne sont pas à proximité et/ou que d'autres engins sont mieux placés pour porter assistance, il convient d'éviter les communications superflues qui pourraient perturber les activités de recherche et de sauvetage. Les faits devraient être inscrits dans le registre de bord approprié.

Nota 2: Le navire devrait établir les communications avec la station qui contrôle les cas de détresse selon les instructions et porter assistance selon que de besoin et de manière appropriée.

Nota 3: Les appels de relais de détresse devraient être lancés manuellement.

CS = Station côtière

JRCC: centre de conjoint de Recherche et Sauvetage

Figure 4-6 - Procédures de sécurité et de détresse radiotéléphoniques



Transport Canada
 Transports Canada

PROCÉDURES DE SÉCURITÉ ET DE DÉTRESSE RADIOTÉLÉPHONIQUES

À AFFICHER À CÔTÉ DU RADIOTÉLÉPHONE

Nom de navire _____

Numéro ISMIM _____

Signaux de détresse, d'urgence et de sécurité

MAYDAY Indique qu'un moyen de transport ou une personne se trouve sous la menace d'un danger grave et imminent et demande une aide immédiate.

MAYDAY RELAY Indique que la station appelante revoie un message de détresse par le compte d'un moyen de transport ou d'une personne se trouvant sous la menace d'un danger grave et imminent.

PAN PAN Indique que la station appelante a un message très urgent à transmettre relatif à la sécurité d'une unité mobile ou d'une personne.

SÉCURITÉ Indique que la station appelante a un message important relatif à la sécurité de la navigation ou un avis météorologique important à transmettre.

Annulation d'une fausse alerte détresse sur VHF-ASN

Émettre sur C16 - VHF :
 À toutes les stations. À toutes les stations. À toutes les stations. Ici _____ (nom du navire) Numéro ISMIM _____, position _____ Nord, _____ Ouest. Arrêter mon appel de détresse de _____ (date et heure). Ici _____ (nom du navire) Numéro ISMIM _____ Territoire.

PROCÉDURE DE TRANSMISSION DES MESSAGES DE DÉTRESSE

A utiliser seulement en cas de danger grave et imminent si une AIDE IMMÉDIATE est nécessaire.

1. Transmettre une alerte de détresse ASN
2. Émettre le message de détresse sur le C16 - VHF
3. Activer la RLS

1. Transmettre un signal d'alarme ASN

Vous assurer que la radio est allumée
 Appuyer sur le bouton rouge de « détresse » pendant 5 secondes.

2. Envoyer le message de détresse sur le C16 - VHF

Passer au C16 - VHF et émettre l'appel et le message de détresse.

MAYDAY MAYDAY MAYDAY

ICI _____ (Nom du navire répété 3 fois)
 MAYDAY suivi du nom du navire et du numéro ISMIM
 POSITION _____
 NATURE DE LA DÉTRESSE _____
 AIDE REQUISE _____
 NOMBRE DE PERSONNES À BORD _____

Si vous trouvez en dehors de la couverture VHF, transmettez le message de détresse sur la fréquence 2182 kHz ou utiliser un autre moyen de communication approprié.

3. Activer la RLS

Activez la RLS (ou RLP) en suivant les instructions qui se trouvent sur le boîtier de la balise. Prenez la RLS avec vous dans l'embarcation de sauvetage. Maintenez la RLS en position verticale avec l'antenne vers le haut.

EXEMPLE DE MESSAGE DE DÉTRESSE (MAYDAY)

Appuyer sur le bouton de détresse, puis prononcer le message de détresse « MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY. Ici (NOM DU NAVIRE RÉPÉTÉ 3 FOIS) MAYDAY, NOM DU NAVIRE, NUMÉRO ISMIM 316999999, position 49° 04,8' Nord 123° 18,8' Ouest. Le navire prend l'eau et menace de chavirer. J'ai besoin d'une aide immédiate. 4 personnes à bord. Nous montrons dans l'embarcation de sauvetage. Terminé. »

EXEMPLE DE MESSAGE D'URGENCE (PAN PAN)

« PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN, Radio Garde côtière St. John's, Radio Garde côtière St. John's, Ici (NOM DU NAVIRE RÉPÉTÉ 3 FOIS), NUMÉRO ISMIM 316999999, 5 milles à l'est de Cap Bonaville, 5 personnes à bord. Le navire a pris l'eau dans le coque arrière, nous essayons de pomper l'exosédent. Terminé. »

AVANT DE PARTIR

- Avez-vous lu le plan de navigation à une personne responsable à terre?
- Avez-vous tenu compte pour votre voyage des prévisions météorologiques, des dangers de la navigation et du carburant dont vous avez besoin?
- Avez-vous vérifié si votre équipement radio fonctionne correctement?
- Avez-vous chargé et vérifié les batteries qui alimentent l'équipement radio utilisé pour les communications d'urgence?
- Si vous êtes équipé d'un appareil VHF-ASN (appel sélectif numérique), avez-vous un numéro ISMIM* valide et avez-vous branché votre radio sur votre GPS?
- Si vous êtes équipé d'une RLS, l'avez-vous enregistré* dans le Système canadien d'enregistrement de balises?
- Avez-vous des signaux de détresse visuels appropriés à bord? (fusées éclairantes, signal lumineux, etc.)

AVERTISSEMENT RAPIDE - SAR

Transport Canada recommande fortement de signaler immédiatement toute situation susceptible de présenter un danger pour la vie des personnes. On ne rattache jamais le temps perdu dans les premiers stades d'un incident de détresse potentiel et ces minutes précieuses peuvent faire toute la différence. Voir l'exemple de Message d'URGENCE (PAN PAN).

Code d'épellation

A	Alfa	I	India	Q	Quebec	Y	Yankee
B	Bravo	J	Juliett	R	Romeo	Z	Zulu
C	Charlie	K	Kilo	S	Sierra		
D	Delta	L	Lima	T	Tango		
E	Echo	M	Mike	U	Uniform		
F	Foxtrot	N	November	V	Victor		
G	Gufo	O	Oscar	W	Whiskey		
H	Hotel	P	Papa	X	X-Ray		

Canada

TP 9876 (12/2005)

* On peut obtenir un numéro ISMIM d'Industrie Canada et enregistrer la RLS 405 MHz au Secrétariat national de recherche et de sauvetage (préadresse gratuite) 1-800-727-8414.

4.2.7 AMVER– Système automatique d'entraide pour le sauvetage des navires

Note: Un rapport d'arrivée 96 heures à l'avance dans les grands ports des É.-U. est requis en vertu de la loi 33 CFR 160.

Le Système de compte rendu des navires Amver, exploité par la Garde côtière américaine, est un programme international d'entraide maritime qui apporte une aide importante à la préparation et à la coordination des opérations de recherches et sauvetage (R et S) sur toutes les mers du monde. Les navires de commerce de toutes les nations qui font des traversées en mer de plus de 24 heures sont encouragés à envoyer des rapports de navigation et des rapports périodiques de position au centre Amver à Martinsburg, W.V. Les rapports Amver peuvent être transmis sans frais par l'entremise des centres des SCTM canadiens. L'information issue de ces messages est entrée dans un programme électronique qui génère et tient à jour la position estimée de tous les navires participants durant leur voyage. L'information, concernant la position prévue et les caractéristiques R et S de chaque navire dont on sait qu'il se trouve dans un secteur donné peut, sur demande, être mise à la disposition des organismes reconnus de R et S de toute nation pour utilisation en cas d'urgence. L'information concernant la position prévue des navires ne sera divulguée que pour des raisons reliées à la sécurité maritime seulement.

Le Système Amver est un programme gratuit et volontaire. L'obligation de porter secours en cas d'urgence n'est pas plus grande pour un bâtiment qui participe au programme Amver que pour celui qui n'y participe pas. L'avantage à la navigation est:

- a) assurer l'arrivée la plus prompte possible du secours en cas d'urgence;
- b) réduire le nombre d'appels d'aide aux navires qui ne sont pas situés près de la scène;
- c) réduire la période de temps perdue par les navires répondant aux demandes d'aide. Un navire qui participe au système AMVER n'est pas plus tenu de répondre à une demande d'aide qu'un navire qui ne participe pas.

On peut obtenir les instructions du système Amver à l'adresse suivante: Amver Maritime Relation Office, U.S. Coast Guard, Battery Park Building, 1 South Street, New York, NY 10004-1499; téléphone 212-668-7764, télécopieur 212-668-7684, aux bureaux de la sécurité maritime, ainsi qu'au bureau du capitaine de port dans les grands ports américains. Les instructions sont publiées dans les langues suivantes: chinois, danois, hollandais, anglais, français, allemand, grec, italien, japonais, norvégien, polonais, portugais, espagnol et suédois. Toute demande doit spécifier la langue désirée si autre que l'anglaise. Le site Web d'Amver: <http://www.amver.com/>

Le Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio) prescrit maintenant la participation obligatoire au système Amver pour certains navires lorsqu'ils partent pour un voyage en mer de plus de 24 heures.

Ces dispositions s'appliquent à tous les navires canadiens et à tous les navires étrangers qui font du cabotage au Canada. Dans ce groupe, les navires suivants sont exemptés de cette obligation:

- a) les bateaux de pêche en train de pêcher;
- b) les navires affectés par le gouvernement canadien à des missions d'application des lois;
- c) les navires dont les traversées se feront à l'intérieur d'une zone de contrôle de la sécurité de la navigation dans l'Arctique, dans la baie d'Hudson, dans la baie de James ou dans la baie d'Ungava;
- d) les navires qui se trouvent dans d'autres eaux, à condition que leurs traversées se fassent dans des zones de couverture VHF ou MF.

Il faudrait noter que les exemptions susmentionnées ne représentent pas une interdiction et que tous les autres navires partant pour un voyage en mer de plus de 24 heures sont encouragés à participer au système Amver.

4.2.7.1 Pour participer

Tout navire marchand de mille tonneaux de jauge brute ou davantage, effectuant un voyage de plus de 24 heures vers toute destination dans le monde est libre de participer au système et à la famille Amver. La participation internationale est volontaire quels que soient le pavillon, le pays d'origine ou le port de destination du navire ou de la compagnie de navigation.

4.2.7.2 Renseignements fournis

Les renseignements fournis volontairement à Amver par les navires demeurent strictement confidentiels et sont protégés par la Garde côtière (États-Unis). Ils ne seront transmis que pour des fins sécuritaires.

4.2.7.3 Quels renseignements doivent faire l'objet de rapports et quand faire ces rapports?

- a) Les plans de navigation doivent être envoyés sur ou avant le départ.
- b) Les rapports de position doivent être envoyés dans les vingt-quatre heures suivant le départ, et par la suite au moins toutes les quarante-huit heures jusqu'au moment de l'arrivée.
- c) Les rapports d'arrivée doivent être expédiés juste avant ou au moment de l'arrivée au port de destination.
- d) Envoyer les rapports durant les heures normales de service de l'opérateur radio.
- e) Si le navire le juge à propos, il pourra transmettre des rapports plus fréquents que ce qu'indique la liste ci-dessus, par exemple, par mauvais temps ou dans des situations dangereuses.

4.2.7.4 Format des rapports

Comme le constateront ceux qui ont déjà participé au système Amver, le format des rapports décrit ci-après comporte un changement. Ce changement a trois buts: tout d'abord, la nouvelle présentation des rapports est beaucoup plus directe et plus souple; elle permettra au système automatique de traitement des données d'introduire l'information transmise de façon plus précise et plus efficace dans le système Amver. De plus, cette nouvelle présentation est conforme à la norme proposée par l'Organisation Maritime Internationale (OMI). Troisièmement, elle diminue le nombre des formules différentes utilisées actuellement. Comme d'autres systèmes adoptent aussi la formule de l'OMI, nous nous approcherons ainsi davantage de l'utilisation d'une seule formule à l'échelle mondiale.

