



Pêches et Océans
Canada

Fisheries and Oceans
Canada

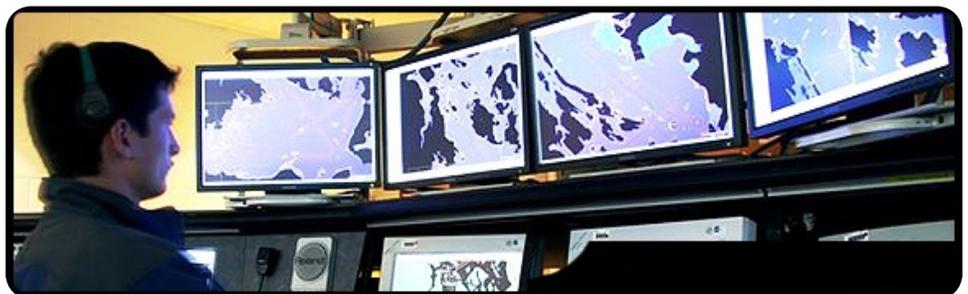
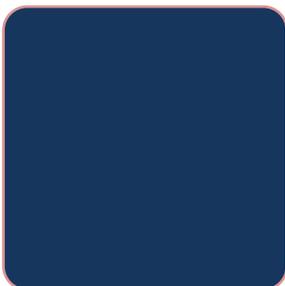
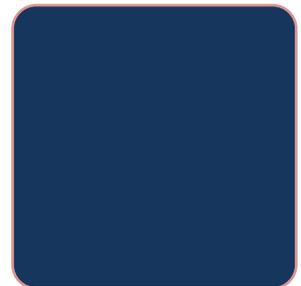
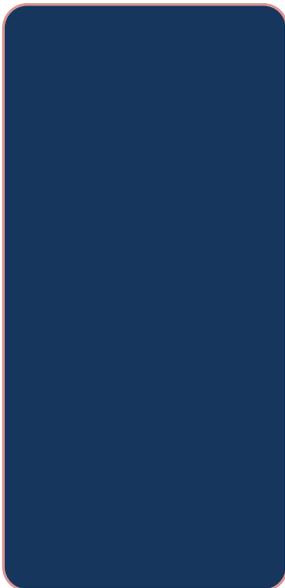
Garde côtière
canadienne

Canadian
Coast Guard

Aides radio à la navigation maritime 2015 (Pacifique et Arctique)



Sécurité d'abord, Service constant



Aides radio à la navigation maritime 2015
(*Pacifique et Arctique*)

Publié sous l'autorité de:

Direction général des Opérations
Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Ottawa, Ontario K1A 0E6

Edition annuelle 2015

MPO/2015-1952
Fs151-8/2015F-PDF
ISSN: 1702-2703

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, 2015

MGCE # 3405974

Disponible sur le site Internet de la GCC:

[http://www.ccg-gcc.gc.ca/Communications-
Marines/Accueil](http://www.ccg-gcc.gc.ca/Communications-Marines/Accueil)

Available in English:
Radio Aids to Marine Navigation 2015
(*Pacific and Western Arctic*)



Printed on recycled paper

Table des matières

PARTIE 1	Avis au lecteur	1
1.1	Préavis.....	1
1.1.1	Mise à jour sur le regroupement des centres des Services de communication et de trafic maritimes (SCTM).....	1
1.1.2	Changement rapporté aux numéros d'identité du service mobile maritime (MMSI).....	2
1.1.3	Les publications annuelles des Aides radio à la navigation maritime.....	2
1.1.4	Inspections de radio de navire.....	2
1.1.5	Service de radiodiffusion du MetOc de la flotte des Forces canadiennes.....	3
1.1.6	SCTM Prince Rupert – Changements au contenu des radiodiffusions de NAVTEX et de la moyenne fréquence (MF).....	3
1.2	Fréquences canadiennes de communications maritimes et mobiles de sécurité et de correspondance publique.....	3
1.3	Informations générales sur les nomenclatures des centres de sctm.....	7
1.4	Annuaire téléphonique / télécopieur / télex.....	8
1.5	Centre conjoint de recherche et sauvetage (JRCC).....	9
1.6	Adresse des Bureaux Régionaux (pour la Couverture de la côte du Pacifique et de L'Arctique de L'Ouest).....	9
1.7	Autorité régionale émettrice des Avis à la Navigation (AVNAV).....	10
PARTIE 2	Information sur les installations	1
2.1	Centre des services de communications et de trafic maritimes.....	1
2.1.1	Comox, Colombie-Britannique.....	1
2.1.2	Iqaluit, Nunavut.....	5
2.1.3	Prince Rupert, Colombie-Britannique.....	13
2.1.4	Victoria, Colombie-Britannique.....	23
2.2	Exploitation des ponts.....	30
2.3	Stations de radiophare – à fonctionnement continu.....	33
2.4	Balises radar (RACONS).....	33
2.4.1	Côte du Pacifique.....	33
2.4.2	Arctique de l'Ouest.....	36
PARTIE 3	Services de trafic maritime	1
3.1	Responsabilités.....	1
3.2	Autorisation.....	1
3.3	Communications.....	2
3.3.1	Difficultés de communications.....	2
3.3.2	Défectuosité de l'équipement radio du navire.....	2
3.3.3	Utilisation de la langue anglaise.....	3
3.4	Description des zones.....	3
3.4.1	Ouest du Canada.....	3
3.4.2	Nord canadien.....	3
3.5	Application aux Zones.....	3

3.5.1	Ouest du Canada – Zone hauturière.....	4
3.5.2	Zone du système de régulation du trafic maritime du Nord canadien (NORDREG).....	4
3.5.3	Ouest du Canada – Zones de trafic maritime locales.....	4
3.6	Exigences du rapport d'information préalable à l'arrivée.....	5
3.6.1	Rapport STMC préalable à l'arrivée / Rapport STMC – Zone de trafic hauturier	5
3.6.2	Notification d'arrivée (pour les navires se dirigeant vers un port américain)	5
3.6.3	Ouest du Canada – Zone de trafic hauturier	5
3.6.4	Comptes rendus de zones de trafic maritime locales – Ouest du Canada.....	6
3.6.5	NORDREG – Comptes rendus de zone	9
3.7	Procédures relatives aux avis de sécurité maritime sur le fleuve Mackenzie	14
3.8	Accord Canada / États-Unis sur un système commun de trafic maritime	17
3.8.1	Services co-opératif de trafic maritime (CVTS)	17
3.8.2	Prince Rupert Trafic.....	17
3.8.3	Seattle Trafic.....	17
3.8.4	Victoria Trafic.....	18
3.9	Zone interdite aux navires-citernes.....	18
3.10	Turn Point – Secteur d'exploitation particulier (SEP)	18
3.10.1	Navires visés	19
3.10.2	Procédures applicables au mouvement des navires	19
3.11	Annexes des zones de services de trafic maritime	23
3.11.1	Prince Rupert.....	23
3.11.2	Victoria.....	35
PARTIE 4 GÉNÉRALITÉS		1
4.1	Procédures.....	1
4.1.1	Procédures en radiotéléphonie	1
4.1.2	Communications de détresse en radiotéléphonie.....	5
4.1.3	Communications d'urgence.....	9
4.1.4	Communications de sécurité.....	10
4.1.5	Aides à la navigation.....	11
4.2	Systèmes	12
4.2.1	Le système mondial de détresse et de sécurité en mer au Canada (SMDSM).....	12
4.2.2	Règlement sur l'Identification et le suivi à distance des bâtiments (LRIT)	16
4.2.3	Radiobalise de localisation des sinistres (RLS à 406 MHz).....	20
4.2.4	Règlement de 1999 sur les stations de Navires (Radio).....	21
4.2.5	Conseils aux capitaines de navires en détresse et alerte des autorités de recherche et de sauvetage.....	25
4.2.6	Procédure à suivre pour répondre aux alertes de détresse ASN reçues par les navires	32
4.2.7	AMVER– Système automatique d'entraide pour le sauvetage des navires	37
4.2.8	Système différentiel de positionnement mondial (DGPS).....	45
4.2.9	Rapport sur les renseignements exigés au préalable (RREP).....	47
4.3	Services	50
4.3.1	Avis à la navigation	50

4.3.2	Service NAVTEX canadien.....	51
4.3.3	Service mondial d'avertissements de navigation (WWNWS).....	55
4.3.4	Service du téléphone cellulaire (*16) – Situations d'urgence maritime.....	59
4.3.5	Service de radiogoniométrie (VHF/DF).....	59
4.3.6	Plan de route.....	60
4.3.7	La recherche et le sauvetage dans les zones de compétence canadienne	61
4.3.8	Service de messages des services de communications et de trafic maritimes	61
4.3.9	Services de déglçage et de routage dans les glaces	64
4.3.10	Service hydrographique du Canada	66
4.3.11	Inspection des appareils radio	66
4.3.12	Numéros pour les permis ayant trait aux stations radio et les MMSI.....	69
4.3.13	Demande d'inspection radio-navires obligatoirement pourvus de radio	70
4.3.14	Service téléphonique maritime	71
PARTIE 5 Programme d'Avertissements et de Prévisions Maritimes et de Glace d'Environnement Canada		1
5.1	Contexte	1
5.2	Programme d'avertissements maritimes	1
5.3	Programme de prévisions maritimes et des glaces	2
5.3.1	Contrôle des prévisions	3
5.3.2	Zones de prévisions maritimes et de glace.....	3
5.3.3	Conditions actuelles	4
5.3.4	Réponse en situation d'urgence	4
5.3.5	Distribution des avertissements météorologiques et service des prévisions	4
5.4	Le programme d'observation volontaire des navires (OVN)	5
5.5	Programme de bouées	5
5.6	Officiers météorologiques portuaires (OMP)	5
5.6.1	Officiers météorologiques portuaires (OMP).....	6
5.7	Navtex	7
5.7.1	Abréviations utilisées par le SMC dans le NAVTEX et bulletins METAREA.....	10
5.7.2	Éléments de glace.....	12
5.8	Côte du Pacifique	15
5.8.1	Programme des prévisions météorologiques maritimes	15
5.8.2	Bulletins d'observation et de prévisions météorologiques maritimes	15
5.8.3	Radio-météo Canada (en anglais seulement).....	15
5.8.4	Secteurs de prévisions maritimes.....	17
5.8.5	Observations météorologiques maritimes.....	18
5.9	Nord du Canada	19
5.9.1	Programme de prévisions météorologiques maritimes	19
5.9.2	Messages météorologiques et des glaces	20
5.9.3	Radio-météo Canada	21
5.9.4	Secteurs de prévision maritimes.....	24
5.9.5	Service de prévisions maritimes aux zones METAREAs XVII et XVIII et à la partie nord-ouest de la zone METAREA IV (baie d'Hudson et ses abords)	27
5.9.6	Zones bénéficiant de services de prévisions	29
5.9.7	Transmission des prévisions METAREAs	31

5.10	Service canadien des glaces (SCG).....	34
5.10.1	Prévisions des glaces	34
5.10.2	Programme des glaces	35
5.10.3	Rapports ou observations des glaces	35
5.10.4	Cartes des glaces	35
5.10.5	Balises de glace.....	35
5.10.6	Radio-météo Canada.....	35
5.10.7	Zones des glaces.....	36
5.10.8	Cartes de glaces.....	37
5.10.9	Diffusion par facsimilé.....	38

Liste des tableaux

Tableau 1-1	Maritimes mobiles de sécurité et fréquences de communications MF/HF	4
Tableau 1-2	Maritimes mobiles de sécurité et fréquences de communications VHF	6
Tableau 1-3	- Légende pour les nomenclatures des centres des SCTM	8
Tableau 1-4	- Annuaire téléphonique / Télécopieur / Télex	8
Tableau 2-1	- Centre des SCTM de Comox / VAC - Communications navire/terre.....	1
Tableau 2-2	- SCTM Comox / VAC - Diffusions	2
Tableau 2-3	- SCTM Iqaluit/VFF - Communications navire/terre	5
Tableau 2-4	- SCTM Iqaluit / VFF – Diffusions	7
Tableau 2-5	- SCTM Prince Rupert / VAJ - Communications navire/terre	13
Tableau 2-6	- SCTM Prince Rupert / VAJ – Diffusions	16
Tableau 2-7	- SCTM Victoria / VAK - Communications navire/terre	23
Tableau 2-8	- SCTM Victoria / VAK – Diffusions	24
Tableau 2-9	- Côte du Pacifique.....	30
Tableau 2-10	- Côte du Pacifique (toutes les stations sont situées en Colombie-Britannique).....	33
Tableau 2-11	- Toutes les stations sont situées en Colombie-Britannique excluant Juan de Fuca33	
Tableau 2-12	- Toutes les stations sont situées dans les T.-N.-O. et le Nunavut.....	36
Tableau 3-1	- Rapport sur la zone NORDREG: Indicatifs et renseignements requis	12
Tableau 3-2	- Secteurs et limites pour Prince Rupert – Nord	23
Tableau 3-3	- Indicatifs et fréquences de Prince Rupert.....	23
Tableau 3-4	- Points d'appel pour Prince Rupert - Nord.....	24
Tableau 3-5	- Secteurs et limites pour Prince Rupert - Sud.....	31
Tableau 3-6	- Indicatifs et fréquences pour Prince Rupert.....	31
Tableau 3-7	- Points d'appel pour Prince Rupert - Sud	32
Tableau 3-8	- Secteurs et limites pour Victoria.....	35
Tableau 3-9	- Indicatifs et fréquences pour Victoria	35
Tableau 3-10	- Points d'appel pour Victoria.....	36
Tableau 4-1	- Appel initial lorsqu'un navire essaie d'établir la communication sur une fréquence de travail avec une station particulière	1
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)	2
Tableau 4-3	- Exemple d'un message radio navire-côte.....	2
Tableau 4-4	- Expressions conventionnelles	3
Tableau 4-5	- Table de conversion des fuseaux horaires.....	4
Tableau 4-6	- Exemple d'appel de détresse/message	9
Tableau 4-7	- Quatre types de « zones maritime » définis par le SMDSM	13