4.2.7.5 Réseau de communication du système AMVER

Il est recommandé de suivre les méthodes suivantes quant aux transmissions des rapports d'Amver de plans de voyage, de position, de déroutement et d'arrivée. Pour plus de détails consulter le site Web d'Amver: www.amver.com

L'adresse électronique par Internet d'Amver est: amvermsg@amver.com

AMVER/SEAS “Message condensé” par Inmarsat-C à travers TELENOR: l’adresse d’Amver: le numéro de téléphone de NOAA inscrit dans l’ADDRESSBOOK. (Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter les instructions de votre propre émetteur-récepteur d’Inmarsat-C). Le logiciel d’Amver/SEAS peut être transféré d’Internet à:

http://www.aoml.noaa.gov/phod/goos/seas/amverseas_software.php

ou demander à:

TELENOR Satellite Services
1101 Wootton Parkway
Rockville, Maryland 20852
1-301-838-7800

Courriel d’Internet: customercare@telenor.com

Service Radio télex en HF des stations de communications de la Garde côtière des É.-U.: Toute information au sujet de l’envoi de messages Amver de cette façon se trouve à

<http://www.navcen.uscg.gov/>

Radio HF sans frais par le biais des Ententes contractuelles de la Garde côtière avec les compagnies suivantes:

- a) Mobile Marine Radio (WLO)
- b) Mobile (WCL)
- c) Marina Del Ray (KNN)
- d) Seattle (KLB)

Télex: Adresse AMVER: (0) 230 127594 AMVERNYK

Téléfac-similé: Au centre des systèmes d’opération de la Garde côtière des É.-U. à Martinsburg: 304-264-2505

Si des navires de la Garde côtière canadienne sont utilisés pour le relais des messages, aucun droit ne sera imposé. Tous les messages Amver acheminés via les stations canadiennes doivent être adressés à Amver Vancouver au lieu de Garde côtière (New York) afin de s’assurer d’aucun droit ne sera exigé pour la transmission du message.

4.2.7.6 Types de rapports de voyage AMVER

Il y a quatre types de rapports Amver – rapports de plan de voyage et départ, d’arrivée, de position et de déroutement.

- a) Formule de rapport. Chaque ligne de texte du rapport Amver commence par un identificateur de ligne. Les identificateurs de ligne sont “AMVER” ou une seule lettre. L’identificateur de ligne et l’élément de donnée sur la ligne sont séparés chacun l’un de l’autre par une seule barre oblique (“/”). Les lignes se terminent par deux barres obliques (“//”).
- b) Données présentées dans les rapports. Les participants Amver doivent se familiariser avec quatre types de rapports: rapports de plan de voyage, d’arrivée, de position et de déviation. Il faut prendre note que le système Amver permet de combiner dans un seul rapport les renseignements sur le plan de voyage et de départ. Amver accepte les renseignements sur le plan de voyage séparément, par exemple, quelques jours avec le départ. Les identificateurs de rapport sont comme suit:

AMVER/SP//	Plan de voyage et de départ
AMVER/PR//	Rapport de position
AMVER/FR//	Rapport final d'arrivée
AMVER/DR//	Rapport de déroutement

- c) Détails. Le paragraphe IX contient une étude de chaque type de rapport. Une explication suit chaque exemple. Il faut remarquer que toutes les lignes de l'exemple ne sont pas nécessaires pour chaque type de rapport. Nous étudierons quelles sont les lignes requises et facultatives dans chaque section.

4.2.7.7 Autres renseignements requis

Amver a également besoin d'autres renseignements qui peuvent s'avérer utiles lors d'une urgence, notamment des données sur la longueur du navire, l'équipement de communication, l'horaire de veille radioélectrique, la vitesse, le gréement, etc. Ces renseignements sont recueillis séparément une première fois, par le biais du questionnaire de recherche et sauvetage (SAR-Q) qui se trouve sur le site Web de Amver au <http://www.amver.com/> et qui, une fois rempli, est conservé dans le système automatique de traitement de l'information et validé périodiquement, aux fins de recherche et de sauvetage seulement.

4.2.7.8 Transmission des renseignements

Tous les renseignements transmis volontairement recueillis selon les présentes instructions seront seulement communiqués aux autorités reconnues de recherche et sauvetage. L'information concernant les bâtiments qui doivent participer au programme Amver sera envoyée à l'administration maritime des É-U au moyen du mot clé MAREP sur la ligne Y.

4.2.7.9 Description des rapports de voyage

Vous trouverez ci-après un exemple et une explication de chacun des quatre types de rapports Amver. Les numéros entre parenthèses se rapportent aux renvois à la fin de sa section.

Rapport de plan et de départ de voyage. Les lignes "L" contiennent les renseignements sur l'itinéraire et les points de changement de direction requis par le système Amver. Le système Amver a besoin des données sur tout point de changement de direction prévu, mais accepte aussi des renseignements sur tout point le long de la route prévue même s'il ne s'agit pas de points de changement de direction. Le système Amver a besoin des renseignements sur les points de changement de direction pour contrôler la précision du plan de voyage.

Tableau 4-11 - Exemple de rapport de plan et de départ de voyage

EXEMPLE
AMVER/SP//
A/SANDY JOAN//ABCD//
B/110935Z//
E/145//
F/126//
G/NORVOROSK/4510N/03820E//
I/GIBRALTERGI/3600N/00600W/140730Z//
L/RL/140/4130N/02910E/112000Z//
L/RL/140/4010N/02620E/112300Z//
L/RL/140/3630N/02330E/120330Z//
L/RL/140/3650N/01520E/121500Z//
L/RL/140/3800N/01000E/130100Z//
L/LR/060//
M/GKA/GKM//
V/MD/NURSE//
X/NEXT/REPORT/120900Z//
Z/SITOR/INSTALLED/SELCALL/NUMBER/IS/99999//
Z//EOR-
EXPLICATION
<u>Renseignements requis</u>
AMVER/SP//
A /nom du navire/indicatif d'appel radio international//
B /heure de départ prévue ou temps de départ// (1)
G /port de départ/latitude//longitude//(2)
I /port de destination/latitude//longitude/heure d'arrivée prévue//(1) (2) (3)
L / renseignements sur la route ...// (1) (3) (4)
Z // fin de rapport
<u>Renseignements facultatifs</u>
E /route présente// (5)
F /vitesse moyenne prévue// (6)
M /station radio côtière actuelle//station radio côtière suivante, s'il y a lieu//
V /ressources médicales à bord// (7)
X /jusqu'à 65 caractères de commentaires supplémentaires// (8) (9)

Tableau 4-12 - Exemple de rapport final d'arrivée

EXEMPLE
AMVER/FR//
A/SANDY/JOAN/ABCD//
K/NEW YORK/US/4040N/07420W/180600Z//
X/PROBLEMS WITH MF XMTR AGENT/ADVISED//
Z//EOR
EXPLICATION
<u>Renseignements requis</u>
AMVER/FR//
A /nom du navire/indicatif d'appel radio international//
K /nom du port/latitude/longitude/heure d'arrivée// (1) (3)
Z // fin de rapport
<u>Renseignements facultatifs</u>
X /jusqu'à 65 caractères de commentaires amplification// (8) (9)

Tableau 4-13 - Exemple de rapport de position

EXEMPLE
AMVER/PR//
A/SANDY/JOAN/ABCD//
B/120300Z//
C/3630N/02330E//
E/145//
F/126//
M/GKM//
X/NEXT REPORT/131800Z//
Z//EOR
EXPLICATION
<u>Renseignements requis</u>
AMVER/PR//
A /nom du navire/indicatif d'appel radio international//
B /heure à la position// (1)
C /latitude/longitude// (3)
Z //fin de rapport
<u>Renseignements facultatifs</u>
E /route présente // (5)
F /vitesse moyen // (6)
M /station radio côtière présente/station radio côtière suivante, s'il y en a//
X / jusqu'à 65 caractères de commentaires supplémentaires// (8) (9)

Tableau 4-14 - Exemple de rapports de déroutement. Utilisés pour faire rapport sur les changements apportés au plan de voyage et sur les autres changements

EXEMPLE
AMVER/DR//
A/SANDY/JOAN/ABCD//
B/120300Z//
E/095//
F/220//
G/NORVOROSK/4470N/03780E//
I/NEW YORK US/4040N/07420W/180800Z//
L/GC/220//
M/GKA/WSL/NMN//
V/MD/NURSE//
X/DIVERTING BEST SPEED TO NEW YORK US//
Z//EOR
EXPLICATION
<u>Renseignements requis</u>
AMVER/DR//
A /nom du navire/indicatif d'appel radio international//
Z //fin de rapport
<u>Un ou plusieurs des renseignements facultatifs suivants</u>
B /heure de départ prévue// (1)
E /route prévue// (5)
F /vitesse moyenne prévue// (6)
G /port de départ/latitude/longitude// (2)
I /port de destination/latitude/longitude/heure d'arrivée prévue//(1) (2) (3)
L /.renseignements sur la route// (1) (3) (4)
M /station côtière actuelle/station radio côtière suivante, s'il y a lieu//
V /ressources médicales à bord// (7)
X /jusqu'à 65 caractères de commentaires supplémentaires// (8) (9)

Renvois:

- 1) Exprimer tous les temps par un groupe de six chiffres dont les deux premiers donnent la date du mois et les quatre derniers les heures et les minutes. N'utiliser que le temps universel coordonné (ou temps moyen de Greenwich - GMT). Le groupe de date-heure de six chiffres doit être suivi soit par Z ou GMT. On peut indiquer le mois si c'est désirable; utiliser à cette fin les trois premières lettres du mois en anglais. Les exemples suivants constituent des présentations acceptables:
290900Z 290900 Z 290900Z DEC
- 2) La latitude et la longitude du port représentent la position géographique du poste de pilotage. Dans le cas des navires battant pavillon américain il faut indiquer le nom du port et sa position géographique.

- 3) La latitude est un groupement de quatre chiffres exprimé en degrés et en minutes auquel on accole les suffixes "N" pour le Nord ou "S" pour le Sud. La longitude est un groupement de cinq chiffres exprimé en degrés et minutes avec les suffixes "E" pour l'Est et "W" pour l'Ouest.

Par exemple: C/4000N/03500W//

- 4) Les lignes "L" contiennent la plupart des renseignements concernant le plan de voyage. On pourra utiliser autant de lignes "L" que nécessaire. Les lignes "L" contiennent les données du voyage vers chacun des points intermédiaires et vers la destination finale. Il faut indiquer les données voulues pour les points de changement de direction, à moins que le voyage ne suive un grand cercle sans retards aux points intermédiaires. En plus des renseignements sur les points de changement de direction, il est utile de présenter des données sur les autres points le long de chaque branche. On trouvera ci-après les renseignements désirés pour chaque point intermédiaire. Méthode de navigation, vitesse le long de chaque partie du voyage, latitude, longitude, nom du port ou de l'amer, heure d'arrivée prévue, heure de départ prévue.

Par exemple:

L/RL/125/0258N/07710W/ABACO/111200Z//
L//RL/125/0251N/07910W/NWPROVCHAN/112145Z//
L/RL/125/0248N/08020W/120255Z//
L/RL/125//

LA MÉTHODE DE NAVIGATION EST REQUISE. Il s'agit soit du grand cercle « GC » ou de la loxodromie « RL ».

LA VITESSE LE LONG DE CHAQUE PARTIE DU VOYAGE est utile mais non requise. Voir le renvoi (6).

LA LATITUDE ET LA LONGITUDE SONT REQUISES. Voir le renvoi (3).

LE NOM DU PORT OU DE L'AMER est utile mais non requis.

L'HEURE D'ARRIVÉE PRÉVUE EST REQUISE. Voir le renvoi (1).

L'HEURE DE DÉPART PRÉVUE EST REQUISE, si le navire fait relâche au point intermédiaire.

UNE MÉTHODE DE NAVIGATION définitive est nécessaire pour acheminer le navire jusqu'à sa destination.

UNE VITESSE DE BORDÉE finale est utile mais non requise.

- 5) La route réelle est un groupe de trois chiffres.
- 6) La vitesse est un groupe de trois chiffres en nœuds et en dixièmes de nœuds. Par exemple, 20.5 nœuds s'écrira sous la forme 205 sans point ou décimales.
- 7) Si on utilise la ligne facultative "V", il faut inscrire un ou plusieurs des éléments suivants:

/MD/	médecin
/PA/	aide-médecin
/NURSE/	infirmier ou infirmière
/NONE/	aucun

Par exemple: V / Médecin/Infirmière

- 8) Tout renseignement fourni dans la ligne des remarques sera stocké dans le système automatique de traitement des données d'Amver pour examen ultérieur. Cependant, on ne prend aucune action immédiatement et on ne transmet aucun de ces renseignements à une autre organisation de façon routinière. On ne peut pas utiliser la ligne des remarques pour envoyer des informations à d'autres agences officielles ou organismes de recherche et de sauvetage. Cependant, en réponse à une demande des autres agences officielles de recherche et de sauvetage, Amver leur fournira les renseignements contenus dans les lignes de remarques.
- 9) Le système Amver n'utilise pas actuellement les renseignements touchant les rapports suivants "next", mais on s'attend à ce que ces renseignements soient utilisés pour aider à tout développement futur du système.