Tableau 4-8 - Secteur maritime A1 ou VHF	21
Tableau 4-9 - Secteur maritime A3.....	22
Tableau 4-10 - Secteur maritime A4	23
Tableau 4-11 - Exemple de rapport de plan et de départ de voyage.....	41
Tableau 4-12 - Exemple de rapport final d'arrivée	42
Tableau 4-13 - Exemple de rapport de position	42
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	43
Tableau 4-15 - Côte du Pacifique	45
Tableau 4-16 - La distribution des Avis à la navigation écrits.....	50
Tableau 4-17 - Sites de diffusion où le service NAVTEX est disponible.....	51
Tableau 5-1 - Avertissements synoptiques	1
Tableau 5-2 - Avertissements localisés	2
Tableau 5-3 - Programme de prévisions maritimes	3
Tableau 5-4 - Standards sur l'heure/date.....	10
Tableau 5-5 - Standards sur les fractionnements des zones (nom de zone).....	10
Tableau 5-6 - Paramètres des prévisions	10
Tableau 5-7 - Éléments du vent.....	10
Tableau 5-8 - Embruns verglaçants.....	10
Tableau 5-9 - Éléments des vagues	10
Tableau 5-10 - Éléments du temps.....	11
Tableau 5-11 - Éléments du temps/visibilité (descripteur).....	11
Tableau 5-12 - Descripteurs de tendance (synopsis).....	11
Tableau 5-13 - Descripteurs de systèmes (synopsis)	11
Tableau 5-14 - Descripteur de position (synopsis).....	11
Tableau 5-15 - Descripteurs de points cardinaux (synopsis).....	12
Tableau 5-16 - Références territoriales (synopsis)	12
Tableau 5-17 - Concentration de glace.....	12
Tableau 5-18 - Type de glace.....	12
Tableau 5-19 - Description de la glace	12
Tableau 5-20 - Glace en général	13
Tableau 5-21 - Direction de la glace	13
Tableau 5-22 - Catégories de visibilité et la fourchette des valeurs	13
Tableau 5-23 - Cédule de production – format texte.....	15
Tableau 5-24 - Cédule de production - Format NAVTEX (voir la Partie 2 pour l'horaire de radiodiffusion des SCTM)	15
Tableau 5-25 - Positions des bouées - Nord-Est du Pacifique.....	16
Tableau 5-26 - Eaux du Pacifique	17
Tableau 5-27 - Rapports de phares (type L); rapports de stations automatiques (type A); rapports de bouées océaniques (type B).....	18
Tableau 5-28 - Cédule de production - format texte.....	19
Tableau 5-29 - Cédule de production - Format NAVTEX (voir la Partie 2 pour l'horaire de radiodiffusion des SCTM).....	20
Tableau 5-30 - Bouées – les bouées suivantes sont habituellement sur place durant la saison d'eau libre	21
Tableau 5-31 - Eaux de l'Arctique de l'Est et de l'Ouest et baie d'Hudson.....	24
Tableau 5-32 - Eaux intérieures	26
Tableau 5-33 - Prévisions Maritimes danoises pour la baie de Baffin disponible par l'intermédiaire du Danish Meteorological Institute, Copenhague Téléphone: (45) 39 15 7500	26

Tableau 5-34 - Observations Météorologiques – Rapports générés par des stations avec personnel pour	26
Tableau 5-35 - Observations Météorologiques – Rapports générés par des stations d'observations automatiques pour	27
Tableau 5-36 - Observations Météorologiques – Rapports sur les bouées pour	27
Tableau 5-37 - FQCN01 CWAO – Prévisions maritimes & FICN01 CWIS – Bulletin des glaces pour la zone METAREA XVII au nord du 75°N.....	29
Tableau 5-38 - FQCN02 CWAO – Prévisions maritimes & FICN02 CWIS – Bulletin des glaces pour la zone METAREA XVII au sud du 75°N.....	29
Tableau 5-39 - FQCN03 CWAO – Prévisions maritimes & FICN03 CWIS – Bulletin des glaces pour la zone METAREA XVIII au nord du 75°N.....	29
Tableau 5-40 - FQCN04 CWAO – Prévisions maritimes & FICN04 CWIS – Bulletin des glaces pour la zone METAREA XVIII au sud du 75°N.....	30
Tableau 5-41 - FQCN05 CWAO - Prévisions maritimes et FICN05 CWIS - Bulletin des glaces pour la partie nord-ouest de zone METAREA IV, dont baie d'Hudson et ses abords	31
Tableau 5-42 - Cédule de production - bulletins des glaces format texte	34
Tableau 5-43 - Cédule de production - Format NAVTEX (voir la Partie 2 pour l'horaire de radiodiffusion des SCTM)	34
Tableau 5-44 - Critères d'avertissements des glaces.....	34
Tableau 5-45 - Liste des cartes des glaces.....	37
Tableau 5-46 – Stations de radiotélécopie de la GCC et du MetOc de la flotte des Forces canadiennes	38

Liste des figures

Figure 2-1 - Réseau des SCTM - région du Pacifique	
Figure 2-2 - Réseau des SCTM - Arctique	
Figure 3-1 - Système de gestion du trafic maritime coopératif Canada/États-Unis	
Figure 3-2 - Zone de services de trafic maritime du Nord canadien (NORDERG)	
Figure 3-3 - Service du trafic maritime - Prince Rupert –Nord - Secteur 1.....	
Figure 3-4 - Service du trafic maritime - Prince Rupert –Nord- Secteur 2.....	
Figure 3-5 - Service du trafic maritime – Prince Rupert – Sud – Secteur 1.....	
Figure 3-6 - Service du trafic maritime - Vancouver - Secteur 1	
Figure 3-7 - Service de trafic maritime - Vancouver - Secteur 2 et 3	
Figure 3-8 - Service de trafic maritime - Vancouver - Secteur 4	
Figure 4-1 - Directives sur l'exploitation du SMDSM à l'usage des capitaines de navire en cas de détresse.....	25
Figure 4-2 - Conseils à suivre par les capitaines de navires en détresse ou dans des cas d'urgence.....	27
Figure 4-3 - Conseils à suivre par les capitaines de navires qui constatent qu'un autre navire semble être en danger.....	28
Figure 4-4 - Organigramme 1 (COMSAR/Cir.25).....	34
Figure 4-5 – Organigramme 2 (COMSAR/Cir.25).....	35
Figure 4-6 - Procédures de sécurité et de détresse radiotéléphoniques.....	
Figure 4-7 - Système de positionnement mondial différentiel (DGPS) - Région du Pacifique.....	
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.....	
Figure 4-11 - Service mondial d'avertissement de navigation (NAVAREAs).....	
Figure 5-1 - Secteurs de prévisions maritimes - Eaux du Pacifique.....	17

Figure 5-2 - Secteurs de prévisions marines - Nord du Canada23
Figure 5-3 - Secteurs de prévisions marines - METAREAs.....28
Figure 5-4 – Secteurs de prévisions maritimes : partie nord-ouest de la zone METAREA IV.....28
Figure 5-5 - Zone d'information sur les glaces - Est du Canada et Nord du Canada.....

PARTIE 1 AVIS AU LECTEUR

1.1 PRÉAVIS

Afin d'informer les navigateurs des projets de modification des installations existantes et d'établissement de nouvelles installations, nous donnons ci-après la liste des additions, suppressions et modifications d'installations qui relèvent de la Garde côtière canadienne. Toutefois, il est extrêmement difficile de prévoir les dates d'entrée en vigueur des modifications ainsi que les dates de mise en service de nouvelles installations dû à la difficulté d'obtenir le matériel requis et de l'obligation d'obtenir les fonds nécessaires. Dans toute la mesure du possible, nous nous efforcerons d'annoncer les dates exactes le plus à l'avance possible. Dans chaque cas de modification d'installations et de mise en service de nouvelles installations, un Avis aux navigateurs sera publié.

1.1.1 *Mise à jour sur le regroupement des centres des Services de communication et de trafic maritimes (SCTM)*

La Garde côtière canadienne est à moderniser et regrouper les centres de ses Services de communication et de trafic maritimes. Les clients continueront de recevoir les services de haute qualité auxquels ils sont habitués.

Une fois le regroupement terminé, il y aura 12 centres des SCTM situés de manière stratégique partout au pays. Toute information additionnelle sur ce projet sera annoncée aux clients par tous les moyens disponibles.

Région de l'Ouest

Le centre des SCTM de Comox sera regroupé avec le centre de Victoria à l'hiver et au printemps 2016

La nouvelle technologie se traduira par une efficacité accrue qui permettra au personnel de mieux se concentrer sur les services de sécurité qu'il fournit aux navigateurs. Les navigateurs sont invités à consulter tous les mois les Aides radio à la navigation maritime (ARNM) et la partie 3 des avis aux navigateurs (AVNAV) pour se tenir au courant et savoir si les coordonnées et l'horaire des radiodiffusions maritimes venaient à changer.

1.1.2 **Changement rapporté aux numéros d'identité du service mobile maritime (MMSI)**

Le regroupement des Centres des services de communication et de trafic maritimes (SCTM) aura comme effet des changements aux numéros MMSI. Étant donné que les dates de regroupement approchent, la Garde côtière canadienne émettra un avis à la navigation pour annoncer les changements pertinents. Les navigateurs qui utilisent ASN VHF vont devoir si nécessaire, programmer les nouveaux numéros MMSI dans leurs systèmes. Voir le tableau ci-dessous :

Centres affectés par le regroupement	MMSI discontinué	Nouveau MMSI
Tofino radio Garde côtière regroupé à Prince Rupert radio Garde côtière	00 316 0012	00 316 0013
Vancouver radio Garde côtière regroupé à Victoria radio Garde côtière	00 316 0010	00 316 0011
Comox radio Garde côtière regroupé à Victoria radio Garde côtière	00 316 0014	00 316 0011

Les changements de numéros MMSI ne prendront effet que lors du regroupement. Les navigateurs sont invités à visiter les Aides radio à la navigation maritime (ARNM) et Avis aux navigateurs (NOTMAR) PARTIE 3 sur une base mensuelle pour les informations mises à jour.

1.1.3 **Les publications annuelles des Aides radio à la navigation maritime**

Depuis le 1er avril 2013, la Garde côtière canadienne n'imprime plus les publications annuelles des « Aides radio à la navigation maritime ». Ces publications incluent le volume « Atlantique, St-Laurent, Grands Lacs, lac Winnipeg et Arctique » ainsi que le volume « Pacifique et Arctique ». Les publications seront toujours disponibles gratuitement en ligne à l'adresse suivante: http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/CCG/Information_destinee_aux_navigateurs.

Une édition complète paraît à chaque année au mois d'avril. Les modifications, si elles s'imposent, seront diffusées par radio (Avis à la navigation) et/ou par la partie 3 de l'édition mensuelle des « Avis aux navigateurs. ». Les « Avis aux navigateurs » sont disponibles gratuitement, en ligne à l'adresse suivante: <http://www.notmar.gc.ca>

Toute station radio installée à bord d'un navire canadien, ou à bord d'un navire non canadien se livrant au cabotage au Canada, conformément au *Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)*, et à bord de tous les navires qui se trouvent en eaux de compétence canadienne en vertu du *Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques (1995)*, doivent avoir à leur bord la plus récente édition de la publication Aides radio à la navigation maritime.

1.1.4 **Inspections de radio de navire**

Nous informons les propriétaires et les capitaines de bâtiments canadiens que Transports Canada a délégué le pouvoir de délivrer des certificats d'inspection de radio aux organismes reconnus dans le cadre du Programme de délégation des inspections obligatoires (PDIO). On encourage les bâtiments inscrits au PDIO, ainsi que les bâtiments classés, à communiquer avec un organisme reconnu pour leur inspection de radio exigée par la réglementation en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. À l'heure actuelle, les organismes reconnus sont les suivants: American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, Det Norske Veritas, Germanischer Lloyd et Lloyd's Register. Ceux-ci s'ajoutent à la Garde côtière canadienne qui détient également le pouvoir délégué rattaché à cette fonction.

1.1.5 Service de radiodiffusion du MetOc de la flotte des Forces canadiennes

Le 2 septembre 2010, le service de radiodiffusion du MetOc de la flotte des Forces canadiennes (radiotélétype et radiotélécopie) a été mis en suspens. La radiodiffusion du MetOc de la flotte des Forces canadiennes peut être restaurée ou arrêtée sans avis selon les besoins opérationnels militaires. Lorsqu'on lui demande, le centre des SCTM émettra un avis à la navigation concernant la restauration ou l'arrêt de ce service.

1.1.6 SCTM Prince Rupert – Changements au contenu des radiodiffusions de NAVTEX et de la moyenne fréquence (MF)

SCTM Prince Rupert modifiera la radiodiffusion NAVTEX des sites de l'île Digby (identificateur D) et de la pointe Amphitrite (identificateur H) afin de conformer aux normes internationales de contenu des diffusions des services NAVTEX. Les radiodiffusions de la moyenne fréquence (MF) radiotéléphonique de l'île Digby, de pointe Hunter et Amphitrite ne seront que modifiées afin de rencontrer les mêmes normes de diffusion.

À compter du 1 avril 2016 à 0800 UTC (0000 HAP), le contenu diffusé pour les deux services contiendra seulement les données météorologiques et les avis à la navigation pour les zones situées au-delà de la couverture VHF (très haute fréquence) ou à plus de 40 miles nautiques au large des côtes.

La diffusion de la Côte Nord de NAVTEX et de la MF radiotéléphonie contiendront :

- prévisions maritimes des régions 2, 3, et 4;
- rapports sur les bouées océaniques : Nomad Nord (46184), Nomad Centre (46004), Entrée Dixon Ouest (46205), Moresby Ouest (46208) et Moresby Sud (46147);
- avis à la navigation concernant le zone au large des côtes.

La diffusion de la Côte Sud de NAVTEX et de la MF radiotéléphonie contiendront :

- prévisions maritimes des régions 1, 5, 6, et 7;
- rapports sur les bouées océaniques : Nomad Sud (46036), Brooks Sud (46132), Banc la Perouse (46206) et Dellwood Est (46207);
- avis à la navigation concernant le zone au large des côtes.

1.2 FRÉQUENCES CANADIENNES DE COMMUNICATIONS MARITIMES ET MOBILES DE SÉCURITÉ ET DE CORRESPONDANCE PUBLIQUE

Les fréquences listées aux pages suivantes sont généralement utilisées par les navires dans les eaux canadiennes pour les communications entre navires et pour les communications navire/terre avec des centres des Services de communications et de trafic maritimes exploités par la Garde côtière canadienne.

Voir les tableaux 1-1 et 1-2 dans la colonne des remarques pour les voies et les fréquences qui sont continuellement surveillées.

La partie 2 de la présente publication contient les nomenclatures des centres des Services de communications et de trafic maritimes exploités par la Garde côtière canadienne ainsi que le détail des services de communication et des services spéciaux assurés aux navires.

Liste des fréquences y compris les régions géographiques d'utilisation:

- a) littoral du pacifique;

- b) Arctique et
 c) bassin intérieur de l'Athabasca et du Mackenzie;

Tableau 1-1 Maritimes mobiles de sécurité et fréquences de communications MF/HF

Fréquences		Voie	Classe d'émission	Régions d'utilisation	Remarques
kHz (navire)	kHz (côte)				
	490		F1B	b	Service NAVTEX (en français).
	518		F1B	a, b	Service NAVTEX international (en anglais).
2040			J3E		Communications entre navires (autres que les bateaux de pêche et les remorqueurs).
2054	2054		J3E	a	Correspondance publique; diffusion d'information sur la sécurité maritime. Surveillance continue – SCTM Prince Rupert, Tofino seulement.
2118	2514		J3E	b	Correspondance publique; diffusion d'information sur la sécurité maritime.
2142	2558		J3E	b, c	Correspondance publique.
2182	2182		J3E	a,b	Communications internationales de détresse et de sécurité. Surveillance continue.
2187.5	2187.5		G2B		Appels internationaux de détresse et de sécurité (ASN).
2206	2582		J3E	b	Correspondance publique; diffusion d'information sur la sécurité maritime.
2318			J3E		Communications entre navires (bateaux de pêche seulement).
2340	2458		J3E		Correspondance publique.
2366			J3E		Communications entre navires (autres que les bateaux de pêche).
2638			J3E	b	Communications entre navires (fréquence partagée avec les navires américains).
2738			J3E	b	Communications entre navires (fréquence partagée avec les navires américains).
3023	3023		J3E	a, b, c	Communications internationales pour la coordination des activités de SAR, y compris pour les aéronefs.
	3253		J3C	b	Radiotélécopie.
4071	4363	403	J3E	b, c	Correspondance publique; diffusion d'information sur la sécurité maritime. Surveillance continue – SCTM Iqaluit (sauf Hay River) seulement.
4083	4375	407	J3E	b	Correspondance publique.
4125	4125		J3E	a, b	Communications internationales de détresse et de sécurité, y compris pour les aéronefs de SAR. Surveillance continue – SCTM Prince Rupert.
4177.5	4177.5		F1B	b	Communications internationales de détresse et de sécurité (IDBE).

Fréquences		Voie	Classe d'émission	Régions d'utilisation	Remarques
kHz (navire)	kHz (côte)				
4207.5	4207.5		F1B	b	Appels internationaux de détresse et de sécurité (ASN).
	4292		J3C	b	Radiotélécopie
5680	5680		J3E	a, b, c	Communications internationales pour la coordination des activités de SAR, y compris pour les aéronefs de SAR.
5803	5803		J3E	c	Communications internationales de détresse et de sécurité; correspondance publique; diffusion d'information sur la sécurité maritime. Surveillance continue – SCTM Iqaluit (sauf Cambridge Bay) seulement.
6200	6501	601	J3E	b, c	Correspondance publique.
6206	6507	603	J3E	b	Correspondance publique; diffusion d'information sur la sécurité maritime.
6212	6513	605	J3E	b	Correspondance publique.
6215	6215		J3E	b	Communications internationales de détresse et de sécurité.
6218.6	6218.6		J3E	b, c	Correspondance publique; diffusion d'information sur la sécurité maritime.
6268	6268		F1B	b	Communications internationales de détresse et de sécurité (IDBE).
6312	6312		F1B	b	Appels internationaux de détresse et de sécurité (ASN).
	7710		J3C	b	Radiotélécopie.
8228	8752	812	J3E	b	Correspondance publique.
8267	8791	825	J3E	b	Correspondance publique.
8270	8794	826	J3E	b, c	Correspondance publique.
8291	8291		J3E	b	Communications internationales de détresse et de sécurité.
8376.5	8376.5		F1B	b	Communications internationales de détresse et de sécurité (IDBE).
8414.5	8414.5		F1B	b	Appels internationaux de détresse et de sécurité (ASN).
	8416.5		F1B	b	Diffusion d'information sur la sécurité maritime dans les NAVAREA XVII et XVIII (IDBE).
	8456		J3C	b, c	Radiotélécopie
12230	13077	1201	J3E	b, c	Correspondance publique.
12290	12290		J3E	b	Communications internationales de détresse et de sécurité.
12520	12520		F1B	b	Communications internationales de détresse et de sécurité (IDBE).

Fréquences		Voie	Classe d'émission	Régions d'utilisation	Remarques
kHz (navire)	kHz (côte)				
12577	12577		F1B	b	Appels internationaux de détresse et de sécurité (ASN).
16420	16420		J3E	b	Communications internationales de détresse et de sécurité.
16695	16695		F1B	b	Communications internationales de détresse et de sécurité (IDBE).
16804.5	16804.5		F1B	b	Appels internationaux de détresse et de sécurité (ASN).

Tableau 1-2 Maritimes mobiles de sécurité et fréquences de communications VHF

Fréquences		Voie	Classe d'émission	Régions d'utilisation	Remarques
kHz (navire)	kHz (côte)				
156.250	156.250	05A	F3E	a	Services du trafic maritime.
156.300	156.300	06	F3E	a, b	Communications entre navires et internationales pour la sécurité et la coordination des activités de SAR, y compris pour les aéronefs.
156.400	156.400	08	F3E	b	Communications entre navires et de sécurité.
156.525	156.525	70	G2B	a, b	Appels internationaux de détresse et de sécurité (ASN). Surveillance continue.
156.550	156.550	11	F3E	a	Services de trafic maritime et pilotage. Surveillance continue – SCTM Prince Rupert, Victoria seulement.
156.575	156.575	71	F3E	a	Services du trafic maritime. Surveillance continue – SCTM Comox, Prince Rupert seulement.
156.600	156.600	12	F3E	a	Services du trafic maritime, opérations portuaires et pilotage. Surveillance continue – SCTM Victoria seulement.
156.650	156.650	13	F3E	a	Communications de navigation entre passerelle.
156.700	156.700	14	F3E	a	Services du trafic maritime, opérations portuaires et pilotage.
156.725	156.725	74	F3E	a	Services du trafic maritime. Surveillance continue – SCTM Prince Rupert, Victoria seulement.
156.800	156.800	16	F3E	a, b, c	Communications internationales de détresse et de sécurité. Surveillance continue.
	161.650	21B	F3E	a	Diffusion de bulletins météorologiques et d'avis à la navigation.
156.925	156.925	78A	F3E	a, b, c	Communications entre navires (bateaux de pêche seulement).

Fréquences		Voie	Classe d'émission	Régions d'utilisation	Remarques
kHz (navire)	kHz (côte)				
157.100	157.100	22A	F3E	a	Communications entre les navires et la GCC (voie non surveillée).
157.175	157.175	83A	F3E	a	Communication entre les navires et la GCC. Surveillance continue – SCTM Comox, Prince Rupert, Victoria (sauf Gabriola Island) seulement.
	161.775	83B	F3E	a	Diffusion de bulletins météorologiques et d'avis à la navigation.
157.225	161.825	84	F3E	a	Correspondance publique. Surveillance continue – SCTM Comox, Prince Rupert, Victoria seulement.
157.275	161.875	85	F3E	a, c	Correspondance publique; diffusion d'information sur la sécurité maritime.
157.300	161.900	26	F3E	a, b, c	Correspondance publique; diffusion d'information sur la sécurité maritime. Surveillance continue – SCTM Comox, Iqaluit, Prince Rupert, Victoria seulement.
161.975	161.975	87B	G2B	a	AIS1
162.025	162.025	88B	G2B	a	AIS2
	162.400	WX2	F3E	a	Diffusion de bulletins météorologiques et d'avis à la navigation.
	162.475	WX3	F3E	a	Diffusion de bulletins météorologiques et d'avis à la navigation.
	162.550	WX1	F3E	a	Diffusion de bulletins météorologiques et d'avis à la navigation.

Notes: Remarques concernant les communications en VHF:

La lettre «A» apparaissant après un numéro de voie signifie une exploitation simplex sur la fréquence d'émission de la station de navire.

La lettre «B» apparaissant après un numéro de voie signifie que les stations de navire reçoivent uniquement sur la fréquence d'émission supérieure de la station côtière.

1.3 INFORMATIONS GÉNÉRALES SUR LES NOMENCLATURES DES CENTRES DE SCTM

- a) Les fréquences d'émission et de réception sont énumérées en kHz.
- b) Les régions numérotées qui sont mentionnées dans la colonne de contenu des Centres assurant des services de communications et des services spéciaux apparaissent sur les cartes de prévisions météorologiques maritimes et sont décrites en détail dans la section « Régions de prévisions météorologiques » de la partie 5.
- c) Les fréquences pour lesquelles les modes d'émission à bande latérale unique J3E sont indiqués dans les nomenclatures des centres des Services de communications et de trafic maritimes sont désignées par les fréquences porteuses. Les fréquences assignées sont de 1.4 kHz plus élevées que les fréquences porteuses mentionnées. (Cette remarque s'applique également aux fréquences radiotéléphoniques moyennes et hautes qui sont énumérées dans la section précédente intitulée « Fréquences canadiennes de communications maritimes mobiles de sécurité et de correspondance publique », section 1.2).

Tableau 1-3 - Légende pour les nomenclatures des centres des SCTM

Abréviation/acronyme	Explication
AIS	Système d'identification automatique.
ASN	Appel sélectif numérique.
DF	Radiogoniométrie
F1B	Radiotélétype
F3E	Radiotéléphonie - Modulation de fréquence.
G2B	Modulation de phase, information numérique, réception automatique.
H+	Ce symbole suivi d'un nombre indique les minutes après l'heure.
HF IDBE	Haute Fréquence Impression Directe sur Bande Étroite.
J3C	Facsimilé - Bande latérale unique, onde porteuse supprimée.
J3E	Radiotéléphonie - Bande latérale unique, onde porteuse supprimée.
MMSI	Identificateur d'appel sélectif du service mobile maritime.
NAVTEX	Télégraphie à impression directe sur bande étroite.
RMC	Radiodiffusion Maritime Continue.
SC	Contrôle des navires (Opérations du Canal et des écluses).
SCTM	Services de communications et de trafic maritimes.
UTC	Temps universel coordonné.

1.4 ANNUAIRE TÉLÉPHONIQUE / TÉLÉCOPIEUR / TÉLEX

Tableau 1-4 - Annuaire téléphonique / Télécopieur / Téléx

Service	Numéro de téléphone	Numéro de télécopieur	Numéro de téléx	Indicatif de réponse	Identité MMSI
Centre des SCTM (indicatif d'appel)					
Comox, C.-B. (VAC)	250-339-3613 250-339-5483 866-823-1110	250-339-2372			003160014
Iqaluit, NU (VFF) <i>Service disponible en français et en anglais</i>	867-979-0310 Ouest 867-979-5269 Est	867-979-4264	063-15529	NORDREG CDA	003160023
Prince Rupert, C.-B. (VAJ)	250-627-3081 Nord 250-627-3082 Sud	250-624-9075			003160013
Victoria, C.-B. (VAK)	250-363-6611	250-363-6556			003160011
STM Secteur hauturier					
Prince Rupert, C.-B.	250-627-3071				
NORDREG Canada					

Service	Numéro de téléphone	Numéro de télécopieur	Numéro de télex	Indicatif de réponse	Identité MMSI
IQALUIT, NU En opération de la mi-mai approximativement à la fin décembre	867-979-5724	867-979-4264	063-15529	NORDREG CDA	003160023
PRESCOTT, ONT. En opération de la fin de décembre approximativement à la mi- mai	613-925-4471	613-925-4519			
NAVAREA XVII & XVIII					
PRESCOTT, ONT.	613-925-0666	613-925-4519			

1.5 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

Télécopieur: 250-413-8932

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

1.6 ADRESSE DES BUREAUX RÉGIONAUX (POUR LA COUVERTURE DE LA CÔTE DU PACIFIQUE ET DE L'ARCTIQUE DE L'OUEST)

Surintendant régional Services de communications et de trafic maritimes

Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Région de l'Ouest
25 rue Huron
Victoria (C.-B.) V8V 4V9

Téléphone: 250-363-8922

Courriel: mcts@df-mpo.gc.ca

Surintendant régional
Services de communications et de trafic maritimes

Service disponible en français et en anglais

Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Région du Centre et de l'Arctique
101, boulevard Champlain
Québec, QC G1K 7Y7

Téléphone: 418-648-5522

Télécopieur: 418-648-4877

1.7 AUTORITÉ RÉGIONALE ÉMETTRICE DES AVIS À LA NAVIGATION (AVNAV)

Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Centre des SCTM de Victoria

Institut des sciences de la mer
9860 chemin West Saanich
C.P. 6000
Sidney (C.-B.) V8L 4B2

Téléphone: 250-363-6333

Télécopieur: 250-363-6556

Courriel: supervisor.Victoria@innav.gc.ca

Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Centre des SCTM d'Iqaluit

Service disponible en français et en anglais
En opération de la mi-mai approximativement à la fin de décembre

Case postale 189
Iqaluit, NU X0A 0H0

AVNAVs Séries "H"

Téléphone: 867-979-0310

Télécopieur: 867-979-4264

Courriel: lqamck01@innav.gc.ca

Site web : <http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/GCC/Accueil-notship>

AVNAVs Séries "A"

Téléphone: 867-979-5269

Télécopieur: 867-979-4264

Courriel: lqaNordreg@innav.gc.ca

Site web: <http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/GCC/Accueil-notship>

PARTIE 2 INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

2.1 CENTRE DES SERVICES DE COMMUNICATIONS ET DE TRAFIC MARITIMES

2.1.1 Comox, Colombie-Britannique

MMSI: 003160014 Indicatif d'appel: VAC

HEURES: H24

Services en anglais seulement.

Pour les services radio, veuillez adresser les appels à Comox radio Garde côtière.

Pour les services de trafic maritime, veuillez adresser les appels à Comox trafic - vous référer à la partie 3 de ce document.

Coordonnées

Adresse postale:

Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Agent responsable - Opérations des SCTM
Centre des SCTM de Comox
Case postale 220
Lazo BC V0R 2K0

Téléphone: 250-339-3613 Opérations des SCTM
866-823-1110 Opérations des SCTM, Service sans frais d'appel (À l'intérieur de la C.-B.)
250-339-2523 Agent responsable
250-339-2129 Surveillant d'équipe
250-890-0391 Support administratif
250-339-0748 Radiodiffusion maritime continue (RMC) - Secteur Sud
250-974-5305 Radiodiffusion maritime continue (RMC) - Secteur Nord

Télécopieur: 250-339-2372

Courriel: mctscomox@dfo-mpo.gc.ca

Site web: <http://www.ccg-gcc.gc.ca/Communications-Marines/Accueil>

Tableau 2-1 - Centre des SCTM de Comox / VAC - Communications navire/terre

Sites situées à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Cap Lazo 49°42'24"N 124°51'41"W	C16 C26 C71 C83A			
Mont Discovery 50°19'25"N 125°22'16"W	C16 C70 C71 C83A C84			

Sites situées à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Alert Bay 50°35'12"N 126°55'28"W	C16 C26 C71 C83A			
Port Hardy 50°41'35"N 127°41'53"W	C16 C70 C71 C83A C84			
Île Texada 49°41'47"N 124°26'07"W	C16 C70 C71 C83A C84			

Tableau 2-2 - SCTM Comox / VAC - Diffusions

Heures UTC	Site	Fréquences ou voies	Contenu
07:20	Île Texada Alert Bay	WX1	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> Tous les avis à la navigation. Avis aux pêcheurs professionnels: Avis aux pêcheurs professionnels- mollusques et crustacés hebdomadaire (chaque mardi).
	Port Hardy	WX3	
	Mont Discovery Cap Lazo	C21B	
13:20	Île Texada Alert Bay	WX1	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> Tous les avis à la navigation. Avis aux pêcheurs professionnels.
	Port Hardy	WX3	
	Mont Discovery Cap Lazo	C21B	
20:20	Île Texada Alert Bay	WX1	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> Tous les avis à la navigation. Avis aux pêcheurs professionnels.
	Port Hardy	WX3	
	Mont Discovery Cap Lazo	C21B	

Heures UTC	Site	Fréquences ou voies	Contenu
Continu RMC Nord Interruption pour diffusions en direct	Alert Bay	WX1	Radiotéléphonie
	Port Hardy	WX3	<ul style="list-style-type: none"> • Avis à la navigation (sécurité) seulement. • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les régions 5, 6, 11, 12, 13, 14. • Prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 5, 6, 14. • Prévisions maritimes à long terme pour les régions 5, 6, 11, 12, 13, 14. <p>Rapports météo automatisés: Île Fanny – Île Herbert – Cap St. James – Île Sartine – Île Solander</p> <p>Rapports sur les bouées océaniques: Déroit d'Hecate Sud – Moresby Sud – Dellwood Est – Sea Otter Ouest – Brooks Sud</p> <p>Rapports météo des phares: Île McInnes – Île Addenbroke – Île Egg – Île Pine – Pointe Scarlett – Pointe Pulteney – Pointe Chatham – Cap Scott – Quatsino.</p>
Continu RMC Sud Interruption pour diffusions en direct	Île Texada	WX1	Radiotéléphonie
	Mont Discovery Cap Lazo	C21B	<ul style="list-style-type: none"> • Avis à la navigation (sécurité) seulement. • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les régions 11, 12, 13. • Prévisions maritimes à long terme pour les régions 11, 12, 13. <p>Rapports météo automatisés: Île Fanny – Pointe Grief – Passage Sisters – Île Ballenas – Île Entrance</p> <p>Rapports sur les bouées océaniques: Haut-fond Sentry – Banc Halibut</p> <p>Rapports météo locale et rapports météo des phares: Pointe Chatham – Cap Mudge – Cap Lazo – Île Chrome – Île Merry – Île Entrance</p>

2.1.2 Iqaluit, Nunavut

MMSI: 003160023 Indicatif d'appel: VFF

HEURES: H24

Service disponible en français et en anglais

Les services sont disponibles de la mi-mai approximativement à la fin décembre.