4.2.8 Système différentiel de positionnement mondial (DGPS)

Depuis mai 2000, le Service pleinement opérationnel (SPO) du DGPS de la Garde côtière canadienne est disponible à partir de 19 stations situées sur la côte Est et la côte Ouest du Canada ainsi qu'à certains endroits sur les Grands Lacs. Les corrections du DGPS sont émises depuis des radiophares à fréquence moyenne (MF) situés de manière à couvrir des zones maritimes et des voies navigables déterminées. Les émissions sont conformes aux normes internationales d'exploitation des services radiophares DGPS. Le DGPS permet d'obtenir un positionnement continu d'une précision supérieure à 10 mètres dans 95 % ou plus du temps (à condition qu'un récepteur DGPS adéquat soit utilisé, bien configuré et entretenu).

D'autres renseignements sur l'utilisation du service DGPS seront annoncés par le biais des Avis aux navigateurs. Il est également possible d'obtenir de l'information générale sur le site Web de la Garde côtière canadienne:

<http://www.ccg-gcc.gc.ca/GCC-DGPS/Systeme-mondial-de-localisation-differentiel>

Les corrections différentielles du service DGPS sont calculées en fonction des positions du système de référence NAD 83. Pour traiter l'information de façon précise, les récepteurs DGPS doivent être ajustés au système WGS 84. Même si le WGS 84 et le NAD 83 sont pratiquement identiques, (une différence de seulement quelques centimètres), il est fortement recommandé d'établir les récepteurs sur le WGS 84 afin de tirer le maximum de précision du DGPS. Lorsque l'on utilise des cartes autres que celles du NAD 83, les positions de latitude et de longitude doivent être ajustées en fonction du système de référence géodésique approprié utilisant l'information apparaissant sur les cartes.

Le tableau qui suit fournit des renseignements sur les émissions DGPS existantes. On peut se procurer, auprès de la Garde côtière américaine (USCG), une liste des émetteurs DGPS de la Garde côtière américaine fournissant une couverture dans les eaux canadiennes

<http://www.navcen.uscg.gov/>.

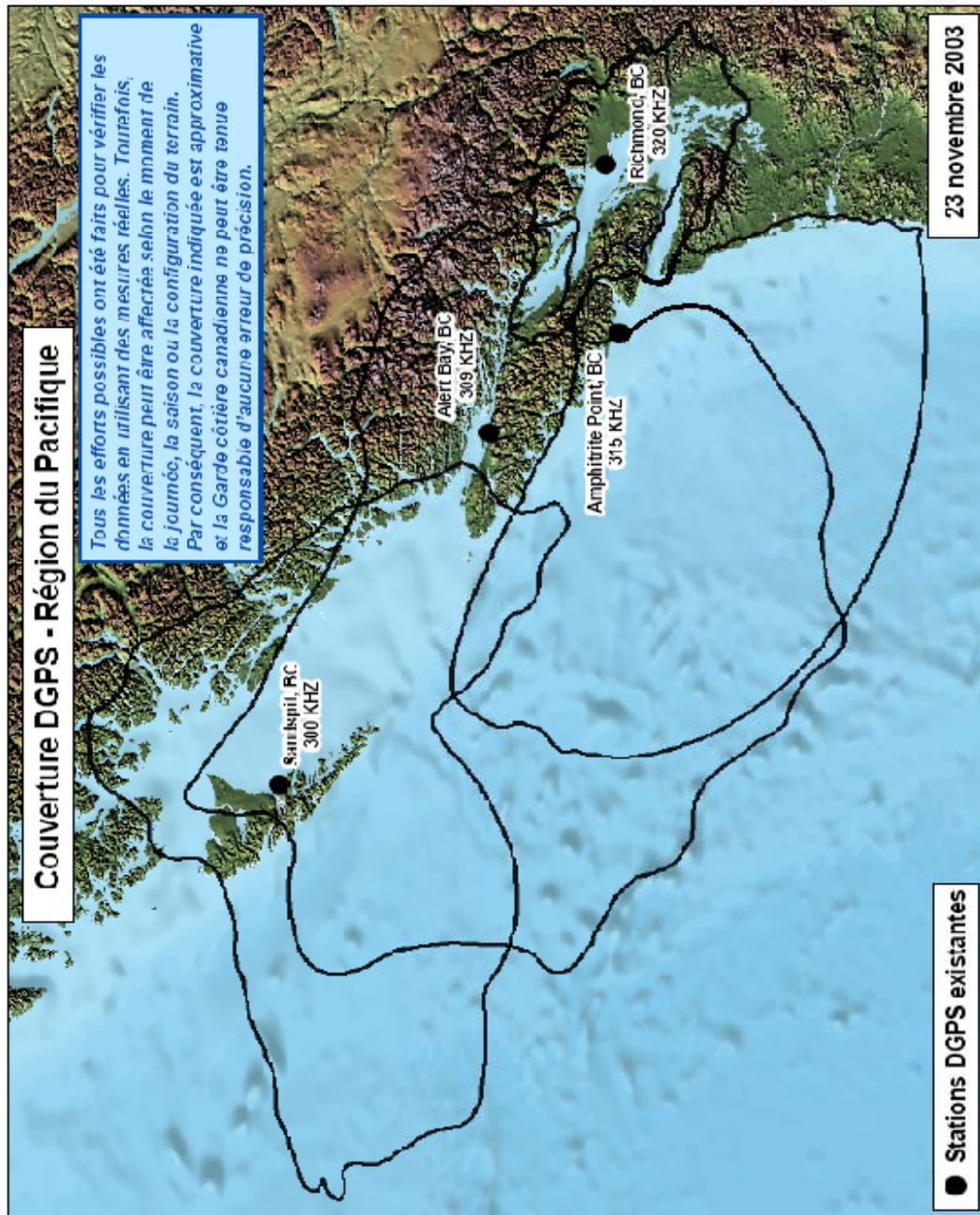
La Figure 4-7 illustre la couverture type qu'assurent les émissions existantes. Les utilisateurs devraient être avisés que cette couverture peut varier à court et à long termes en raison des conditions environnementales et saisonnières.

4.2.8.1 Émission DGPS par la Garde côtière canadienne

Tableau 4-15 - Côte du Pacifique

Nom de station	Emplacement de la station NAD 83	Fréquences et régime d'émission	AISM Indicatif des stations de référence	AISM Indicatif des radiophares	Remarques
Alert Bay, C-B	50°35'N 126°55'W	309 kHz 200 bps	300, 301	909	Service pleinement opérationnel.
Amphitrite Pointe, C-B	48°55'N 125°33'W	315 kHz 200 bps	302, 303	908	Service pleinement opérationnel.
Richmond, C-B	49°06'N 123°11'W	320 kHz 200 bps	304, 305	907	Service pleinement opérationnel.
Sandspit, C-B	53°14'N 131°49'W	300 kHz 200 bps	306, 307	906	Service pleinement opérationnel.

Figure 4-7 - Système de positionnement mondial différentiel (DGPS) - Région du Pacifique



4.2.9 Rapport sur les renseignements exigés au préalable (RREP)

Note: En conformité du Règlement sur la sûreté du transport maritime, les renseignements exigés au préalable ne s'appliquent pas aux navires opérant seulement dans les Grands Lacs ou aux parties de voyage d'un navire sur les Grands Lacs après que les renseignements exigés au préalable ont été donnés avant l'entrée de ce navire dans la Voie maritime du Saint-Laurent, et non plus, aux embarcations de plaisance, aux bateaux de pêche, aux bâtiments d'État.

Le capitaine de l'un des types de navires suivants, qui effectue un voyage à partir d'un port d'un pays à un port d'un autre pays:

- a) navires ressortissant à SOLAS ayant une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux ou qui transporte plus de 12 passagers;
- b) navires non ressortissant à SOLAS ayant une jauge brute supérieure à 100 tonneaux, mais qui n'est pas un bâtiment remorqueur;
- c) navires non ressortissant à SOLAS qui transporte plus de 12 passagers; ou
- d) navires non ressortissant à SOLAS, utilisés pour remorquer un chaland à l'arrière ou le long de son bord ou pour pousser un chaland, si le chaland transporte certaines cargaisons dangereuses.

doit s'assurer que le navire n'entre pas dans les eaux canadiennes, sauf s'il transmet les renseignements exigés au préalable à un centre des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) avant d'entrer dans les eaux canadiennes.

Tous les renseignements exigés au préalable doivent être fournis au moins 96 heures avant l'entrée dans les eaux canadiennes, sauf si la durée totale du voyage avant d'entrer dans les eaux canadiennes est de moins de 96 heures, auquel cas l'avis doit être donné au moins 24 heures avant d'entrer dans les eaux canadiennes.

Si la durée du segment du voyage avant d'entrer dans les eaux canadiennes est de moins de 24 heures, les navires sont tenus d'envoyer les renseignements exigés au préalable dès que possible avant d'entrer dans les eaux canadiennes mais pas plus tard qu'à l'heure du départ du port de la dernière escale.

Les renseignements exigés au préalable doivent être envoyés à l'une des adresses suivantes:

- a) Les navires planifiant d'entrer dans les eaux canadiennes à destination d'un port canadien sur la côte Ouest doivent transmettre un rapport de renseignements exigés au préalable à Transport Canada Centres d'opérations de sécurité maritime indiquées ci-dessous:

Courriel: marsecw@tc.gc.ca

- b) Les navires planifiant d'entrer dans les eaux canadiennes à destination d'un port canadien sur la côte Est, y compris un port canadien ou américain dans les Grands Lacs, doivent transmettre un rapport de renseignements exigés au préalable au ECAREG Canada par l'une des méthodes indiquées ci-dessous:

Centre des SCTM d'Halifax

Télécopieur : 902-426-4483
Indicatif télégraphique : CCG MRHQ DRT
Courriel: hlxecareg1@innav.gc.ca

- c) Les navires planifiant d'entrer dans les eaux canadiennes à destination d'un port dans la zone arctique canadienne doivent transmettre un rapport de renseignements exigés au préalable à NORDREG Canada par l'une des méthodes indiquées ci-dessous:

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
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
Courriel: iganordreg@innav.gc.ca
En opération de la fin de décembre approximativement à la mi-mai

Il incombe au capitaine du navire de veiller à ce que tous les renseignements fournis au Gouvernement du Canada (Transports Canada) dans les renseignements exigés au préalable soient complets et exacts. Tout capitaine de navire assujéti au *Règlement sur la sûreté du transport maritime* (voir plus haut) refusant de soumettre les renseignements requis au préalable ou soumettant des renseignements incomplets ou inexacts risque que son navire puisse faire l'objet de mesures de contrôle telles, notamment mais non exclusivement: inspection, détention, réacheminement ou expulsion des eaux canadiennes.

Les navires peuvent obtenir un modèle vierge du rapport sur les renseignements exigés aux préalables (96 heures) en envoyant un courrier à l'adresse suivante: 96@tc.gc.ca

Les renseignements exigés au préalable fournis par le navire doivent comprendre les renseignements suivants:

- a) le nom;
- b) le pays d'immatriculation;
- c) le nom du propriétaire enregistré;
- d) le nom de l'exploitant;
- e) le nom de la société de classification;
- f) l'indicatif d'appel radio international;
- g) le numéro du certificat international de sûreté du navire ou du certificat de sûreté pour bâtiment canadien ou d'un document de conformité de sûreté du navire;
- h) le numéro de l'Organisation maritime internationale, s'il s'agit d'un navire ressortissant à SOLAS;

- i) la date de délivrance, la date d'expiration et le nom de l'organisme de délivrance du certificat international de sûreté du navire, du certificat de sûreté pour bâtiment canadien ou d'un document de sûreté du navire;
- j) la confirmation qu'il a un plan de sûreté approuvé du bâtiment;
- k) le niveau MARSEC en vigueur;
- l) a une déclaration indiquant le moment où les 10 dernières déclarations de sûreté du bâtiment ont été remplies;
- m) des détails sur toute menace contre la sûreté du bâtiment au cours des 10 dernières visites à des installations maritimes;
- n) une déclaration indiquant que le bâtiment consent ou non au repérage du bâtiment par le gouvernement du Canada;
- o) des détails sur toute lacune du matériel et des systèmes de sûreté, y compris les systèmes de communication et la façon dont le capitaine du bâtiment entend la corriger;
- p) le cas échéant, le nom de l'agent et ses numéros de téléphone et de télécopieur pour le joindre en tout temps;
- q) le cas échéant, le nom de l'affrètement;
- r) la position du bâtiment et l'heure à laquelle il est arrivé à cette position;
- s) le cap et la vitesse du bâtiment;
- t) la destination et l'heure prévue d'arrivée à destination;
- u) le nom d'une personne-ressource à l'installation maritime qu'il visitera et les numéros de téléphone et de télécopieur pour la joindre en tout temps;
- v) les renseignements suivants à l'égard de chacune des 10 dernières visites à des installations maritimes:
 - i) l'installation de réception;
 - ii) l'installation maritime visitée;
 - iii) la ville et le pays;
 - iv) la date et l'heure d'arrivée;
 - v) la date et l'heure de départ;
- w) une description générale de la cargaison, y compris la quantité de cargaison;
- x) le cas échéant, la présence de substances et d'engins dangereux à bord et leur description.