Les dates d'ouverture et de fermeture seront annoncées par un avis à la navigation.

Pour les services radio, veuillez adresser les appels à Iqaluit radio Garde côtière.

Coordonnées

Adresse postale:

Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Agent responsable - Opérations des SCTM
Centre des SCTM d'Iqaluit / NORDREG Canada
Case postale 189
Iqaluit NU X0A 0H0Téléphone: 867-979-0310 Opérations SCTM (Ouest)
867-979-5269 Opérations SCTM (Est)
867-979-5724 Opérations NORDREG
867-979-5260 Agent responsable (administration)

Télécopieur: 867-979-4264 Opérations des SCTM/NORDREG

Télex (téléfax):063-15529 NORDREG CDA

Courriel: Igamck01@innav.gc.ca (Ouest)
IQANORDREG@innav.gc.ca (Est)*Les services de correspondance publique ne sont plus disponibles.***Tableau 2-3 - SCTM Iqaluit/VFF - Communications navire/terre**

Sites situées à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Iqaluit 63°43'52"N 068°32'32"W	C16 C26			Ce site est opérationnel de la mi-juin approximativement à la fin décembre.
	403	2182J3E 2582J3E 4363J3E	2182 2206 4071	
	603	6507J3E	6206	
	812	8752J3E	8228	
	1201	13077J3E	12230	
		4207.5F1B 6312.0F1B 8414.5F1B 12577.0F1B 16804.5F1B	4207.5 6312.0 8414.5 12577.0 16804.5	
		4177.5F1B 6268F1B 8376.5F1B 12520F1B 16695F1B	4177.5 6268 8376.5 12520 16695	

Sites situées à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
		4125J3E 6215J3E 8291J3E 12290J3E 16420J3E	4125 6215 8291 12290 16420	
Churchill 58°46'29"N 094°11'22"W	C16 C26			En service pendant la saison de navigation (approximativement du 1 juillet au 31 octobre).
Killinek 60°25'27"N 064°50'30"W	403	2182J3E 2514J3E 2582J3E 4363J3E	2182 2118 2206 4071	Ce site est opérationnel du début juillet approximativement à la fin d'octobre.
Coral Harbour 64°09'01"N 083°22'22"W	403 603 812 1201	2182J3E 2514J3E 2582J3E 4363J3E 6507J3E 8752J3E 13077J3E	2182 2118 2206 4071 6206 8228 12230	Ce site est opérationnel de la mi-juillet approximativement à la fin d'octobre.
Resolute 74°44'47"N 095°00'11"W	C16 C26			Ce site est opérationnel de la mi-juillet approximativement à la fin d'octobre.
	403 812	2182J3E 2582J3E 4363J3E 8752J3E	2182 2206 4071 8228	
			4207.5 6312.0 8414.5 12577.0 16804.5	
			4177.5 6268 8376.5 12520 16695	
			4125 6215 8291 12290 16420	
Hay River 60°50'27"N 115°46'12"W	403 601 826	4363J3E 5803J3E 6218.6J3E 6501J3E 8794J3E	4071 5803 6218.6 6200 8270	En service de la mi-mai jusqu'à la fin octobre approximativement.
Yellowknife 62°25'45"N 114°24'44"W	C16 C85			En service de la mi-mai jusqu'à la fin octobre approximativement.
Enterprise 60°36'30"N 116°13'13"W	C16 C26			En service de la mi-mai jusqu'à la fin octobre approximativement.

Sites situées à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Inuvik 68°19'30"N 133°35'47"W	403	2182J3E	2182	En service de la mi-mai jusqu'à la fin octobre approximativement.
		2558J3E	2142	
		4363J3E	4071	
		5803J3E	5803	
		6218.6J3E	6218.6	
601	826	6501J3E	6200	
		8794J3E	8270	
		13077J3E	12230	
Parson's Lake 68°53'38"N 133°56'31"W	C16			En service de la mi-mai jusqu'à la fin octobre approximativement.
	C26			
Cambridge Bay 69°06'53"N 105°01'11"W	C16			En service du début-juillet jusqu'à la mi-octobre approximativement.
	C26			
	403	2182J3E	2182	En service du début-juillet jusqu'à la mi-octobre approximativement.
		2558J3E	2142	
		4363J3E	4071	
		5803J3E	5803	
		6501J3E	6200	
601	826	8794J3E	8270	

Tableau 2-4 - SCTM Iqaluit / VFF – Diffusions

Heures UTC	Site	Fréquences ou voies	Contenu
01:00	Resolute	3253J3C	Radiofac-similé: Cartes météorologiques
	Iqaluit	7710J3C	<ul style="list-style-type: none"> Analyse de surface maritime (Arctique). Pronostique des vents maritimes (Arctique) (produit expérimental). Pronostique régional des vents maritimes (sur demande).
01:10	Coral Harbour	2514J3E	Radiotéléphonie
	Coral Harbour	6507J3E	<ul style="list-style-type: none"> La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les régions : 150, 155, 156, 157, 158, 159, 162, 163, 310, 311 et 312. Régions suivantes sur demande : 151, 152, 153, 154, 160, 161 et 164. Avis à la navigation pour les régions de NORDREG à l'est de 106W et vers le sud de la côte du Labrador jusqu'à 58N.
01:15	Inuvik	580kHz	Radiotéléphonie
	Hay River	4363J3E	<ul style="list-style-type: none"> La situation maritime technique pour les eaux de l'Arctique de l'Ouest (si applicable pour la région du fleuve Mackenzie et du Grand Lac des Esclaves), disponible sur demande. Prévisions maritimes pour le Grand Lac des Esclaves (zone 180). Prévisions maritimes pour le fleuve Mackenzie (zone 110). SADO – Météo Bouées 45141 et 45150. Prévisions pour le bassin du Mackenzie (Mackenzie/Strong Point, Liard à Fort Liard, Liard à l'embouchure de la Liard, Mackenzie à Fort Simpson, Mackenzie à Norman Wells, Mackenzie à Sans Sault, Mackenzie à Fort Good Hope). Avis à la navigation (delta du Mackenzie, fleuve Mackenzie et Grand Lac des Esclaves).
	Parson's Lake et Enterprise	C26	
	Yellowknife	C85	

02:00	Resolute	3253J3C	Radiofac-similé: Cartes de glaces <ul style="list-style-type: none"> Émission par Resolute: Analyse des glaces – Baie de Baffin, Approches de Resolute, Resolute-Byam, Détroit d'Eureka, Détroit de McClure, Canal Parry et Queen Maud. Émission par Iqaluit: Analyse des glaces – Baie d'Hudson Sud, Baie d'Hudson Nord, Détroit d'Hudson, Bassin de Foxe, côte du Labrador, Détroit de Davis et Baie de Baffin.
	Iqaluit	7710J3C	
02:00	Inuvik	8456J3C	Radiofac-similé <ul style="list-style-type: none"> Pronostique des vents maritimes (cartes disponibles selon les activités de navigation). Analyse des glaces (mi-juillet au 15 octobre) Golfe d'Amundsen, Queen Maud et Détroit McClure. Analyse des glaces – Mer de Beaufort/Côte de l'Alaska. Note: Également disponibles sur demande.
02:05	Coral Harbour/Killinek	2514J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> Information sur les lisières des glaces. Prévisions sur les glaces pour les régions 125, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 155, 156, 157, 158, 159, 162, 163, 228, 229, 230, 310, 311 et 312. Autres bulletins disponibles sur demande.
	Iqaluit/Resolute	2582J3E	
	Iqaluit/Resolute	4363J3E	
	Iqaluit/Resolute	C26	
	Coral Harbour/Iqaluit	6507J3E	
02:35	Cambridge Bay	4363J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> La situation maritime technique pour les eaux de l'Arctique de l'Ouest disponible sur demande. Prévisions maritimes pour les zones 111 à 122 inclusivement. Prévisions maritimes pour l'Alaska. Avis à la navigation. Delta du Mackenzie. Eaux canadiennes à l'ouest de la longitude 90W. Note: Conditions des glaces et prévisions météorologiques disponibles sur demande.
	Inuvik	6218.6J3E	
	Parson's Lake et Cambridge Bay	C26	
03:00	Iqaluit	490F1B	NAVTEX: (S) français <ul style="list-style-type: none"> Prévisions maritimes pour les régions: 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150.
03:10	Iqaluit	518F1B	NAVTEX: (T) anglais <ul style="list-style-type: none"> Prévisions maritimes pour les régions: 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150.
03:30	Iqaluit	8416.5F1B	HF IDBE <ul style="list-style-type: none"> Bulletins METAREA pour les régions 100 à 108, 111 à 142, 153, 154, 170 à 173, et 175 à 177. Avertissements NAVAREA XVII et XVIII.
06:00	Iqaluit	3253J3C	Radiofac-similé: Cartes météorologiques <ul style="list-style-type: none"> Analyse de surface maritime (Arctique). Pronostique des vents maritimes (Arctique) (produit expérimental). Pronostique régional des vents maritimes (sur demande).
	Resolute	7710J3C	

06:00	Inuvik	4292J3C	<p>Radiofac-similé</p> <ul style="list-style-type: none"> Pronostique des vents maritimes (cartes disponibles selon les activités de navigation). Analyse des glaces (de juillet au 15 octobre) golfe Amundsen, golfe de Queen Maud et détroit de McClure. Analyse des glaces: mer de Beaufort – Côte de l'Alaska. <p>Note: aussi disponible sur demande.</p>
07:00	Iqaluit	3253J3C	<p>Radiofac-similé: Cartes de glaces.</p> <ul style="list-style-type: none"> Émissions par Resolute: Analyse des glaces – Baie de Baffin, Approches de Resolute, Resolute-Byam, Détroit d'Eureka, Détroit de McClure, Canal Parry et Queen Maud. Émission par Iqaluit: Analyse des glaces – Baie d'Hudson sud, Baie d'Hudson Nord, Détroit d'Hudson, Bassin de Foxe, côte du Labrador, Détroit de Davis et Baie de Baffin.
	Resolute	7710J3C	
07:00	Iqaluit	490F1B	<p>NAVTEX : (S) français</p> <ul style="list-style-type: none"> Avis à la navigation de sécurité pour les eaux de NORDREG dans les zones marines : 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150. Bulletins sur les conditions glacielles dangereuses pour les zones marines : 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150.
07:10	Iqaluit	518F1B	<p>NAVTEX : (T) anglais</p> <ul style="list-style-type: none"> Avis à la navigation de sécurité pour les eaux de NORDREG dans les zones marines : 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150. Bulletins sur les conditions glacielles dangereuses pour les zones marines : 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150.
10:00	Resolute	3253J3C	<p>Radiofac-similé : Cartes météorologiques</p> <ul style="list-style-type: none"> Analyse de surface maritime (Arctique). Pronostique des vents maritimes (Arctique) (produit expérimental). Pronostique régional des vents maritimes (sur demande).
	Iqaluit	7710J3C	
11:00	Resolute	3253J3C	<p>Radiofac-similé : Cartes de glaces</p> <ul style="list-style-type: none"> Émissions par Resolute : Analyse des glaces – Baie de Baffin, Approches de Resolute, Resolute-Byam, Détroit d'Eureka, Détroit de McClure, Canal Parry et Queen Maud. Émission par Iqaluit: Analyse des glaces – Baie d'Hudson Sud, Baie d'Hudson Nord, Détroit d'Hudson, Bassin de Foxe, côte du Labrador, Détroit de Davis et Baie de Baffin.
	Iqaluit	7710J3C	
11:00	Iqaluit	490F1B	<p>NAVTEX : (S) français</p> <ul style="list-style-type: none"> Prévisions maritimes pour les régions : 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150.
11:10	Iqaluit	518F1B	<p>NAVTEX : (T) anglais</p> <ul style="list-style-type: none"> Prévisions maritimes pour les régions : 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150.
12:40	Resolute	2582J3E	<p>Radiotéléphonie</p> <ul style="list-style-type: none"> La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les régions 125, 135, 136, 137 et 138. Avis à la navigation pour toutes les régions de NORDREG à l'est de 106W et vers le sud de la côte du Labrador jusqu'à 58N. <p>Résumés et prévisions maritimes pour toute autre région disponibles sur demande.</p>
	Resolute	4363J3E	
	Resolute	C26	

13:15	Inuvik	5803J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique pour les eaux de l'Arctique de l'Ouest (si applicable pour la région du fleuve Mackenzie et du Grand Lac des Esclaves) disponible sur demande. • Prévisions maritimes pour le Grand Lac des Esclaves (zone 180). • Prévisions maritimes pour le fleuve Mackenzie (zone 110). • SADO – Météo Bouées 45141 et 45150. • Prévisions pour le bassin du Mackenzie (Mackenzie/Strong Point, Liard à Fort Liard, Liard à l'embouchure de la Liard, Mackenzie à Fort Simpson, Mackenzie à Norman Wells, Mackenzie à Sans Sault, Mackenzie à Fort Good Hope). • Avis à la navigation (delta du Mackenzie, fleuve Mackenzie et Grand Lac des Esclaves).
	Hay River	4363J3E	
	Parson's Lake et Enterprise	C26	
	Yellowknife	C85	
13:20	Coral Harbour	2514J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les régions : 150, 155, 156, 157, 158, 159, 162, 163, 310, 311 et 312. • Régions suivantes sur demande : 151, 152, 153, 154, 160, 161 et 164. • Avis à la navigation pour toutes les régions de NORDREG à l'est de 106W et vers le sud de la côte du Labrador jusqu'à 58N.
	Coral Harbour	6507J3E	
14:10	Killinek	2514J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les régions 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 228, 229 et 230. • Régions suivantes sur demande : 137, 138 et 150. • Avis à la navigation pour toutes les régions de NORDREG à l'est de 106W et vers le sud de la côte du Labrador jusqu'à 58N. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
	Iqaluit	2582J3E	
	Iqaluit	4363J3E	
	Iqaluit	6507J3E	
	Iqaluit	C26	
14:35	Cambridge Bay	4363J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique pour les eaux de l'Arctique de l'Ouest disponible sur demande. • Prévisions maritimes pour les zones 111 à 122 inclusivement. • Prévisions maritimes pour l'Alaska. • Avis à la navigation. • Delta du Mackenzie. • Eaux canadiennes à l'ouest de la longitude 90W. Note: Conditions des glaces et prévisions disponibles sur demande.
	Inuvik	6218.6J3E	
	Parson's Lake et Cambridge Bay	C26	
15:00	Iqaluit	490F1B	NAVTEX : (S) français <ul style="list-style-type: none"> • Prévisions maritimes pour les régions : 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150.
15:10	Iqaluit	518F1B	NAVTEX : (T) anglais <ul style="list-style-type: none"> • Prévisions maritimes pour les régions : 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150.
15:30	Iqaluit	8416.5F1B	HF IDBE <ul style="list-style-type: none"> • Bulletins METAREA pour les régions 100 à 108, 111 à 142, 153, 154, 170 à 173, et 175 à 177. • Avertissements NAVAREA XVII et XVIII.