Dans le cas où le capitaine d'un bâtiment a transmis les renseignements exigés au préalable plus de 24 heures avant d'entrer dans les eaux canadiennes, il veille à ce que le bâtiment n'entre pas dans les eaux canadiennes à moins qu'il ne confirme au ministre tout changement concernant ces renseignements 24 heures avant d'entrer dans les eaux canadiennes conformément aux instructions contenues dans l'édition la plus récente de la publication *Aides radio à la navigation maritime* de la Garde côtière canadienne.

Il est recommandé qu'une copie complète du certificat international de sûreté du navire provisoire (CISNP), du certificat international de sûreté du navire (CISN), du certificat de sûreté pour bâtiment canadien provisoire (CSBCP), certificat de sûreté pour bâtiment canadien (CSBC) ou d'un document de conformité de sûreté du navire, soit inclus avec le rapport de renseignements exigés au préalable.

4.3 SERVICES

4.3.1 Avis à la navigation

Les Avis à la navigation (AVNAV) émis pour la côte Ouest du Canada et l'Arctique portent un numéro de référence composé d'une lettre suivie d'un numéro. La lettre identifie l'autorité émettrice de la Garde côtière canadienne qui origine l'AVNAV, alors que le numéro qui débute avec 001 au 1^{er} janvier de chaque année, ira en s'accroissant, jusqu'à la fin de l'année, au fur et à mesure de l'émission de nouveaux Avis. Les lettres d'identification utilisées dans les AVNAVs canadiens sont comme suit:

- A – Arctique
- P – Région de l'Ouest
- H – Bassin de l'Athabasca et du Mackenzie

4.3.1.1 AVNAV radiodiffusés

Les horaires de radiodiffusion et les fréquences radio des AVNAVs diffusés par les centres des SCTM de la Garde côtière canadienne sont indiqués à la PARTIE 2 de cette publication.

4.3.1.2 AVNAV écrits

Les Avis à la navigation écrits renferment des renseignements susceptibles de demeurer en vigueur pendant une période prolongée. Ces renseignements ont auparavant été radiodiffusés au complet pendant 48 heures et ensuite placés sur la « Liste des AVNAV en vigueur » pour une période additionnelle de 5 jours. Cette liste contient le numéro de chaque AVNAV et en donne une brève description. Les Avis à la navigation écrits ont le même numéro que les AVNAVs radiodiffusés correspondants.

Les Avis à la navigation écrits sont distribués aux personnes intéressées comme indiqué dans le tableau qui suit:

Tableau 4-16 - La distribution des Avis à la navigation écrits

Identification	Centre de diffusion des Avis	Internet
A	Région du Centre et de l'Arctique	http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/GCC/Accueil-notship "
P	Région de l'Ouest	http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/GCC/Notship
H	Région du Centre et de l'Arctique	http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/GCC/Accueil-notship "

Nous rappelons aux capitaines que la réglementation les oblige à signaler tout danger, risque ou danger et risque éventuel pour la navigation qu'ils rencontrent. Les rapports ou comptes rendus doivent être acheminés directement au centre des SCTM approprié le plus tôt possible pour assurer la diffusion la plus large possible aux navigateurs par le biais des AVNAVs diffusés.

4.3.1.3 Mise à jour de l'information

Les Avis aux navigateurs contiennent des renseignements qui servent à corriger les cartes marines et publications connexes. Des renseignements à jour sont offerts aux navires qui arrivent en eaux canadiennes afin de les informer des changements survenus entre la date d'émission de l'édition canadienne des Avis aux navigateurs la plus récente dont ils disposent à bord. Les navires qui désirent se prévaloir de ce service doivent en faire la demande à VTS.RUPERT@INNAV.GC.CA ou *NORDREG CANADA*. Les demandes peuvent également être acheminées par le biais de tout centre des SCTM figurant dans la liste de la PARTIE 2 du présent document.

Toutes les demandes doivent contenir les informations suivantes:

- a) le nom du navire et son indicatif d'appel;
- b) sa position, sa destination et sa route prévue;
- c) l'édition mensuelle la plus récente des Avis aux navigateurs dont on dispose à bord;
- d) la liste des Avis à la navigation le plus récente dont on dispose à bord.

L'information sur l'état des glaces, le déplacement dans les glaces et l'assistance de brise-glace est disponible par le truchement du Système de trafic maritime du Nord canadien (NORDREG CANADA). Pour en savoir plus long, prière de se reporter à l'avis numéro 6 de l'Édition annuelle des Avis aux navigateurs ou à la publication intitulée « Navigation dans les glaces en eaux canadiennes ».

4.3.2 Service NAVTEX canadien

Tableau 4-17 - Sites de diffusion où le service NAVTEX est disponible

Contrôlé par	Site	Position	Portée (MM)	ID 518 kHz (anglais)	ID 490 kHz (français)
SCTM Prince Rupert	Pointe Amphitrite	48°55'N 125°32'W	300	H	
SCTM Prince Rupert	Île Digby	54°17'N 130°25'W	300	D	
SCTM Iqaluit	Iqaluit	63°43'N 068°33'W	300	T	S

Les services NAVTEX mentionnés ci-dessus sont fournis sur une base de temps partagée pour la diffusion du contenu des identificateurs de sujets suivants:

- (A) Avertissements de navigation
- (B) Avertissements météorologiques
- (C) Rapports sur les glaces
- (D) Information de Recherche et Sauvetage/Tsunami
- (E) Prévisions météorologiques
- (G) Messages de service AIS
- (J) Messages GPS

L'heure et le contenu des diffusions apparaissent dans les listes individuelles des centres des SCTM.