16:30	Inuvik	8456J3C	<p>Radiofac-similé</p> <ul style="list-style-type: none"> Analyse de surface maritime (cartes disponibles selon les activités de navigation). Analyse des glaces (mi-juillet au 15 octobre) – Golfe d’Amundsen, Queen Maud et détroit McClure. Analyse des glaces – Mer de Beaufort/Côte de l’Alaska. <p>Note: Également disponibles sur demande.</p>
17:05	Coral Harbour/Killinek	2514J3E	<p>Radiotéléphonie</p> <ul style="list-style-type: none"> Information sur les lisières des glaces. Prévisions sur les glaces pour les régions : 125, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 155, 156, 157, 158, 159, 162, 163, 228, 229, 230, 310, 311 et 312. Autres bulletins disponibles sur demande.
	Iqaluit/Resolute	2582J3E	
	Iqaluit/Resolute	4363J3E	
	Iqaluit/Resolute	C26	
	Coral Harbour/Iqaluit	6507J3E	
19:00	Iqaluit	490F1B	<p>NAVTEX : (S) français</p> <ul style="list-style-type: none"> Avis à la navigation de sécurité pour les eaux de NORDREG dans les zones marines : 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150. Bulletins sur les conditions glacielles dangereuses pour les zones marines : 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150.
19:10	Iqaluit	518F1B	<p>NAVTEX : (T) anglais</p> <ul style="list-style-type: none"> Avis à la navigation de sécurité pour les eaux de NORDREG dans les zones marines : 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150. Bulletins sur les conditions glacielles dangereuses pour les zones marines : 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150.
21:00	Iqaluit	3253J3C	<p>Radiofac-similé : Cartes météorologiques.</p> <ul style="list-style-type: none"> Analyse de surface maritime (Arctique). Pronostique des vents maritimes (Arctique) (produit expérimental). Pronostique régional des vents maritimes (sur demande).
	Resolute	7710J3C	
21:00	Inuvik	4292J3C	<p>Radiofac-similé</p> <ul style="list-style-type: none"> Pronostique des vents maritimes (cartes disponibles selon les activités de navigation). Analyse des glaces (de juillet au 15 octobre) golfe Amundsen, golfe de Queen Maud et détroit de McClure. Analyse des glaces – Mer de Beaufort – Côte de l’Alaska. <p>Note: aussi disponible sur demande.</p>
22:00	Iqaluit	3253J3C	<p>Radiofac-similé : Cartes de glaces.</p> <ul style="list-style-type: none"> Émissions par Resolute : Analyse des glaces – Baie de Baffin, Approches de Resolute, Resolute-Byam, Détroit d’Eureka, Détroit de McClure, Canal Parry et Queen Maud. Émission par Iqaluit: Analyse des glaces – Baie d’Hudson Sud, Baie d’Hudson Nord, Détroit d’Hudson, Bassin de Foxe, côte du Labrador, Détroit de Davis et Baie de Baffin.
	Resolute	7710J3C	

22:35	Killinek	2514J3E	Radiotéléphonie : • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les régions 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 228, 229 et 230. • Régions suivantes sur demande : 137, 138 et 150. • Avis à la navigation pour toutes les régions de NORDREG à l'est de 106°W et vers le sud de la côte du Labrador jusqu'à 58°N. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
	Iqaluit	2582J3E	
	Iqaluit	4363J3E	
	Iqaluit	6507J3E	
	Iqaluit	C26	
23:00	Iqaluit	490F1B	NAVTEX : (S) français • Prévisions maritimes pour les régions : 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150.
23:10	Iqaluit	518F1B	NAVTEX : (T) anglais • Prévisions maritimes pour les régions : 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150.
23:10	Resolute	2582J3E	Radiotéléphonie : • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les régions 125, 135, 136, 137 et 138. • Avis à la navigation pour toutes les régions de NORDREG à l'est de 106°W et vers le sud de la côte du Labrador jusqu'à 58°N. Résumés et prévisions maritimes pour toute région disponibles sur demande.
	Resolute	4363J3E	
	Resolute	C26	

SCTM Iqaluit / VFF - Détails des diffusions par radiofac-similé

Modulation : J3C (FM)

Vitesse tambour : 120 rpm

Index de coopération : 576

Puissance : 1 KW

Fréquences : 3251.1 kHz, 7708.1 kHz (BLS)

Fréquences : 3253 kHz, 7710 kHz (MDF)

Fréquences: 4290,1 kHz, 8454,1 kHz (BLS)

Fréquences: 4292 kHz, 8456 kHz (MDF)

Pour une bonne réception de ces diffusions sur les récepteurs standards OMM qui utilisent 2300 Hz pour le blanc, 1500 Hz pour le noir et 1900 Hz pour la fréquence de centre, les récepteurs devraient être ajustés en mode BANDE LATÉRALE SUPÉRIEURE (BLS) sur les fréquences indiquées ci-haut.

2.1.3 Prince Rupert, Colombie-Britannique

MMSI: 003160013 Indicatif d'appel: VAJ

HEURES: H24

Services en anglais seulement

Pour les services radio, veuillez adresser les appels à Prince Rupert radio Garde côtière.

Pour les services de trafic maritime, veuillez adresser les appels à Prince Rupert trafic - vous référer à la partie 3 de ce document.

Coordonnées

Adresse postale:

Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Agent responsable - Opérations des SCTM
Centre des SCTM de Prince Rupert
Sac 4444
Prince Rupert BC V8J 4K2Téléphone: 250-627-3074 Superviseur et opérations des SCTM
250-627-3077 Agent responsable
250-624-9009 Radiodiffusion maritime continu (RMC Nord)
250-726-3415 Radiodiffusion maritime continu (RMC Sud)
250-627-3081 Urgence Maritime / Sécurité – Nord
250-627-3082 Urgence Maritime / Sécurité - Sud

Télécopieur: 250-624-9075 Opérations des SCTM

Courriel: mctsprincerupert@dfo-mpo.gc.caSite web: <http://www.ccg-gcc.gc.ca/Communications-Marines/Accueil>**Service de consultation par radiogoniométrie VHF:**

Un service par radiogoniométrie VHF (VHF/DF) est disponible pour les navires se trouvant à l'intérieur de la zone de couverture VHF des sites de réception de Mont Hays, de l'île Dundas, de Cumshewa, du Passage Van, du Havre Naden, de Mont Gil, de Klemtu et de l'île Calvert. Des informations partant sur la position et/ou le relèvement ainsi que sur la distance peuvent être fournies pour utilisation à la discrétion de l'utilisateur.

Tableau 2-5 - SCTM Prince Rupert / VAJ - Communications navire/terre

Sites situées à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Île Digby 54°17'51"N 130°25'06"W		2182J3E 2054J3E 4125J3E	2182 2054 4125	
Pointe Hunter 53°15'31"N 132°42'53"W		2182J3E 2054J3E	2182 2054	
Passage Barry 52°34'30"N 131°45'13"W	C11 C16 C26 C83A			

Sites situées à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Cumshewa 53°09'33"N 131°59'47"W	C11 C16 C70 C83A C84			Service de radiogoniométrie par VHF disponible.
Île Dundas 54°31'16"N 130°54'55"W	C16 C22A C70 C71 C83A C84			Service de radiogoniométrie par VHF disponible.
Kitimat 54°03'20"N 128°37'51"W	C11 C16 C83A			
Klemtu 52°34'45"N 128°33'45"W	C11 C16 C70 C83A C84			Service de radiogoniométrie par VHF disponible.
Passage Rose 52°13'18"N 131°12'54"W	C11 C16 C26 C70 C83A			
Mont Dent 55°12'58"N 129°59'18"W	C16 C84			Ce site est alimenté par site solaire. Le service RMC n'est disponible que sur demande pendant les mois d'hiver.
Mont Gil 53°15'46"N 129°11'42"W	C11 C16 C26 C70 C83A			Service de radiogoniométrie par VHF disponible.
Mont Hays 54°17'12"N 130°18'49"W	C11 C16 C70 C71 C83A C84			Service de radiogoniométrie par VHF disponible.
Havre Naden 53°57'18"N 132°56'30"W	C11 C16 C22A C70 C71 C83A C84			Service de radiogoniométrie par VHF disponible.
Passage Van 53°15'08"N 132°32'31"W	C11 C16 C26 C83A			Service de radiogoniométrie par VHF disponible.

Sites situées à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Île Calvert 51°35'21"N 128°00'43"W	C11 C16 C70 C83A C84			Service de radiogoniométrie par VHF disponible.
Pointe Amphitrite 48°55'31"N 125°32'25"W		2182J3E 2054J3E 4125J3E		
Eliza Dome 49°52'24"N 127°07'13"W	C14 C70 C74 C83A C84			
Mont Ozzard 48°57'34"N 125°29'30"W	C16 C22A C70 C74 C83A C84			Service de radiogoniométrie par VHF disponible.
Port Alberni 49°13'07"N 124°48'43"W	C16 C26 C74 C83A			
Pointe Estevan 49°22'59"N 126°32'00"W	C16 C83A			
			2182 2054 4125	
Nootka 49°35'36"N 126°36'52"W	C16 C26 C74 C83A			
Esperanza 49°50'32"N 126°48'22"W	C16 C83A			
Holberg 50°38'24"N 128°07'34"W	C16 C26 C70 C74 C83A			

Tableau 2-6 - SCTM Prince Rupert / VAJ – Diffusions

Heures HNP	Site	Fréquences ou voies	Contenu
00:30	Île Digby	518F1B	NAVTEX : (D) <ul style="list-style-type: none"> • Prévisions maritimes pour les régions 2, 3, 4. • Rapports sur les bouées océaniques : Nomad Nord, Nomad Centre, Entrée Dixon Ouest, Moresby Ouest, Moresby Sud.
01:10	Pointe Amphitrite	518F1B	NAVTEX : (H) <ul style="list-style-type: none"> • Avis à la navigation au large. • Rapports sur les bouées océaniques : Nomad Sud, Brooks Sud, Banc la Perouse, Dellwood Est.
04:30	Île Digby	518F1B	NAVTEX : (D) <ul style="list-style-type: none"> • Prévisions maritimes pour les régions 2, 3, 4. • Rapports sur les bouées océaniques : Nomad Nord, Nomad Centre, Entrée Dixon Ouest, Moresby Ouest, Moresby Sud.
04:50	Pointe Amphitrite	2054J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les régions 1, 5, 6, 7. • Prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 1, 5, 6, 7. • Prévisions maritimes à long terme pour les régions 1, 5, 6, 7. • Rapports sur les bouées océaniques : Nomad Sud, Brooks Sud, Banc la Perouse, Dellwood Est. • Avis à la navigation au large. • Avis aux pêcheurs professionnels.
05:10	Pointe Amphitrite	518F1B	NAVTEX : (H) <ul style="list-style-type: none"> • Prévisions maritimes pour les régions 1, 5, 6, 7. • Rapports sur les bouées océaniques : Nomad Sud, Brooks Sud, Banc la Perouse, Dellwood Est.

Heures HNP	Site	Fréquences ou voies	Contenu
05:15	Île Digby Pointe Hunter	2054J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les régions 2, 3, 4. • Prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 2, 3, 4. • Prévisions maritimes à long terme pour les régions 2, 3, 4 • Rapports sur les bouées océaniques : Nomad Nord, Nomad Centre, Entrée Dixon Ouest, Moresby Ouest, Moresby Sud. • Avis à la navigation au large. • Avis aux pêcheurs professionnels.
08:30	Île Digby	518F1B	NAVTEX : (D) <ul style="list-style-type: none"> • Avis à la navigation au large.
09:10	Pointe Amphitrite	518F1B	NAVTEX : (H) <ul style="list-style-type: none"> • Prévisions maritimes pour les régions 1, 5, 6, 7. • Rapports sur les bouées océaniques : Nomad Sud, Brooks Sud, Banc la Perouse, Dellwood Est.
10:50	Pointe Amphitrite	2054J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les régions 1, 5, 6, 7. • Prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 1, 5, 6, 7. • Prévisions maritimes à long terme pour les régions 1, 5, 6, 7. • Rapports sur les bouées océaniques : Nomad Sud, Brooks Sud, Banc la Perouse, Dellwood Est. • Avis à la navigation au large. • Avis aux pêcheurs professionnels.

Heures HNP	Site	Fréquences ou voies	Contenu
11:15	Île Digby Pointe Hunter	2054J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les régions 2, 3, 4. • Prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 2, 3, 4. • Prévisions maritimes à long terme pour les régions 2, 3, 4. • Rapports sur les bouées océaniques : Nomad Nord, Nomad Centre, Entrée Dixon Ouest, Moresby Ouest, Moresby Sud. • Avis à la navigation au large. • Avis aux pêcheurs professionnels.
12:30	Île Digby	518F1B	NAVTEX : (D) <ul style="list-style-type: none"> • Prévisions maritimes pour les régions 2, 3, 4. • Rapports sur les bouées océaniques : Nomad Nord, Nomad Centre, Entrée Dixon Ouest, Moresby Ouest, Moresby Sud.
13:10	Pointe Amphitrite	518F1B	NAVTEX : (H) <ul style="list-style-type: none"> • Avis à la navigation. • Rapports sur les sur les bouées océaniques : Nomad Sud, Brooks Sud, Banc la Perouse, Dellwood Est.
16:30	Île Digby	518F1B	NAVTEX : (D) <ul style="list-style-type: none"> • Prévisions maritimes pour les régions 2, 3, 4. • Rapports sur les bouées océaniques : Nomad Nord, Nomad Centre, Entrée Dixon Ouest, Moresby Ouest, Moresby Sud.

Heures HNP	Site	Fréquences ou voies	Contenu
16:50	Pointe Amphitrite	2054J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les régions 1, 5, 6, 7. • Prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 1, 5, 6, 7. • Prévisions maritimes à long terme pour les régions 1, 5, 6, 7. • Rapports sur les bouées océaniques : Nomad Sud, Brooks Sud, Banc la Perouse, Dellwood Est. • Avis à la navigation au large. • Avis aux pêcheurs professionnels.
17:10	Pointe Amphitrite	518F1B	NAVTEX : (H) <ul style="list-style-type: none"> • Prévisions maritimes pour les régions 1, 5, 6, 7. • Rapports sur les bouées océaniques : Nomad Sud, Brooks Sud, Banc la Perouse, Dellwood Est. • Avis à la navigation au large.
17:15	Île Digby Pointe Hunter	2054J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les régions 2, 3, 4. • Prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 2, 3, 4. • Prévisions maritimes à long terme pour les régions 2, 3, 4. • Rapports sur les bouées océaniques : Nomad Nord, Nomad Centre, Entrée Dixon Ouest, Moresby Ouest, Moresby Sud. • Avis à la navigation au large. • Avis aux pêcheurs professionnels.
20:30	Île Digby	518F1B	NAVTEX : (D) <ul style="list-style-type: none"> • Avis à la navigation au large.
21:10	Pointe Amphitrite	518F1B	NAVTEX : (H) <ul style="list-style-type: none"> • Prévisions maritimes pour les régions 1, 5, 6, 7. • Rapports sur les bouées océaniques : Nomad Sud, Brooks Sud, Banc la Perouse, Dellwood Est. • Avis à la navigation au large.

Heures HNP	Site	Fréquences ou voies	Contenu
22:50	Amphitrite Point	2054J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les régions 1, 5, 6, 7. • Prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 1, 5, 6, 7. • Prévisions maritimes à long terme pour les régions 1, 5, 6, 7. • Rapports sur les bouées océaniques : Nomad Sud, Brooks Sud, Banc la Perouse, Dellwood Est. • Avis à la navigation au large. • Avis aux pêcheurs professionnels.
23:15	Île Digby Pointe Hunter	2054J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les régions 2, 3, 4. • Prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 2, 3, 4. • Prévisions maritimes à long terme pour les régions 2, 3, 4. • Rapports sur les bouées océaniques : Nomad Nord, Nomad Centre, Entrée Dixon Ouest, Moresby Ouest, Moresby Sud. • Avis à la navigation au large. • Avis aux pêcheurs professionnels.

Heures HNP	Site	Fréquences ou voies	Contenu
*Continu	Mont Hays Mont Dent Passage Rose Kitimat	C21B	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les régions 2, 3, 4, 5, 13, 14, 15, 16, 17.
	Klemtu Passage Van	WX1	<ul style="list-style-type: none"> Prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 2, 3, 4, 5, 14, 15, 16. Prévisions maritimes à long terme pour les régions 2, 3, 4, 5, 13, 14, 15, 16, 17.
	Passage Barry Île Dundas Mont Gil Île Calvert	WX2	<p>Rapports météo automatisés : Passage Grey – Île Lucy – Prince Rupert – Holland Rock – Île Bonilla – Rose Spit – Île Langara – Kindakun Rock – Sandspit – Île Cumshewa – Cap St. James – Pointe Cathedral – Île Herbert – Île Sartine.</p>
	Cumshewa Havre Naden	WX3	<p>Rapports sur les bouées océaniques : Nomad Nord – Nomad centre – Entrée Dixon Ouest – Entrée Dixon centre – Détroit d’Hecate Nord – Détroit d’Hecate Sud – Moresby Ouest – Moresby Sud – Haut-fond Nanakwa – Sea Otter Ouest – Dellwood Est.</p> <p>Rapports météo des phares : Île Green – Île Triple – Île Bonilla – Île Langara – Falaise Boat (Bluff) – Île McInnes – Île Ivory – Pointe Dryad – Île Addenbroke – Île Egg – Cap Scott – Île Pine.</p> <ul style="list-style-type: none"> Avis à la navigation (sécurité) seulement. Avis aux pêcheurs professionnels.
**Continu	Mont Ozzard Esperanza Holberg	C21B	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les régions 1, 5, 6, 7, 8, 13, 14.
	Eliza Dome	WX1	<ul style="list-style-type: none"> Prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 1, 5, 6, 7, 14. Prévisions maritimes à long terme pour les régions 1, 5, 6, 7, 8, 13, 14.
	Port Alberni Nootka	WX2	<p>Rapports météo automatisés : Cap St. James – Île Herbert – Île Sartine – Île Solander – Pointe Sheringham – Race Rocks – Île Discovery.</p>
	Pointe Estevan	WX3	<p>Rapports sur les bouées océaniques : Sea Otter Ouest – Dellwood Est – Brooks Sud – La Perouse – Moresby Sud.</p> <p>Rapports météo locale et rapports météo des phares : Île Trial – Pointe Carmanah – Pointe Pachena – Cap Beale – Pointe Amphitrite – Île Lennard – Pointe Estevan – Nootka – Quatsino – Cap Scott – Île Pine – Île Egg – Île McInnes.</p> <ul style="list-style-type: none"> Rapports météo des États-Unis sur les eaux côtières de l’Ouest de l’état de Washington. <p>Rapports météo automatisés pour le détroit de Juan de Fuca : Cape Flattery – Bouée « JA ».</p> <ul style="list-style-type: none"> Avis à la navigation (sécurité) seulement. Avis aux pêcheurs professionnels.

* CMB interruption pour diffusions en direct (MF) et aussi à 07:05, 13:05 et 20:05 pour tous les avis à la navigation et les avis aux pêcheurs professionnels.

** CMB interruption pour diffusions en direct (MF) et aussi à 07:15, 13:15 et 20:15 pour tous les avis à la navigation et les avis aux pêcheurs professionnels.

2.1.4 Victoria, Colombie-Britannique

MMSI: 003160011 Indicatif d'appel: VAK

HEURES: H24

Services en anglais seulement.

Pour les services radio, veuillez adresser les appels à Victoria radio Garde côtière.

Pour les services de trafic maritime, veuillez adresser les appels à Victoria trafic - vous référer à la partie 3 de ce document.

Coordonnées

Adresse postale:

Pêches et des Océans Canada
Garde côtière canadienne
Agent responsable - Opérations des SCTM
Centre des SCTM de Victoria
Institut des Sciences de la Mer
9860, chemin West Saanich
Case postale 6000
Sidney BC V8L 4B2

Téléphone: 250-363-6611 Opérations des SCTM
1-800-661-9202 Sans Frais Centre des SCTM(À l'intérieur de la C.-B.)
250-363-6818 Agent responsable
250-363-6836 Administration
250-363-6333 Surveillant d'équipe
250-363-6880 Radiodiffusion maritime continue (RMC) - Mont Helmcken
250-363-6492 Radiodiffusion maritime continue (RMC) - Île Bowen/Mont Parke
604-666-3655 Radiodiffusion maritime continue (RMC) - Île Bowen/Mont Parke

Télécopieur: 250-363-6556

Courriel: mctsvictoria@dfo-mpo.gc.caSite web: <http://www.ccg-gcc.gc.ca/Communications-Marines/Accueil>**Service de consultation par radiogoniométrie VHF:**

Un service de radiogoniométrie par VHF (VHF/DF) est disponible pour les navires qui se trouvent à l'intérieur de la zone de couverture VHF du site de réception de l'Île Bowen, du Mont Parke, du Mont Newton et du Mont Helmcken. Des informations portant sur la position et/ou le relèvement ainsi que sur la distance peuvent être fournies pour utilisation à la discrétion de l'utilisateur.

Tableau 2-7 - SCTM Victoria / VAK - Communications navire/terre

Sites situées à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Île Annacis 49°11'35"N 122°55'09"W	C16 C26 C70 C74 C78A C83A			

Sites situées à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Île Bowen 49°20'41"N 123°23'13"W	C11 C16 C70 C74 C83A C84			Service de radiogoniométrie par VHF disponible.
Île Gabriola 49°09'11"N 123°50'35"W	C11 C16 C83A			
Mont Parke 48°50'23"N 123°17'41"W	C11 C16 C26 C70 C74 C83A			Service de radiogoniométrie par VHF disponible.
Mont Newton 48°36'48"N 123°26'35"W	C11 C16 C70 C83A C84			Service de radiogoniométrie par VHF disponible.
Mont Helmcken 48°24'07"N 123°34'17"W	C11 C16 C70 C83A C84			Service de radiogoniométrie par VHF disponible.
Watts Point (Howe Sound) 49°38'54"N 123°12'36"W	C12 C16 C26 C70 C83A			
Vancouver 49°17'05"N 123°06'44"W	C12 C16 C26 C83A			

Tableau 2-8 - SCTM Victoria / VAK – Diffusions

Heures UTC	Site	Fréquences ou voies	Contenu
07:10	Mont Parke	C21B	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> Tous les avis à la navigation. Avis aux pêcheurs professionnels. Mollusques et crustacés hebdomadaire (chaque mardi).
	Pointe Watts	WX1	
	Île Bowen Mont Helmcken	WX3	

Heures UTC	Site	Fréquences ou voies	Contenu
13:10	Mont Parke	C21B	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> Tous les avis à la navigation. Avis aux pêcheurs professionnels.
	Pointe Watts	WX1	
	Île Bowen Mont Helmcken	WX3	
21:10	Mont Parke	C21B	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> Tous les avis à la navigation. Avis aux pêcheurs professionnels.
	Pointe Watts	WX1	
	Île Bowen Mont Helmcken	WX3	
Continu Interruption pour diffusions en direct	Mont Parke	C21B	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> Avis à la navigation (sécurité) seulement. La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les régions 8, 9, 10 et 11. Prévisions maritimes à long terme pour les régions 7, 8, 9, 10 et 11. Rapports météo automatisés: Pointe Sheringham – Race Rocks – Victoria/Pointe Gonzales – Île Discovery – Récif Kelp (Kelp Reef) – Île Saturna – Sandheads – Pointe Atkinson – Pam Rocks – Île Entrance – Île Ballenas – Îlot Sisters (Islet) Rapports sur les bouées océaniques: Banc Halibut Rapports météo des phares: Île Chrome – Île Merry – Île Entrance – Île Trial Rapports météo locale: Tsawwassen. <ul style="list-style-type: none"> Information sur les pêches sur la rivière Fraser.
	Pointe Watts	WX1	
	Île Bowen	WX3	
Continu Interruption pour diffusions en direct	Mont Helmcken	WX3	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> Avis à la navigation (sécurité) seulement. La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les régions 7, 8, 9, 10, 11. Prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 7. Prévisions maritimes à long terme pour les régions 7, 8, 9, 10 et 11. Rapports météo automatisés: Pointe Sheringham – Race Rocks – Victoria/Pointe Gonzales – Île Discovery – Récif Kelp – Île Saturna – Sandheads. Rapports sur les bouées océaniques: Banc La Perouse Rapports météo locale et des phares: Pointe Estevan – Île Lennard – Pointe Amphitrite – Cap Beale – Pointe Pachena – Pointe Carmanah – Île Trial Rapports météo automatisés pour le détroit de Juan de Fuca: Cap Flattery – Bouée “JA” - Berge Hein – Île Smith – Pointe Ogden.

Intentionnellement laissée en blanc
Dernière modification: NOTMAR 05/2015

2.2 EXPLOITATION DES PONTS

Tableau 2-9 - Côte du Pacifique

Nom Coordonnées Indicatif d'appel	Catégorie de service	Voies	Remarques
Pont de la rue Johnson Port de Victoria 48°25'40"N 123°21'52"W VAH20	SC	12	Exploité par la ville de Victoria, C-B. Uniquement pour le contrôle du trafic maritime.
Marpole Pont Ferroviaire, C-B 49°12'00"N 123°07'31"W VGC248	SC	16 74 06 08	Exploité par <i>Canadien Pacifique Limitée</i> . Note: Exploité de 07:30 à 15:00 heures locales.
New Westminster Pont Ferroviaire, C-B 49°12'32"N 122°53'25"W XLZ35	SC	16 11 12 74	Exploité par le Ministère des Travaux Publics. Uniquement pour le contrôle du trafic maritime.
Queensboro Pont Ferroviaire, C-B 49°11'51"N 122°55'23"W XJJ62	SC	16 74 06 08	Exploité par la <i>Southern Railway of British Columbia Limited</i> .
Second Narrows Pont Ferroviaire 49°17'42"N 123°01'27"W CJU52	SC	12	Exploité par la <i>Canadian National Railway</i> . Uniquement pour le contrôle du trafic maritime.

Note: Veuillez consulter les " Instructions nautiques " pour la liste des ponts qui ouvrent sur demande.

Figure 2-1 - Réseau des SCTM - région du Pacifique

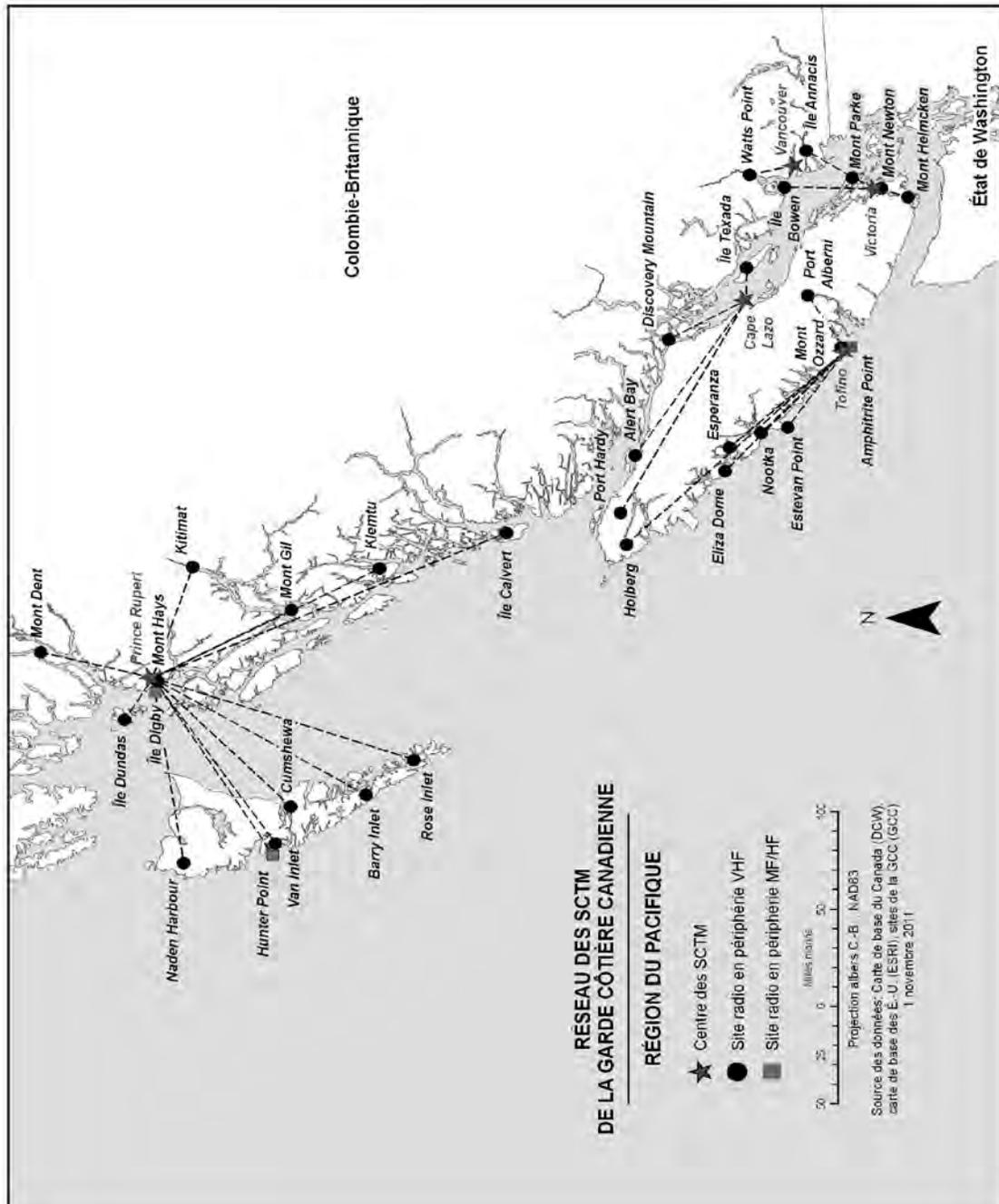
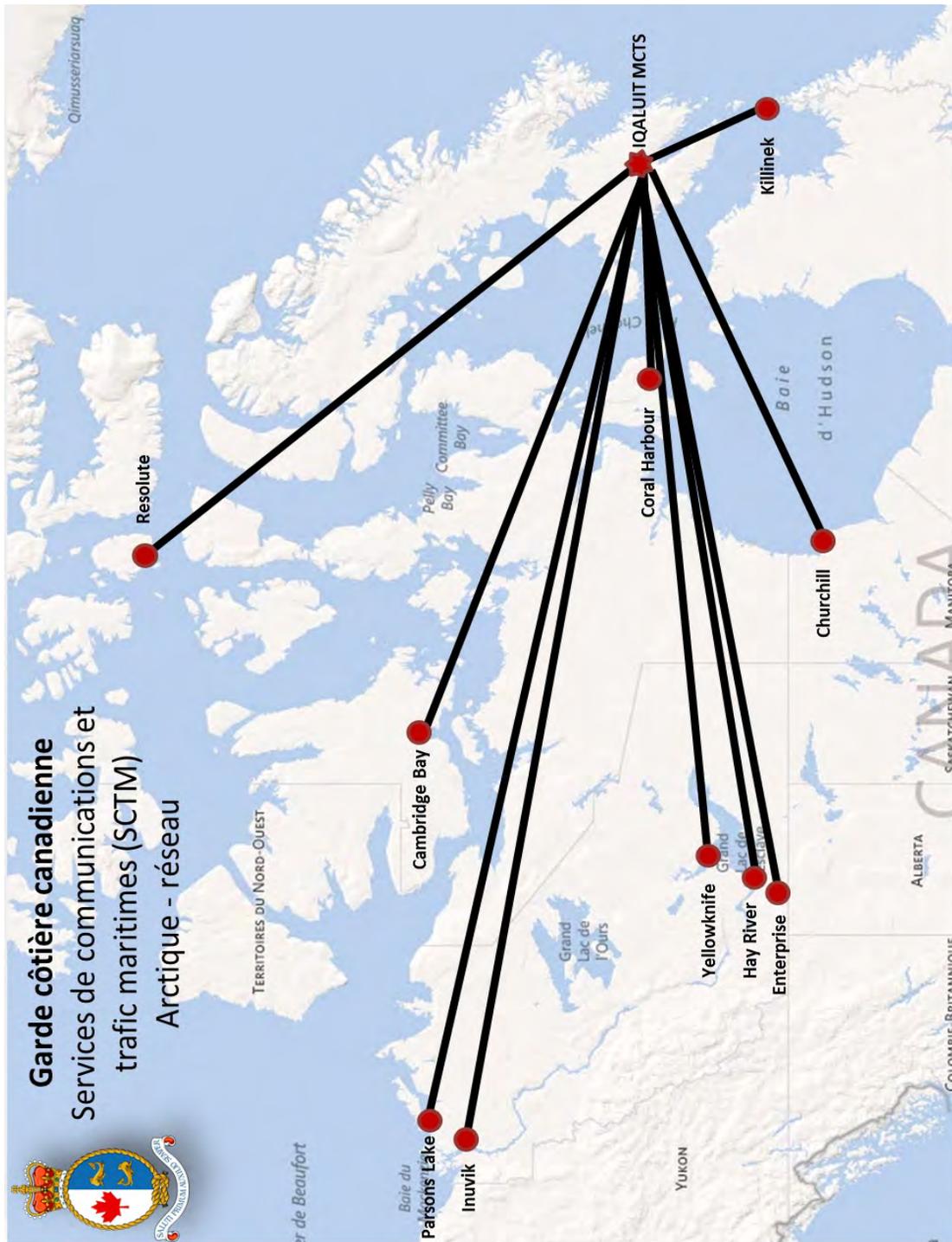