Figure 4-8 - Rayonnement NAVTEX - Région de l'Ouest

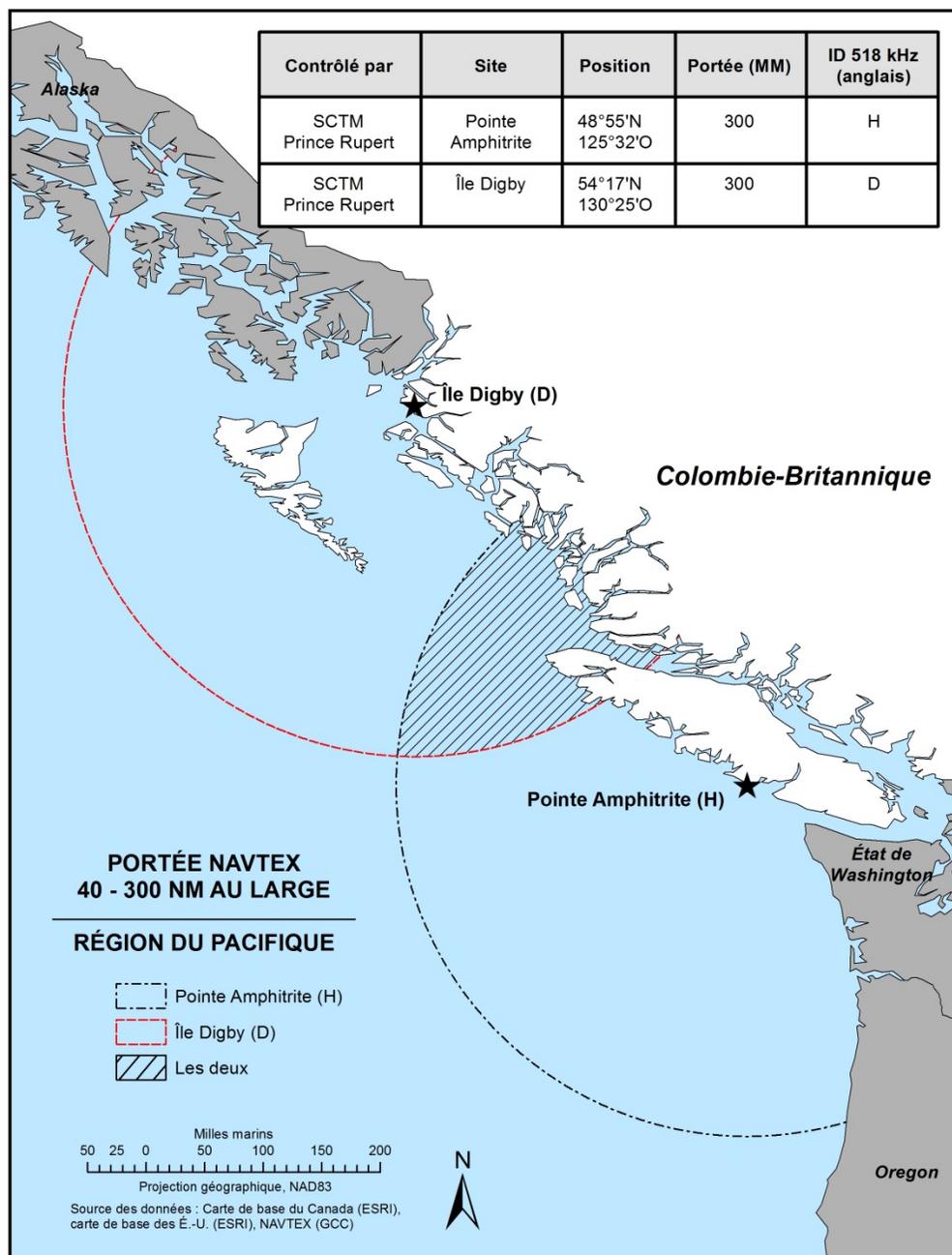


Figure 4-9 - Zones maritimes canadiennes SMDSM A3/A4 - Couverture théorique

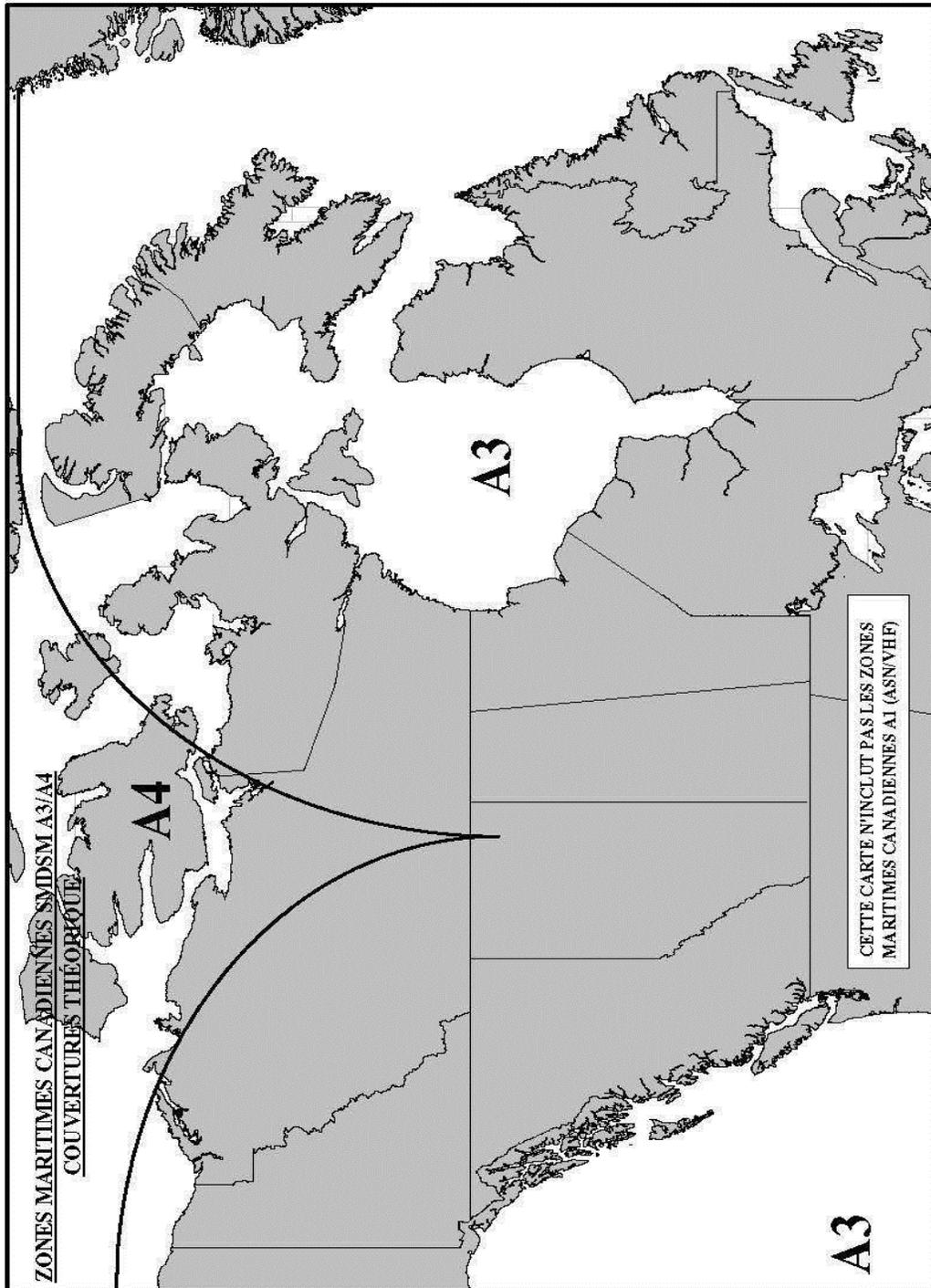
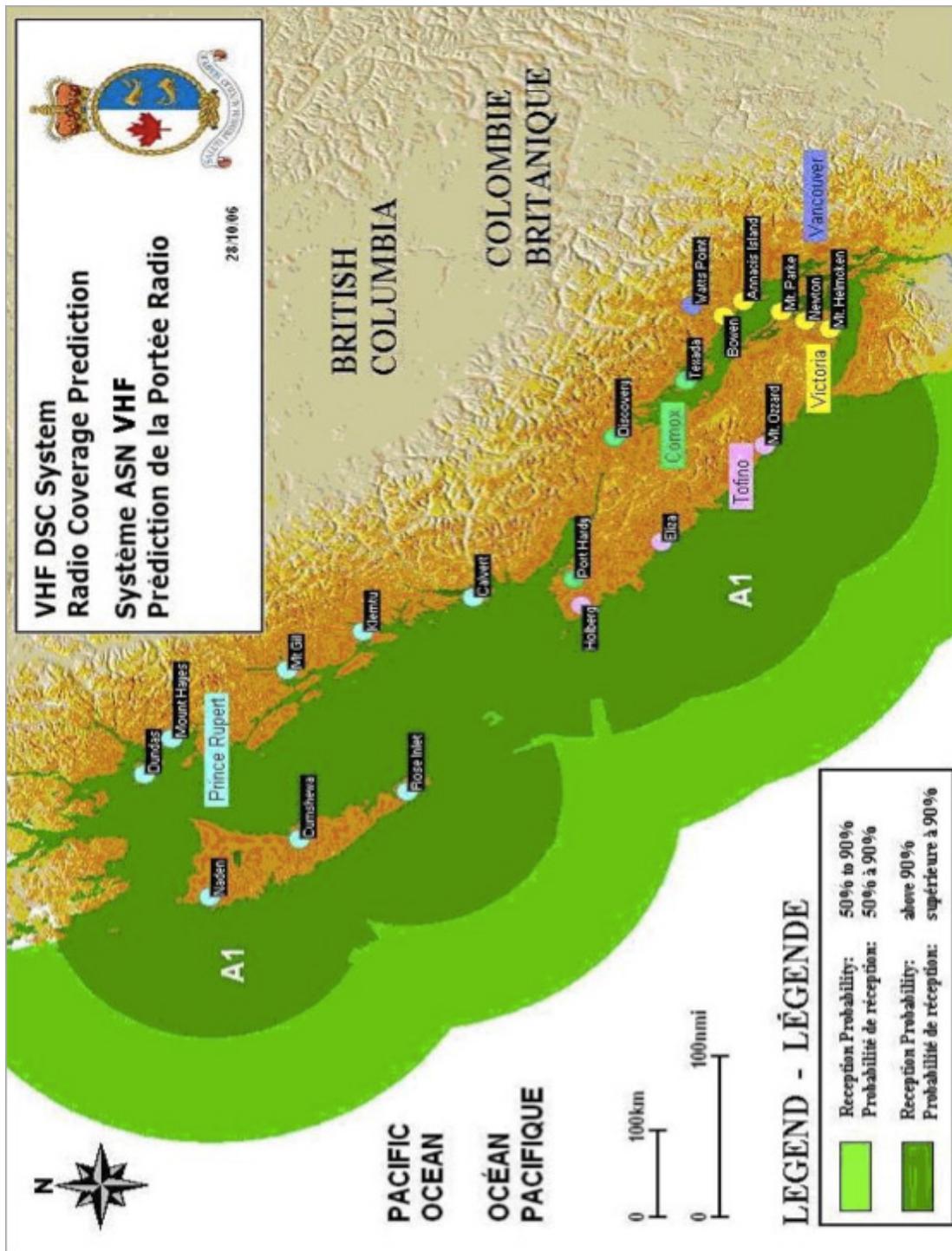


Figure 4-10 - Système ASN VHF Pédiction de la Portée Radio - Océan Pacifique



4.3.3 Service mondial d'avertissements de navigation (WWNWS)

4.3.3.1 Avertissements de navigation de NAVAREA XVII et XVIII

La Garde côtière canadienne assume la coordination pour les zones géographiques NAVAREA XVII et XVIII aux fins du Service mondial d'avertissements de navigation depuis le 1er juin 2011.

Les avertissements de zone pour les NAVAREA XVII et XVIII sont diffusés en anglais en utilisant les zones rectangulaires suivantes jusqu'à ce que le matériel SafetyNET Inmarsat-C ou les terminaux Mini-C opérant dans les eaux arctiques soient mis à jours:

NAVAREA XVII	NAVAREA XVIII
82°00N 175°00E	82°00N 120°00W
82°00N 120°00W	82°00N 035°00W
62°00N 120°00W	62°00N 035°00W
62°00N 175°00E	62°00N 120°00W

La réception des messages de zone rectangulaire devrait être captée automatiquement si la position du navire se trouve dans la zone visée. Cependant, les navigateurs devraient consulter le manuel du fabricant pour savoir comment régler leur terminaux Inmarsat-C ou Mini-C dotés de la fonction d'appel de groupe amélioré (AGA) SafetyNet.

NAVAREA XVII (ROP): à 11:30 UTC et à 23:30 UTC
NAVAREA XVIII (ROA-W): à 11:00 UTC et à 23:00 UTC

Pendant la saison de navigation, les avis NAVAREA XVII et XVIII relatifs aux frontières canadiennes de Recherche et sauvetage pour les eaux au-dessus du 70^e parallèle nord seront annoncés (avec les limites aux zones couvertes et à la fiabilité) en utilisant l'impression directe à bande étroite de haute fréquence (IDBE-HF) sur 8416.5 kHz à 03:30 UTC et 15:30 UTC. Référez-vous aux SCTM d'Iqaluit, partie 2 pour des détails sur le contenu de la diffusion.

Tous commentaires au sujet de la réception des avis de NAVAREA, en particulier au-dessus du 75^e parallèle nord, sont les bienvenus et peut être formulé aux coordonnées ci-après:

NAVAREA XVII et XVIII

Centre des SCTM de Prescott

Téléphone: 613-925-0666

Fax: 613-925-4519

Courriel: navarea17.18@innav.gc.ca

4.3.3.2 NAVAREA IV ET XII

Les États-Unis sont responsables des NAVAREA IV et XII.

La NAVAREA IV couvre l'Atlantique Nord à l'ouest de 35° O et au nord de 7° N. Les avis relatifs à la NAVAREA IV sont diffusés par le satellite de la ROA W à 10:00 UTC et à 22:00 UTC. Les rapports sur les glaces dans l'Atlantique Nord sont diffusés à 12:00 UTC. Ceux relatifs à la NAVAREA IV sont diffusés par IDBE depuis Boston (NMF) à 01:40 UTC sur les fréquences de 6314 kHz, de 8416,5 kHz et de 12 579 kHz (FIB) et à 16:30 UTC sur les fréquences de 8416,5 kHz, de 12 579 kHz et de 16 806,5 kHz (FIB).

La NAVAREA XII couvre le Pacifique Nord à l'est de 180° et au nord de l'équateur, ainsi que la zone au nord de 3°25'S et à l'est de 120°W. Les avis relatifs à la NAVAREA XII sont diffusés par le satellite de la ROP à 10:30 UTC et à 22:30 UTC. Ils sont diffusés quotidiennement par IDBE depuis Honolulu (NMO) à 03:30 UTC et à 17:30 UTC sur les fréquences de 8416,5 kHz, de 12 579 kHz et de 22 376 kHz (FIB).

Consultez la partie 2 du volume 3 de la publication NP283 (2) intitulée *Admiralty List of Radio Signals* pour obtenir la liste de tous les coordonnateurs de NAVAREA et des horaires de diffusion.

Le système d'émission d'avertissements dans les zones devrait couramment suffire pour les navires qui suivent les principales routes océaniques d'une zone. Toutefois, dans certaines eaux, des avis côtiers pourraient s'avérer nécessaires.

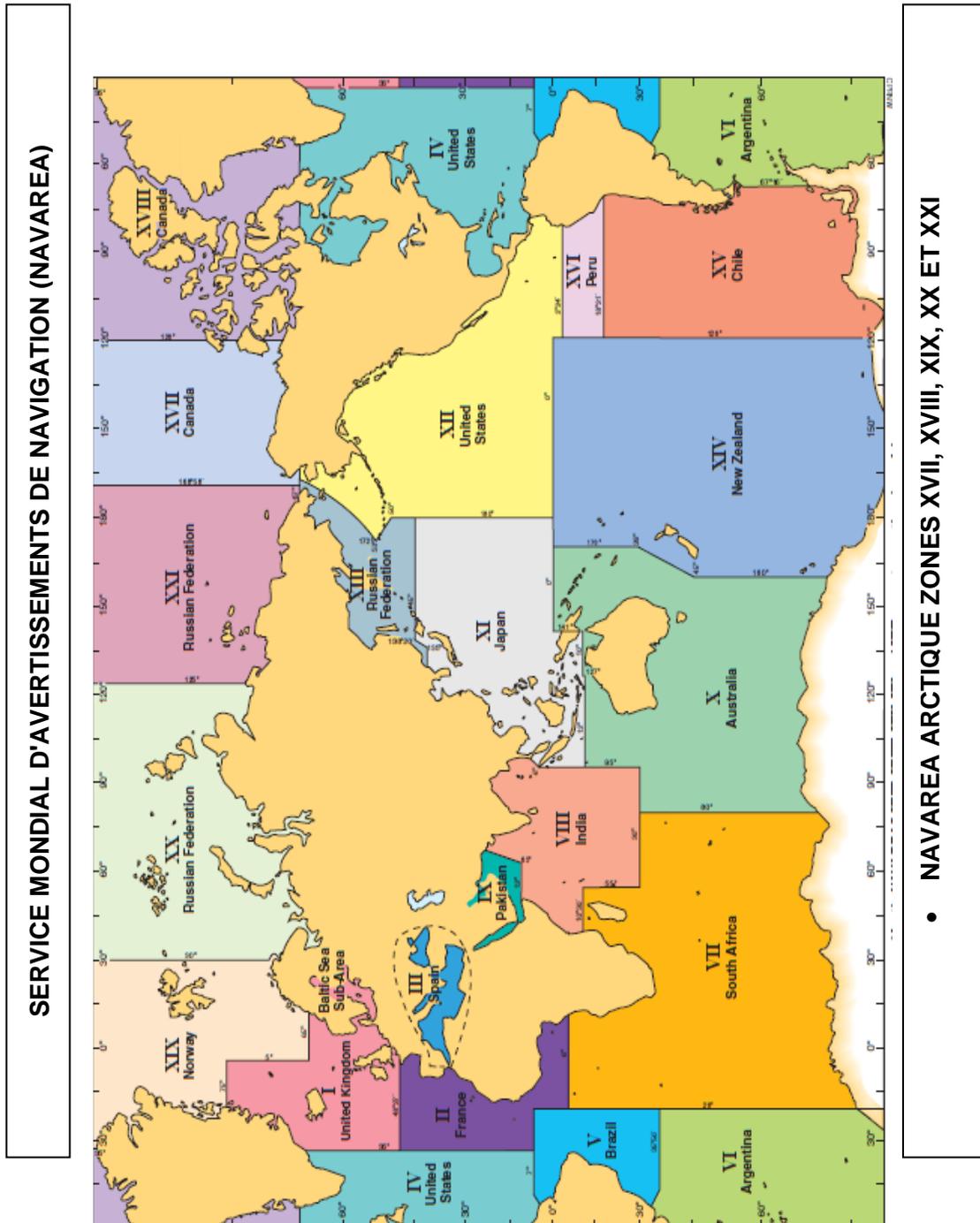
4.3.3.3 Objet des avertissements de zone NAVAREA

Les sujets ci-après sont jugés appropriés en ce qui concerne les avertissements de NAVAREA. La liste suivante n'est pas complète et ne constitue qu'un cadre. De plus, elle repose sur la présomption qu'aucune information suffisamment précise n'a déjà été diffusée dans des avis aux navigateurs:

- a) avaries de feux, de signaux de brume, de bouées et d'autres aides à la navigation touchant les principales voies de navigation;
- b) présence d'épaves dangereuses sur les principales voies de navigation ou à proximité et, le cas échéant, leur signalisation;
- c) mise en place de nouvelles aides à la navigation importantes ou changements notables apportés aux aides existantes lorsque ces mises en place ou changement peuvent induire les navigateurs en erreur;
- d) présence de grands convois remorqués difficile à manœuvrer dans des eaux encombrées;
- e) présence de dangers flottants, y compris des navires abandonnés, des glaces, des mines, des conteneurs et d'autres gros objets;
- f) zones où des opérations de recherche et de sauvetage (SAR) et des opérations antipollution sont en cours (afin que les navigateurs évitent ces zones);
- g) présence de rochers, de hauts-fonds, de récifs et d'épaves récemment découverts et susceptibles de constituer un danger pour la navigation et, le cas échéant, leur signalisation;
- h) modification ou suspension imprévues de routes réglementées;
- i) opérations de pose de câbles ou de canalisations, remorquage de gros objets submergés pour la recherche ou pour l'exploration géophysique, emploi de submersibles avec ou sans équipage ou autres opérations sous-marines constituant un danger possible sur les voies de navigation ou à proximité;

- j) mise en place d'instruments scientifiques ou de recherche sur les routes de navigation ou à proximité;
- k) mise en place d'installations au large sur les routes de navigation ou à proximité;
- l) mauvais fonctionnement notable des services de radionavigation et de services terrestres d'information sur la sécurité maritime et de radiodiffusion;
- m) opérations spéciales qui peuvent affecter la sécurité de la navigation, parfois dans des zones étendues, par exemple exercices navals, lancement de missiles, missions spatiales, essais nucléaires, zones de déchargement de munitions, etc.; ces renseignements devraient être diffusés dans l'avis pertinent relatif à l'endroit où l'importance du danger est connue, et ce, cinq jours au moins avant la date prévue de l'événement, si possible, et ils devraient comprendre les références des publications nationales pertinentes;
- n) piraterie et vol à main armée visant des navires;
- o) tsunamis et autres phénomènes naturels, comme des changements anormaux du niveau de la mer;
- p) avis de l'Organisation mondiale de la santé (OMS);
- q) exigences en matière de sûreté relatives uniquement au Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires.

Figure 4-11 - Service mondial d'avertissement de navigation (NAVAREAs)



4.3.4 Service du téléphone cellulaire (*16) – Situations d'urgence maritime

Dans certaines régions du Canada, les centres des SCTM sont reliés au réseau téléphonique cellulaire. Les utilisateurs du réseau cellulaire peuvent, dans une situation d'urgence seulement, composer (étoile) *16 ou #16 (selon le fournisseur de service) sur leur appareil cellulaire afin d'obtenir l'aide d'un centre des SCTM.

Les navigateurs sont priés de prendre note qu'un téléphone cellulaire n'est pas un bon produit de remplacement pour une radio maritime parce que le système de sécurité maritime mobile dans les eaux méridionales canadiennes s'appuie principalement sur les communications VHF. L'avantage du VHF réside dans le fait qu'un appel puisse être entendu par le (les) centre(s) des SCTM le (les) plus près et par les autres navires se trouvant dans les environs et qui peuvent fournir une aide immédiate. Par contre, le réseau téléphonique cellulaire est un système de personne à personne et par conséquent, n'offre pas les avantages offerts par le mode de diffusion en VHF lors de situation d'urgence.

De plus, les navigateurs doivent prendre note qu'il est dans leur intérêt d'utiliser des fréquences de détresse de radio maritime pour obtenir de l'aide dans une situation urgente et que l'utilisation d'un téléphone cellulaire devrait être considérée comme une solution de rechange seulement lorsque l'appareil radiotéléphonique n'est pas disponible. L'équipement de signal de détresse standardisé tel que le radiotéléphone et les RLS ne devraient jamais être remplacé par l'utilisation unique du téléphone cellulaire.

Note: De plus amples informations sur ce service peuvent être obtenues auprès des compagnies de téléphone cellulaire locales. Cependant, les navigateurs doivent prendre note que les compagnies de téléphone cellulaire ne fournissent pas toutes ce service.

4.3.5 Service de radiogoniométrie (VHF/DF)

Dans certaines régions du Canada, les centres des SCTM sont dotés de radiogoniomètres par VHF (VHF/DF) qui permettent de déterminer ou de confirmer le relèvement, à partir d'une installation de radiogoniométrie, d'un navire demandant assistance dans une situation de détresse ou d'urgence. De plus, une ligne de position estimée à partir d'une installation de radiogoniométrie peut être fournie aux navires qui sont incertains de leur position. L'emplacement des centres des SCTM offrant un service de radiogoniométrie VHF n'est pas indiqué dans la Partie 2 de la présente publication. Il faut se rappeler que le but de ce service n'est pas de fournir un service de navigation. Il est également important de souligner que les positions ne sont qu'approximatives. Les navigateurs doivent strictement utiliser ces positions en fonction de leur propre discrétion.

4.3.5.1 Relèvements radiogoniométriques

Les centres des SCTM émettront, sur demande, des signaux qui permettront aux navires d'effectuer un relèvement au moyen de leur radiogoniomètre. On signale aux capitaines des navires dotés d'appareils utilisant un cadre radiogoniométrique que les relèvements effectués peuvent être erronés si des matériaux métalliques ou un appareil (poteau, fils, treuils, etc.) sont installés près des appareils à antennes radiogoniométriques après leur étalonnage.

Avertissement est donné aux capitaines de navire de se méfier des relèvements radiogoniométriques obtenus à l'aide des stations commerciales de radiodiffusion. Les relèvements obtenus à l'aide de ces stations peuvent être erronés par suite des erreurs causées par la réfraction des ondes sur la côte. De plus, l'étalonnage du radiogoniomètre utilisé peut varier considérablement à cause des grandes différences entre les fréquences utilisées (la bande normale de radiodiffusion s'étale sur environ 1060 kHz). Enfin, il est recommandé de s'assurer que l'on connaît avec précision la position de l'émetteur de radiodiffusion (et non pas celle du studio) avant de l'utiliser comme aide à la navigation.

4.3.6 Plan de route

Tous les opérateurs de petites embarcations, y compris ceux qui effectuent un voyage d'une journée, devraient fournir un Plan de route à une personne responsable. Cette personne responsable doit s'assurer d'appeler un centre conjoint de Recherche et Sauvetage (JRCC) lorsque le navire accuse un retard significatif. (Le numéro de téléphone apparaît en première page de la plupart des annuaires de téléphone). Lorsqu'il n'est pas possible de fournir un Plan de route à une personne responsable, le Plan de route peut être envoyé à un centre des SCTM de la Garde côtière par téléphone, par radio ou en personne. Lors de longs voyages en mer, les capitaines/opérateurs qui ont fourni un Plan de route à un centre des SCTM sont invités à fournir quotidiennement un rapport de leur position. À votre retour, n'oubliez pas de désactiver votre plan de navigation, pour éviter le déclenchement de recherches inutiles.

L'information requise devrait couvrir les éléments identifiés ci-dessous:

- a) l'identification du navire (nom de l'embarcation et numéro de permis);
- b) s'agit-il d'un navire à voile ou à moteur?;
- c) la dimension et le type de navire;
- d) la couleur de la coque, du pont et de la cabine;
- e) le type de moteur;
- f) autres caractéristiques particulières;
- g) le genre d'appareil radio et les voies qui seront surveillées (MF/HF/VHF);
- h) identification de service maritime mobile (MMSI);
- i) no. de téléphone cellulaire et/ou satellite;
- j) description des radeaux ou bateaux de sauvetage disponibles;
- k) le nombre et le type de fusées éclairantes;
- l) le nombre de vestes de sauvetage, VFI et/ou d'habits de survie;
- m) autre équipement de sécurité;
- n) nom, adresse et numéro de téléphone du propriétaire;
- o) autre information;
- p) date et heure du départ;
- q) nombre de personnes à bord;
- r) point de départ;
- s) route et points d'arrêts;
- t) destination;
- u) l'heure et la date prévue d'arrivée à destination;
- v) le numéro de téléphone d'une personne à contacter en cas d'urgence.

4.3.7 La recherche et le sauvetage dans les zones de compétence canadienne

Les Forces canadiennes (FC) de concert avec la Garde côtière canadienne ont la responsabilité globale au Canada pour la coordination des activités de Recherche et Sauvetage (SAR) aéronautique et maritime fédérales, notamment en eaux canadiennes ainsi qu'en haute mer au large des côtes canadiennes. Les FC fournissent des aéronefs appropriés SAR à l'intention des incidents maritimes SAR. La Garde côtière canadienne coordonne les activités maritimes SAR en-deçà de cette zone et fournit les SAR appropriées dans les endroits stratégiques. Des Centres Conjoints de Coordination de Sauvetage (JRCC) existent à Victoria (CB), Trenton (ON) et à Halifax (N-É). Le service y est assuré 24 heures par jour par le personnel des Forces canadiennes et de la Garde côtière canadienne. Chaque centre est responsable d'un secteur désigné faisant l'objet de conventions internationales appelé une Région de recherche et sauvetage (RRS). De plus, un centre Secondaire de Sauvetage maritime (MRSC) dans lequel le service est assuré par le personnel de la Garde côtière existe à Québec (QC), afin de coordonner les missions de sauvetage en mer à l'échelle locale.

Centre conjoint de recherche et sauvetage (JRCC)

JRCC Victoria, BC

Téléphone: 1-800-567-5111 Colombie-Britannique et Yukon
250-413-8933 Satellite, Local, ou hors zone
727 Cellulaire

Email: jrccvictoria@sarnet.dnd.ca

JRCC Trenton, ON

Téléphone: 1-800-267-7270 Au Canada
613-965-3870 Satellite, Local ou hors zone

Télécopieur: 613-965-7279

Courriel: jrcctrenton@sarnet.dnd.ca

4.3.7.1 Garde côtière auxiliaire canadienne (également connu sous le nom de Recherche et sauvetage de la Marine royale en Colombie-Britannique)

La Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC) ou Recherche et sauvetage de la Marine royale est un organisme qui rassemble environ 4500 volontaires et près de 1300 navires dont le rôle consiste à prêter main forte à la Garde côtière dans le cadre de missions de recherche et sauvetage maritimes.

Pour plus d'information sur les services maritimes de Recherche et Sauvetage dans les secteurs relevant du Canada, consulter l'Avis aux navigateurs N° 28 de l'édition annuelle des Avis aux navigateurs publié par la Direction des Services à la navigation maritime de la Garde côtière canadienne.

4.3.8 Service de messages des services de communications et de trafic maritimes

4.3.8.1 Messages qui ne sont plus acceptés:

- a) messages relatifs aux affaires du navire;
- b) messages privés.

4.3.8.2 Messages transmis sans frais par les centres des SCTM:

- a) messages relatifs aux conditions atmosphériques ou aux informations sur les glaces et aux routes dans les glaces;
- b) messages concernant les aides à la navigation;
- c) messages AMVER adressés à AMVER HALIFAX;
- d) messages radio médicaux;
- e) messages sur la pollution;
- f) messages adressés à une composante ou à un membre de la Garde Côtière et ayant trait à un rapport sur le mouvement, la position ou l'état d'un navire;
- g) messages adressés à un centre conjoint de Recherche et Sauvetage (JRCC) ou un centre secondaire de sauvetage maritime (MRSC);
- h) messages de pilotage;
- i) messages navals officiels;
- j) messages de quarantaine adressés à « Quarantaine »;
- k) messages pour demander qu'un médecin soit sur les lieux à l'arrivée d'un navire.

4.3.8.3 Messages météorologiques

Des observations météorologiques en code météorologique international, faites de préférence aux heures synoptiques normales (00:00, 06:00, 12:00 et 18:00 UTC) sont sollicitées de navires de toutes nationalités recrutés par leur propre service météorologique national ou par d'autres services météorologiques pour faire régulièrement des observations météorologiques. Ces navires, quelle que soit leur position, devraient faire et transmettre ces messages au centre des SCTM le plus près. En fait, les messages faits à proximité ou, même à portée de vue de la terre sont aussi importants que ceux qui sont faits au large des côtes, à cause de la plus grande variété de conditions météorologiques qui existent à proximité des côtes.

4.3.8.4 Messages sur la pollution

Tous les navires évoluant dans les eaux canadiennes et limitrophes sont tenus de signaler tout cas de déversement d'hydrocarbures ou de pollution au centre des SCTM le plus près.

4.3.8.5 Conseils médicaux

Les capitaines de navire peuvent obtenir des conseils médicaux en adressant un radiotélégramme à "Radio médical" et en l'acheminant via le centre des SCTM le plus près qui se chargera de transmettre le message au plus proche service médical et de relayer la réponse au navire.

4.3.8.6 Messages de quarantaine

1. Dans les circonstances suivantes seulement, la personne responsable d'un navire doit, au moins 24 heures avant l'heure prévue d'arrivée du navire à son port de destination, entrer en communication avec l'agent de quarantaine de la station de quarantaine désignée au paragraphe (3) pour ce port et l'informer ou veiller à ce qu'il soit informé si, au cours du voyage du navire:
 - a) un membre de l'équipage ou un passager à bord dudit navire a présenté ou présente un ou plusieurs des signes ou des symptômes suivants:
 - i. visiblement malade;
 - ii. toux avec sang;

- iii. fièvre ou frissons (sueurs abondantes, rougeur ou pâleur inhabituelle, tremblement);
- iv. essoufflement ou difficulté à respirer;
- v. toux persistante;
- vi. diarrhée;
- vii. maux de tête;
- viii. confusion soudaine;
- ix. éruption cutanée;
- x. ecchymose ou saignement sans blessure;
- xi. décès.

Cette personne devrait être isolée de manière à minimiser l'exposition de l'équipage et des passagers.

- b) le responsable dudit navire a:
 - i. au cours des quatre semaines qui précèdent la date prévue de l'arrivée du navire au port; ou
 - ii. depuis qu'il a soumis la dernière déclaration de santé selon les prescriptions de l'article 16, la plus courte période étant retenue, connaissance d'un cas de maladie parmi les membres de l'équipage ou les passagers et qu'il croit qu'il s'agit d'une maladie transmissible qui pourrait se propager.
 - c) un certificat attestant que le navire a été dératissé ou est dispensé de dératissage, est expiré ou est sur le point d'expirer.
2. Par la même occasion, la personne responsable du navire doit, par radio, donner à l'agent de quarantaine les renseignements suivants:
- a) le nom et la nationalité du navire;
 - b) les ports où le navire a fait escale durant le voyage;
 - c) la nature de la cargaison du navire;
 - d) le nombre des membres de l'équipage du navire;
 - e) le nombre de passagers à bord du navire;
 - f) le port de destination et le nom du propriétaire du navire ou, si le propriétaire n'est pas au Canada, le nom de l'agent du navire au Canada;
 - g) l'état de santé de toutes les personnes à bord du navire ainsi que des détails concernant toute maladie ou tout décès survenu au cours du voyage;
 - h) la présence à bord du cadavre d'une personne, le cas échéant;
 - i) l'heure prévue de l'arrivée du navire à son port de destination;
 - j) la date et le lieu de délivrance du certificat de dératissage ou d'exemption de dératissage visant le navire.
3. Aux fins du paragraphe (1), le poste de quarantaine pour les navires à destination d'un port de la province de la Colombie-Britannique ou d'un port du territoire du Yukon est le poste de quarantaine de Vancouver au 604-317-1720 (ligne téléphonique 24 heures) ou par courriel à quarantinewest@phac.aspc.gc.ca si l'avis est de 48 heures ou plus avant la date d'arrivée.

4. La personne responsable d'un navire qui désire changer son port de destination après avoir reçu les instructions de l'agent de quarantaine doit informer l'agent de quarantaine de cette modification et lui demander de nouvelles instructions.

4.3.8.7 Messages de pilotage

Pour plus d'information sur les Demandes de pilote, les Préavis de départs, les Préavis de déplacement, les Préavis facultatifs et les Renseignements requis, consulter la section 23 des Avis aux navigateurs, édition annuelle, publiée par les Services à la navigation maritime de la Garde côtière canadienne.

4.3.8.8 Messages navals officiels

Pour plus d'information sur les messages navals aux navires canadiens et à ceux du Commonwealth évoluant dans les zones canadiennes, consulter la section 39 des Avis aux navigateurs, édition annuelle, publiée par les Services à la navigation maritime de la Garde côtière canadienne.

4.3.9 Services de déglacement et de routage dans les glaces

4.3.9.1 Navigation dans les glaces en eaux canadiennes

La publication nautique *Navigation dans les glaces en eaux canadiennes* est publiée par la Garde côtière canadienne, en collaboration avec Transports Canada, le Service canadien des glaces et le Service hydrographique du Canada. Le *Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques* exige que cette publication soit transportée à bord d'un navire si celui-ci effectue un voyage pendant lequel il risque de rencontrer des glaces. La nouvelle version est disponible à http://www.ccg-gcc.gc.ca/Glace_accueil/Glace_publications/Navigation-dans-les-glaces-en-eaux-canadiennes, et pourra être consultée et téléchargée gratuitement.

Une gamme diversifiée de services de déglacement et d'assistance est proposée aux navires transitant dans les eaux canadiennes couvertes de glaces. Les centres d'opérations des glaces de la Garde côtière canadienne (GCC) sont exploités sur une base saisonnière selon l'état des glaces. Ils travaillent de concert avec les Centres des Services de communications et de trafics maritimes (SCTM) pour livrer une information à jour sur les conditions de glaces, proposer des routes aux navires pour traverser ou contourner les glaces, et coordonner les services de brise-glaces en aide à la navigation.

Les centres d'opérations des glaces sont constamment en contact avec les brise-glaces et les navires dont ils suivent la progression dans leur secteur de responsabilité. De plus, le Service canadien des glaces (SCG) d'Environnement Canada fournit des spécialistes des glaces et des aéronefs de reconnaissance des glaces. Ils travaillent en tout temps avec les centres d'opérations des glaces pendant la saison de navigation. Les surintendants des opérations de déglacement de la Garde côtière canadienne ont un portrait complet et à jour de l'état des glaces et des tendances prévues dans leurs zones respectives. Conséquemment, ils sont bien informés pour fournir aux navigateurs des conseils judicieux sur les meilleures routes à suivre.

Pour obtenir le maximum de bénéfices de ces services, il est recommandé que les capitaines communiquent avec la Garde côtière avant que leurs navires ne pénètrent dans des eaux où ils sont susceptibles de rencontrer des glaces. Ces communications initiales et les rapports ultérieurs sur la position du navire permettront aux centres d'opérations des glaces de la Garde côtière canadienne de suivre continuellement la progression d'un navire et, dans la situation où l'assistance d'un brise-glace serait requise, d'être en mesure de l'assigner avec un minimum de délais. Le nombre de brise-glaces disponibles pour assister les navires est limité. En conséquence, les capitaines sont invités à suivre la route recommandée qui leur est fournie. Ils peuvent aussi contribuer à ce Service en communiquant des informations sur les conditions de glaces qu'ils rencontrent.

4.3.9.2 Ligne Directrices Conjointes de l'Industrie et du Gouvernement

Reconnaissant que les risques particuliers de dommages par les glaces peuvent exister dans certaines eaux au large de la côte Est du Canada durant les mois d'hiver et au printemps et que celles-ci peuvent affecter la sécurité et contribuer à la pollution marine, les *Directives conjointes de l'industrie et du gouvernement concernant le contrôle des pétroliers et des transporteurs de produits chimiques en vrac dans les zones de contrôle des glaces de l'Est du Canada (DCIG – TP15163)* ont été élaborées et mises en application depuis Novembre 1979.

Ces lignes directrices s'appliquent à tous les pétroliers chargés et aux navires-citernes transportant des produits chimiques liquides en vrac quand ils naviguent dans une zone de contrôle des glaces active dans les eaux de l'Est du Canada et dans les zones de pêche situées au sud de 60° de latitude nord. La Garde côtière canadienne peut déclarer une zone de contrôle des glaces active et annoncer cette information au moyen des Avis à la navigation et des Avis aux navigateurs. Tous les navires auxquels ces lignes directrices s'appliquent doit, lorsqu'il procède par une zone de contrôle des glaces active, avoir à bord un exemplaire et au moins un «conseiller sur les glaces».

Les renseignements concernant les zones de contrôle des glaces sont disponibles aux adresses suivantes:

Glace de l'Atlantique

Centre des opérations des glaces de la Garde côtière canadienne
Case postale 5667
St. John's NL A1C 5X1
Téléphone: 709-772-2078 / 1-800-565-1633
lceatl@dfo-mpo.gc.ca

Pour l'acheminement des glaces, contactez ECAREG au:
Téléphone: 902-426-4956
hxecareg1@innav.gc.ca

Glace de Montréal

Centre des opérations des glaces de la Garde côtière canadienne
Téléphone: 1-855-201-0086 / ligne États-Unis- Canada: 1-844-672-8037
Télécopieur: 514-283-1752

MARINFO site web: <http://www.marinfo.gc.ca/en/glaces/index.asp>
Services de brise-glace site web: <http://www.ccg-gcc.gc.ca/Deglacage/accueil>

Informations générales courriel: ice-glace@dfo-mpo.gc.ca

La version complète de DCIG TP 15163 est disponible à:
<http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-tp15163-menu-4025.htm>

4.3.10 Service hydrographique du Canada

4.3.10.1 Conversion des cartes marines au système de référence géodésique de l'Amérique du Nord 1983 (NAD 83)

Le Service hydrographique du Canada est présentement en voie de convertir ses cartes marines au Système de référence géodésique de l'Amérique du Nord 1983 (NAD 83).

Le système NAD 83 est considéré équivalent au Système géodésique mondial 1984 (WGS 84) récemment adopté comme le système de référence géodésique d'utilisation mondiale. L'avantage du nouveau plan de référence est sa compatibilité au système de positionnement par satellite, NAVSTAR (GPS).

La différence entre la même position basée sur l'ancien NAD 27 et sur le nouveau NAD 83 peut atteindre jusqu'à 60 mètres sur la côte de l'Atlantique, environ 110 mètres sur la côte du Pacifique et sera presque nulle aux environs de Chicago, quoiqu'il puisse y avoir des divergences locales à ces endroits.

Les positions géodésiques obtenues par récepteurs satellites sont basées sur NAD 83 (WGS 84) et doivent être converties au système géodésique de la carte (si autre que NAD 83) avant l'utilisation.

Une note a été ajoutée à presque toutes les cartes existantes pour indiquer le système géodésique sur lequel la carte est basée et pour donner la diminution ou l'augmentation nécessaire pour convertir la latitude et la longitude de NAD 83 au zéro des cartes.

Les nouvelles cartes et les nouvelles éditions qui sont produites sont presque toujours basées sur NAD 83.

Note: À moins d'indication contraire, toutes les positions exprimées en latitude et en longitude, dans la présente publication, sont données en NAD 83.

4.3.11 Inspection des appareils radio

La Garde côtière canadienne, au nom de Transports Canada, doit effectuer l'inspection des stations radio de navires en vertu des prescriptions de la *Loi sur la marine marchande du Canada 2001*. Faites parvenir à l'adresse indiquée ci-dessous toute demande de renseignements sur la sécurité concernant les normes des inspections des installations radio de navire.

Gestionnaire de programme, Inspection de radio des navires,
Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
200, rue Kent, 7^e étage, Station 7S001
Ottawa, ON K1A 0E6
Renseignements: InfoPol@DFO-MPO.GC.CA

On rappelle aux capitaines et aux propriétaires de navires canadiens qui sont tenus d'être munis d'une installation radio en vertu des prescriptions de la *Loi sur la marine marchande du Canada 2001* qu'il leur incombe de s'assurer que:

Le capitaine d'un navire, autre qu'un navire ressortissant à la Convention de sécurité, doit veiller à ce que la station du navire soit inspectée par un inspecteur de radio dans les périodes suivantes:

- a) dans les 30 jours qui précèdent le premier appareillage lorsque le navire, selon le cas:
 - i) mesure 20 m ou plus de longueur;
 - ii) est un bâtiment remorqueur; ou
 - iii) transporte plus de 12 passagers au cours d'un voyage dont une partie est effectuée dans une zone VHF ou à plus de cinq milles du rivage;
- b) au moins une fois tous les 48 mois lorsque le navire visé à l'alinéa a) est autorisé à effectuer des voyages de cabotage, classe IV, ou des voyages en eaux secondaires, classe II;
- c) au moins une fois tous les 12 mois lorsque le navire visé à l'alinéa a) est autorisé à effectuer des voyages autres que des voyages de cabotage, classe IV, ou des voyages en eaux secondaires, classe II.

Le capitaine d'un navire dont l'inspection est exigée aux termes de *l'Accord entre le Canada et les États-Unis d'Amérique visant à assurer la sécurité sur les Grands Lacs par la radio, 1973* n'a pas à satisfaire aux exigences des alinéas (1) b) ou c), mais il doit veiller à ce que la station de navire soit inspectée par un inspecteur de radio avant que le navire entre dans le bassin des Grands Lacs pour la première fois et, par la suite, au moins une fois tous les 13 mois si le navire continue de naviguer dans ce bassin.

Un navire autre qu'un navire canadien qui n'a pas à son bord un certificat valable de sécurité radio ou un certificat d'inspection radio peut être retenu par le préposé aux douanes jusqu'à ce qu'un certificat valable ait été obtenu.

Des droits pour les inspections des stations radio de navire sont exigées en conformité avec le *Règlement sur les droits d'inspection des installations radio de navire*. Les droits doivent être payés dès l'inspection complétée.

Les demandes d'inspection radio de navires canadiens doivent être soumises à la Garde côtière canadienne. La formule intitulée: Demande d'inspection radio-navires obligatoirement pourvus de la radio (82-0643) doit être employée à cet effet. Ces demandes faites par les propriétaires, agents ou capitaines de navires devraient parvenir à la Garde côtière canadienne au moins trois jours ouvrables avant la date requise pour l'inspection.

Les propriétaires, agents ou capitaines de navires immatriculés au Canada et en exploitation à l'extérieur du pays doivent, s'ils désirent une inspection de navire, faire une demande par télécopieur ou par écrit à l'attention de:

Transports Canada
Directeur général
Direction de la sécurité maritime
Tour C, Place de Ville
330, rue Sparks
Ottawa, ON K1A 0N8

Téléphone: 613-998-0610
Télécopieur: 613-954-1032

Les navires autres que les navires canadiens (navires libériens exceptés) peuvent obtenir un certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge (SMDSM) au Canada. Les demandes doivent provenir des propriétaires, agents ou capitaines de navires et doivent être appuyées par une confirmation du consul ou de tout autre représentant officiel du pays d'immatriculation du navire. Cette confirmation doit être obtenue par écrit. Il incombe au propriétaire, agent ou capitaine de communiquer avec le consul ou le représentant officiel pour que la confirmation nécessaire soit présentée au bureau d'inspection de la Garde côtière canadienne le plus près. Si le temps est limité, une demande verbale d'inspection, présentée par le consul ou le représentant officiel, c'est-à-dire une personne qui détient un document d'un organisme administratif et qui est officiellement habilitée à agir en son nom peut être acceptée, à condition qu'une confirmation soit présentée par la suite.

Les demandes d'inspection pour les navires canadiens hivernant dans les ports américains des Grands Lacs doivent être faites par les propriétaires, agents ou capitaines de navires sur la formule 809 du Conseil fédéral des communications (CFC) et être présentées directement par les susnommés au bureau du CFC le plus proche du port où l'on désire que l'inspection ait lieu. Des exemplaires de la formule 809 sont disponibles à n'importe quel bureau du CFC desservant les Grands Lacs

4.3.11.1 Personnes à contacter pour des inspections radio de navire:

Hay River, Territoires du Nord-Ouest, X0E 0R9

Surveillant de l'entretien technique
Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Atelier électronique des navires
42037 MacKenzie Highway

Téléphone: 867-874-5530
Télécopieur: 867-874-5532

Richmond, Colombie-Britannique, V7B 1L7

Surveillant de l'entretien technique
Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Atelier électronique des navires
4270, rue Inglis

Téléphone: 604-666-2311
Télécopieur: 604-666-1786

Victoria, Colombie-Britannique, V8V 4V9

Surveillant de l'entretien technique
Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Atelier électronique des navires
25, rue Huron

Téléphone: 250-480-2664

Télécopieur: 250-480-2666

Lazo, Colombie-Britannique, V0R 2K0

Surveillant de l'entretien technique
Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Atelier électronique des navires
299, chemin Wireless
Case postale 220

Téléphone: 250-339-5211

Télécopieur: 250-339-7922

Prince Rupert, Colombie-Britannique, V8J 4B7

Surveillant de l'entretien technique
Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne

Case postale 906

Téléphone: 250-627-3073

Télécopieur: 250-624-6518

4.3.12 Numéros pour les permis ayant trait aux stations radio et les MMSI

Pour plus de renseignements ayant trait aux permis pour les stations radio et les numéros d'identification de service maritime mobile (MMSI) veuillez contacter Industrie Canada à: <http://www.ic.gc.ca/eic/site/smt-gst.nsf/fra/sf01742.html> ou veuillez-vous adresser au bureau d'Industrie Canada le plus près en consultant l'annuaire de téléphone de votre localité.

4.3.13 Demande d'inspection radio-navires obligatoirement pourvus de radio



Pêches et Océans
Canada
 Fisheries and Oceans
Canada

Échantillon

DEMANDE D'INSPECTION RADIO-NAVIRES OBLIGATOIREMENT POURVUS DE RADIO						
Nom du navire		Port d'immatriculation		MMSI	Indicatif d'appel	
Jauge Brute		Longueur	Numéro matricule		No. OMI	
Nom de l'agent: Adresse, Numéro de téléphone			Cochez si approprié à cette inspection Nouveau navire ou pour la première fois? <input type="checkbox"/> Changement au type de voyage? <input type="checkbox"/> Changement au type de certificat? <input type="checkbox"/> _____ Nom du représentant du service d'entretien de la station et no. de tél.			
Cochez le type de navire approprié <input type="checkbox"/> Bateau de pêche <input type="checkbox"/> Traitement de poisson <input type="checkbox"/> Navire de réserve d'huile et gaz <input type="checkbox"/> Unité de forage <input type="checkbox"/> Recherche et le sauvetage Gouvernemental <input type="checkbox"/> Navire à passagers <input type="checkbox"/> Bâtiment remorqueur <input type="checkbox"/> Navire de charge <input type="checkbox"/> Navire citerne			Inspection requise	Date	Heure	
			Port, bassin ou quai où l'inspection doit avoir lieu			
Nous demandons par la présente l'inspection des appareils radio de navire décrit ci-dessus conformément à la Loi canadienne et à la convention internationale ou traité international, selon le cas. Si à la suite de l'inspection, il est constaté que le matériel radio satisfait aux prescriptions, nous désirons que les documents ci-après soient délivrés.						
Veuillez indiquer la ou les mention(s) qui applique(nt).						
<input type="checkbox"/> CERTIFICAT D'INSPECTION RADIO (Côtes du Canada)						
<input type="checkbox"/> CERTIFICAT D'INSPECTION RADIO (Bassins des Grands Lacs)						
<input type="checkbox"/> CERTIFICAT DE SÉCURITÉ RADIOÉLECTRIQUE POUR NAVIRE DE CHARGE (SOLAS) <input type="checkbox"/> Visite renouvellement <input type="checkbox"/> Visite périodique						
<input type="checkbox"/> RAPPORT D'INSPECTION relatif à une installation de radio à bord d'un navire à passagers qui accomplit des voyages internationaux						
<input type="checkbox"/> LETTRE DE CERTIFICATION relative à une installation radio à bord d'un navire de charge ne ressortissant pas à la convention de sécurité, afin de permettre le dédouanement pour un voyage international.						
TYPE DE VOYAGE:	Cabotage national		Eaux secondaires	Eaux intérieures	Étranger	International
	<input type="checkbox"/> I <input type="checkbox"/> II <input type="checkbox"/> III <input type="checkbox"/> IV		<input type="checkbox"/> I <input type="checkbox"/> II	<input type="checkbox"/> I <input type="checkbox"/> II	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zone(s) Océanique(s) <input type="checkbox"/> A1 <input type="checkbox"/> A2 <input type="checkbox"/> A3 <input type="checkbox"/> A4						
CONDITIONS D'INSPECTION						
a. Transport Canada est responsable de la conduite des inspections radio de navires en vertu de la <i>Loi sur la marine marchande du Canada 2001</i> . Le Ministre des Transports a désigné les inspecteurs radio de la Garde côtière canadienne pour effectuer ces inspections radio.						
b. Une demande d'inspection doit être envoyée au bureau de la Garde côtière canadienne le plus près du port où l'inspection doit avoir lieu, au moins 3 jours ouvrables avant la date d'inspection .						
c. Lorsque l'inspection est demandée en vue de la délivrance d'un navire immatriculé ailleurs qu'au Canada, la demande doit être accompagnée d'une lettre du Consul ou d'un autre représentant officiel de l'Administration en cause, conformément à la règle 13 du chapitre 1, SOLAS 1974 ou protocole de 1988.						
d. L'énergie électrique principale du navire doit être disponible et une personne autorisée à faire fonctionner la station radio doit être à bord à la date et à l'heure de l'inspection.						
e. Des droits d'inspection sont exigibles selon le Règlement sur les droits d'inspection des installations radio de navire (RDIRN).						
<input type="text"/> Date			<input type="text"/> Signature de l'agent ou du capitaine			
FP-5286-F 02-2015						

4.3.14 Service téléphonique maritime

4.3.14.1 Conseils médicaux

Les navigateurs peuvent obtenir des conseils médicaux en appelant un centre de services de communications et trafic maritimes (SCTM) et en demandant d'entrer en communication avec un professionnel de la santé. La Garde côtière canadienne reliera le bâtiment avec un professionnel de la santé approprié au moyen du service téléphonique maritime.

Pour les navigateurs qui souhaitent prendre leurs propres dispositions pour obtenir des conseils médicaux, des services radiomédicaux sont disponibles dans plusieurs langues pour les bâtiments battant n'importe quel pavillon, à n'importe quel endroit par l'entremise de l'International Radio médical Centre (CIRM) à Rome (Italie). Ce centre est doté 24/7/365 de médecins formés spécialement et d'opérateurs radio qui ont aussi accès à des spécialistes dans toutes les branches de la médecine. Vous pouvez communiquer avec le CIRM grâce aux moyens suivants:

Téléphone: 39 6 54223045

Cellulaire: GSM 39 348 3984229

Télécopieur: 39 6 5923333

Télex: 043 612068 CIRM I

Courriel: telesoccorso@cirm.it

Web: <http://www.cirm.it/>