Figure 2-2 - Réseau des SCTM - Arctique



2.3 STATIONS DE RADIOPHARE – À FONCTIONNEMENT CONTINU

Tableau 2-10 - Côte du Pacifique (toutes les stations sont situées en Colombie-Britannique).

Nom et emplacement	Fréquence kHz	Portée Milles marins	Identification	Remarques
Active Pass 48°52'26"N 123°17'23"W	378	50	•— (A) •—• (P)	Fonctionne à longueur d'année. Mise en garde: une erreur de relèvement pourrait résulter d'une réfraction côtière. (NAV Canada).
Masset 54°01'54"N 132°07'38"W	278	25	•— (1) ••— (U)	Fonctionne à longueur d'année. (NAV Canada).
Pointe Dead Tree 53°21'01"N 131°56'23"W	248	25	—•• (Z) —•• (Z) •—• (P)	Fonctionne à longueur d'année. (NAV Canada).
Prince Rupert 54°15'49"N 130°25'20"W	218	100	•—• (P) ••• (R)	Fonctionne à longueur d'année. (NAV Canada).
Sandspit [Le radiophare de Sandspit exploité par NAV Canada sur 368 kHz n'est pas le même que celui utilisé pour le DGPS.] 53°11'48"N 131°46'33"W	368	75	—•• (Z) •—• (P)	Fonctionne à longueur d'année. Mise en garde: une erreur de relèvement pourrait résulter de la réfraction côtière. (NAV Canada).
Tofino 49°02'54"N 125°42'16"W	359	50	—•— (Y) •— (A) —•• (Z)	Fonctionne à longueur d'année. Mise en garde: une erreur de relèvement pourrait résulter de la réfraction côtière. (NAV Canada).

2.4 BALISES RADAR (RACONS)

2.4.1 Côte du Pacifique

Tableau 2-11 - Toutes les stations sont situées en Colombie-Britannique excluant Juan de Fuca

Nom et emplacement	Portée Milles Marins	Degrés d'arc	Identification	Remarques
Approche de Vancouver Bouée Lumineuse « QA » 49°16'34.4"N 123°19'18.4"W	15	360	—•• (G)	Fonctionne à longueur d'année.
Banc Alexandra Bouée Lumineuse de Bifurcation DAX 54°14'08.1"N 130°34'06.1"W	15	360	—•— (K)	Fonctionne à longueur d'année.

Nom et emplacement	Portée Milles Marins	Degrés d'arc	Identification	Remarques
Banc Roberts 49°05'15.7"N 123°18'36.9"W	15	360	—• (N)	Fonctionne à longueur d'année.
Banc Roberts Bouée Lumineuse « TA » 49°04'25.4"N 123°22'50.7"W	15	360	--- (O)	Fonctionne à longueur d'année.
Billiard Rock Bouée à Sifflet « M3 » Quatsino Sound 50°25'47.2"N 127°57'47.7"W	15	360	---• (G)	Fonctionne à longueur d'année.
Butterworth Rocks 54°14'08"N 130°58'30"W (NAD 27)	15	360	—••— (X)	Fonctionne à longueur d'année.
Canoe Pass Bouée à Cloche Lumineuse « T14 » 49°02'17.4"N 123°15'22.7"W	15	360	—•— (K)	Fonctionne à longueur d'année.
Davey Rock (Bouée Lumineuse) « N32 » 50°51'36.3"N 127°31'09.7"W	15	360	---•— (Q)	Fonctionne à longueur d'année.
Hanmer Rocks Passage Browns 54°19'26.5"N 130°49'20.3"W	15	360	— (M)	Fonctionne à longueur d'année.
Haut-Fond Stenhouse, Bouée à Sifflet Lumineuse "D59" 54°20'07"N 130°56'03"W	15	360	—••• (C)	Fonctionne à longueur d'année.
Port de Victoria Bouée Lumineuse « VH » 48°22'31.3"N 123°23'33.7"W	15	360	—•— (K)	Fonctionne à longueur d'année.
Île Jacinto 52°56'31"N 129°36'43"W (NAD 27)	15	360	---•— (Q)	Fonctionne à longueur d'année.
Juan De Fuca Bouée Lumineuse "J" de Séparation du Trafic, É-U 48°29'36.8"N 125°00'00"W	8	360	--- (O)	Fonctionne à longueur d'année.
Passage Burrard Bouée Lumineuse «QB» 49°19'02.2"N 123°12'04.5"W	15	360	—•— (K)	Fonctionne à longueur d'année.

Nom et emplacement	Portée Milles Marins	Degrés d'arc	Identification	Remarques
Passage Esperanza Bouée à Sifflet Lumineuse « M40 » 49°47'07.4"N 127°02'28.5"W	15	360	— • — (K)	Fonctionne à longueur d'année.
Pine Island 50°58'32.2"N 127°43'40.7"W	15	270	— — (M)	Fonctionne à longueur d'année.
Pointe Lawn Feu à Secteurs 53°25'29.8"N 131°54'50.3"W (NAD 27)	15	180	— • — (K)	Fonctionne à longueur d'année.
Race Rocks Bouée d'avertissement Lumineuse sud « VF » 48°14'04.4"N 123°31'58.7"W	15	360	— • • • (B)	Fonctionne à longueur d'année.
Île Ridley Bouée à Cloche Lumineuse « D27 » 54°11'56"N 130°21'26.2"W	15	360	— — • (G)	Fonctionne à longueur d'année.
Rosario (Bouée d'Entrée de la Voie de Navigation du Déroit) R (É.-U.) 48°16'25.3"N 123°6'34.6"W			— (T)	Opéré par les États-Unis.
Rosenfeld Rock Bouée Lumineuse « U59 » 48°48'11.4"N 123°01'38.7"W	15	360	— • — • (C)	Fonctionne à longueur d'année.
Rose Spit 54°09'40"N 131°39'35.2"W (NAD 27)	15	360	— — • — (Q)	Fonctionne à longueur d'année.
Seal Rocks 53°59'58.8"N 130°47'31.3"W (NAD 27)	15	360	— • — — (Y)	Fonctionne à longueur d'année
Seapool Rocks Bouée Lumineuse et à Sifflet « Y49 » 48°48'53.3"N 125°12'19.1"W	15	360	— • — (K)	Fonctionne à longueur d'année.
Thrasher Rock 49°09'00"N 123°38'30"W	15	360	— • • — (X)	Fonctionne à longueur d'année.

2.4.2 Arctique de l'Ouest

Tableau 2-12 - Toutes les stations sont situées dans les T.-N.-O. et le Nunavut

Nom et emplacement	Portée Milles Marins	Degrés d'arc	Identification	Remarques
Cap Dalhousie 70°16'05"N 129°42'36"W (NAD 27)	5	360	— • • • (Z)	Saison de navigation seulement.
Collinson Head 69°34'30"N 138°51'34"W	10	360	— • (N)	Saison de navigation seulement.
Île Hardisty 61°43'52.7"N 114°35'00.2"W	10	360	— • • (G)	Saison de navigation seulement.
Île Pelly 69°37'27.6"N 135°29'10.3"W (NAD 27)	5	360	— • — — (Y)	Saison de navigation seulement.
Île Pullen 69°46'26.2"N 134°24'15.7"W	20	360	— • • (G)	Saison de navigation seulement.
Île Relief 70°08'45"N 130°49'30"W (NAD 27)	20	210	— • • • (Z)	Saison de navigation seulement.
Île Tuktoyaktuk Radiophare d'Alignement 69°27'21.3"N 132°59'49"W (NAD 27)	5	360	— • — • (C)	Saison de navigation seulement.
Îles Baillie 70°38'16.5"N 128°15'46.6"W	20	360	— • — (K)	Saison de navigation seulement.
Îles Pilot 62°13'04"N 114°06'49.3"W	15	360	— • — • (C)	Saison de navigation seulement.
Île Pitt 69°09'15"N 136°10'30"W (NAD 27)	10	360	— • — (K)	Saison de navigation seulement.
Pointe Atkinson 69°56'46.7"N 131°26'59.3"W	5	360	— • — — (Y)	Saison de navigation seulement.
Pointe Calton 69°30'09"N 139°06'30"W (NAD 27)	12	360	— • • (G)	Saison de navigation seulement.
Pointe Kay 69°17'26"N 138°22'42"W (NAD 27)	20	190	— • — (K)	Saison de navigation seulement.

Nom et emplacement	Portée Milles Marins	Degrés d'arc	Identification	Remarques
Pointe Shingle 69°00'30"N 137°34'12"W (NAD 27)	10	360	—•— (Y)	Saison de navigation seulement.
Pointe Warren 69°45'00"N 132°21'30"W	10	360	—•• (C)	Saison de navigation seulement.
Cap Bexley 69°00'40"N 115°55'00"W	10/20	210	—•— (Y)	Saison de navigation seulement.
Île Delta 68°35'26"N 100°01'45"W (données inconnues)	20	360	—• (G)	Saison de navigation seulement.
Île Ristvedt 68°30'51.8"N 099°15'13.9"W (données inconnues)	10	360	—•— (Y)	Saison de navigation seulement.
Île Wiik 68°31'24"N 099°33'07"W (données inconnues)	10	360	—•• (Z)	Saison de navigation seulement.
Îles Nordenkiold 68°21'12"N 100°47'12"W (données inconnues)	10	360	—•— (K)	Saison de navigation seulement.
Pointe Cache 68°39'24"N 113°25'00"W	20	360	—• (G)	Saison de navigation seulement.
Pointe McClintock 69°18'45"N 099°53'00"W (données inconnues)	20	360	—•• (C)	Saison de navigation seulement.
Pointe Taylor 69°37'15"N 095°35'24"W (données inconnues)	6	360	—•— (Q)	Saison de navigation seulement.

PARTIE 3 SERVICES DE TRAFIC MARITIME

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

3.1 RESPONSABILITÉS

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

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

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

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

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

3.2 AUTORISATION

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

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

Il est nécessaire d'obtenir une autorisation avant:

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

3.3 COMMUNICATIONS

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

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

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

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

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

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

3.3.1 Difficultés de communications

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

3.3.2 Défectuosité de l'équipement radio du navire

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

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

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

3.3.3 Utilisation de la langue anglaise

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

3.4 DESCRIPTION DES ZONES

3.4.1 Ouest du Canada

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

3.4.2 Nord canadien

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

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

3.5 APPLICATION AUX ZONES

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

3.5.1 Ouest du Canada – Zone hauturière

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

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

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

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

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

La participation est obligatoire.

3.5.3 Ouest du Canada – Zones de trafic maritime locales

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

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

La participation est obligatoire.

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

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

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

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

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

Courriel: vts.rupert@innav.gc.ca
Téléphone: 250-627-3071

ou sans frais via un centre des SCTM

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

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

Courriel: sans@nvmc.uscg.gov
Téléphone: 1-800-708-9823
Télécopieur: 1-800-547-8724

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

3.6.3 Ouest du Canada – Zone de trafic hauturier

3.6.3.1 Renseignements requis

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

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

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

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

3.6.4.1 Renseignements requis

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

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

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

3.6.4.2 Arrivée dans une zone

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

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

3.6.4.3 Arrivée à un point d'appel

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

3.6.4.4 Arrivée au poste d'amarrage

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

3.6.4.5 Appareillage

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

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

3.6.4.6 Manœuvres

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

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

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

3.6.4.7 Changement dans les renseignements

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

3.6.4.8 Comptes rendus inhabituels

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

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

Notes:

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

3.6.4.9 Procédures différentes

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

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

3.6.5 **NORDREG – Comptes rendus de zone**

3.6.5.1 **Format**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.6.5.4 Départ du poste d'amarrage/de mouillage

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

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

3.6.5.5 Au moment de se mettre en route après un incident

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

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

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

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

3.6.5.7 Tous les jours

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

3.6.5.8 Autres situations

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

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

3.6.5.9 Arrivée au poste d'amarrage/de mouillage

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

3.6.5.10 Sortie de la zone

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

3.6.5.11 Compte rendu de déroutement

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

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

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

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

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

Coordonnées NORDREG

Les comptes rendus NORDREG doivent être envoyés à:

Centre des SCTM d'Iqaluit

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

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

Centre des SCTM de Prescott

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

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

3.6.5.12 Pour les navires se dirigeant vers un port canadien:

Rapport sur les renseignements exigés au préalable

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

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

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

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

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

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

2. Head of the Line jusqu'à Fort Simpson

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

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

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

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

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

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

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

Les avis de sécurité devraient comprendre les renseignements suivants:

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

EXEMPLE:

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

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

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

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

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

3.8.1 Services co-opératif de trafic maritime (CVTS)

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

3.8.2 Prince Rupert Traffic

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

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

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

3.8.3 Seattle Traffic

Détroit de Juan de Fuca

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

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

3.8.4 Victoria Trafic

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

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

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

3.9 ZONE INTERDITE AUX NAVIRES-CITERNES

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

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

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

La ZEP est définie comme suit:

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

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

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

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

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

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

3.10.1 Navires visés

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

3.10.2 Procédures applicables au mouvement des navires

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

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

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

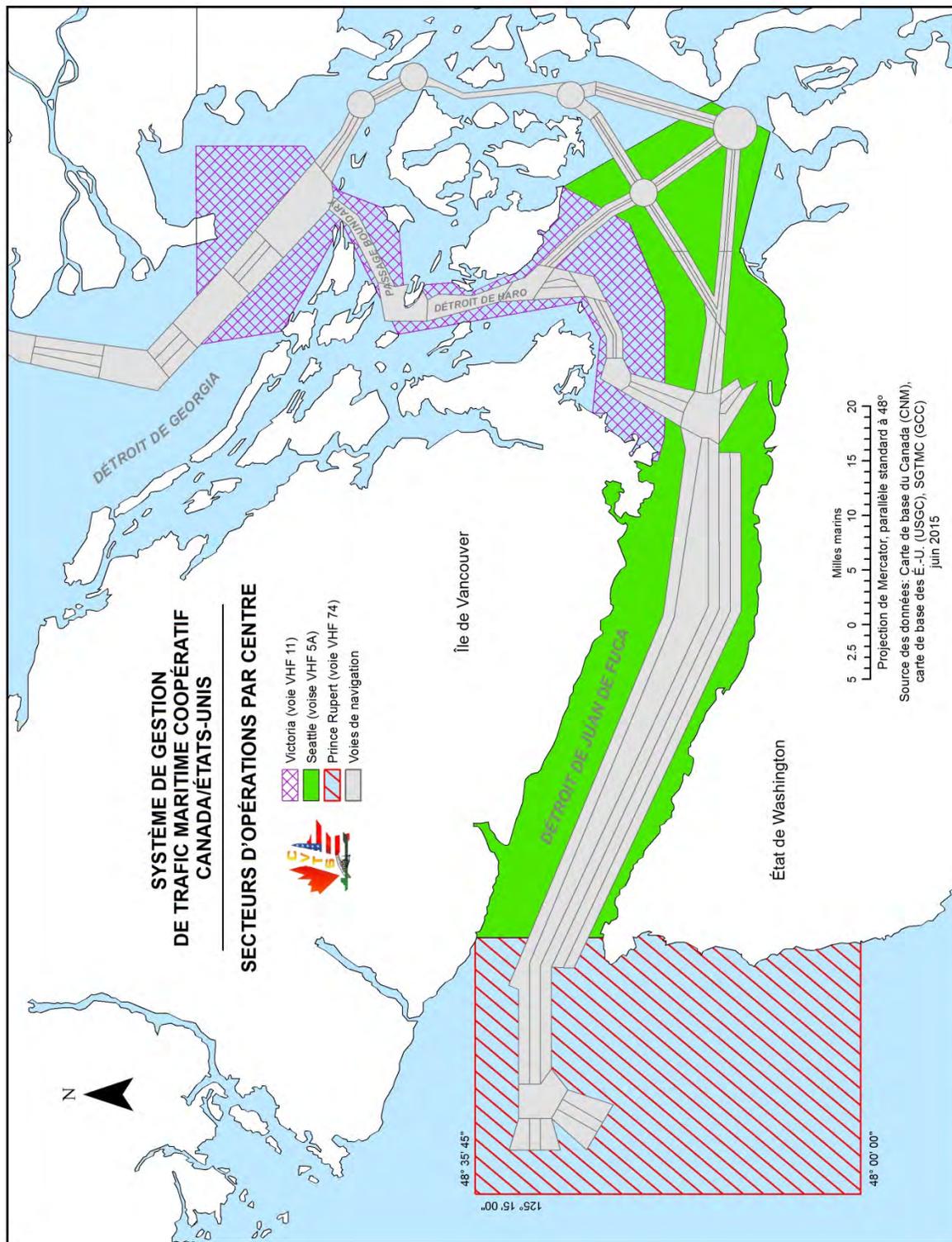
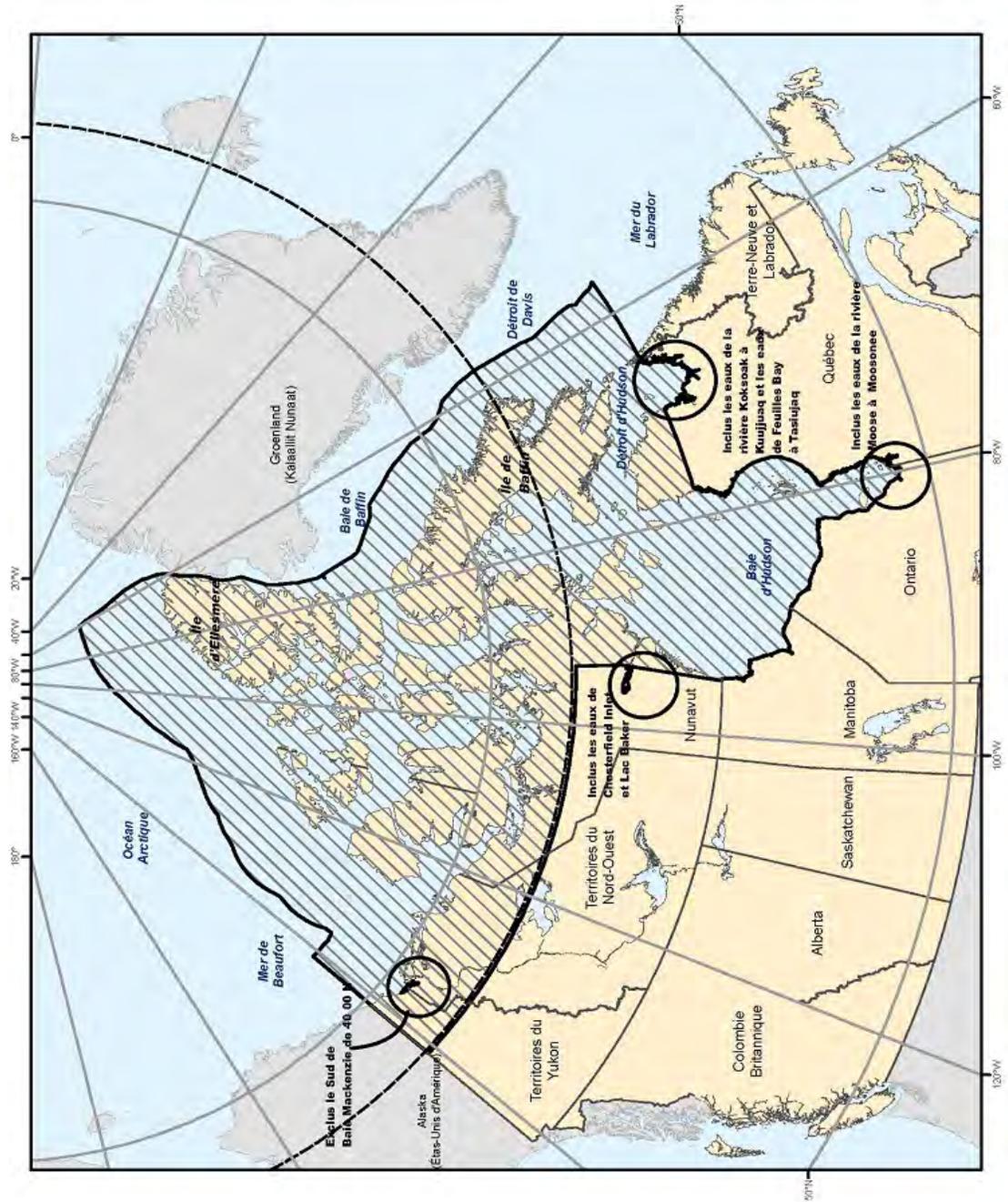


Figure 3-2 - Zone de services de trafic maritime du Nord canadien (NORDERG)



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

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

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

Tableau 3-3 - Indicatifs et fréquences de Prince Rupert

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

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

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

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

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

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

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

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

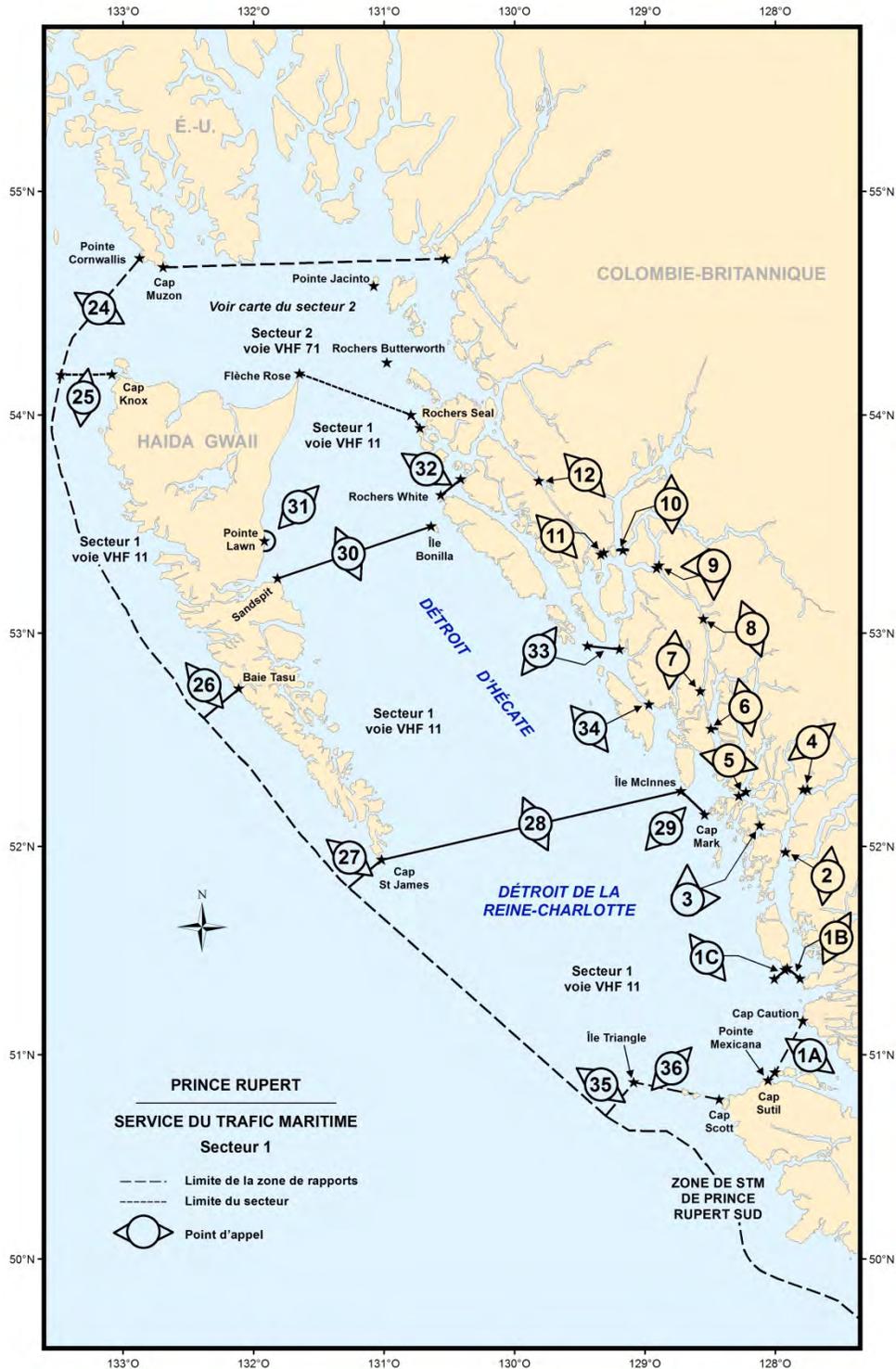


Figure 3-4 - Service du trafic maritime - Prince Rupert –Nord- Secteur 2

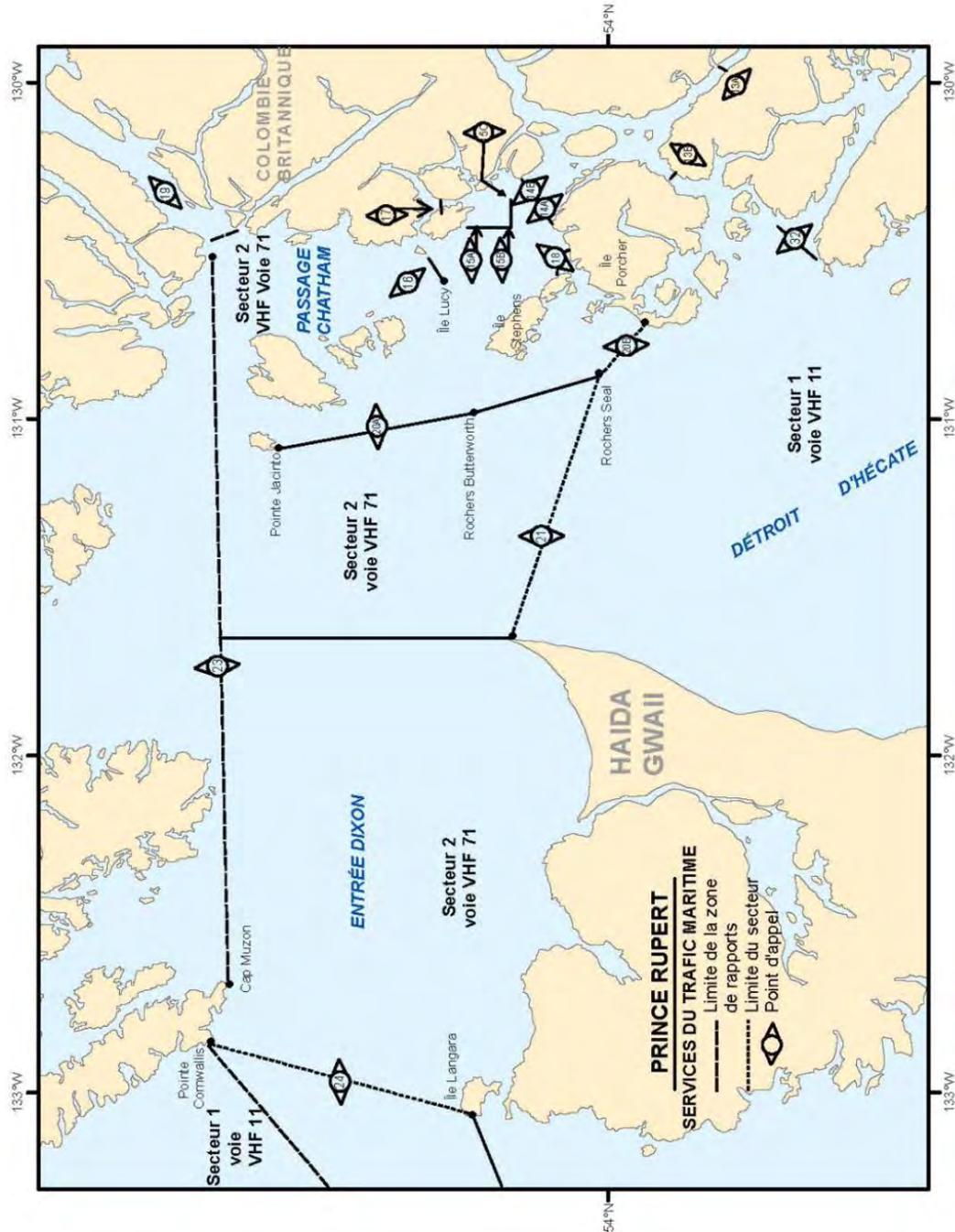


Tableau 3-5 - Secteurs et limites pour Prince Rupert - Sud

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

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

Tableau 3-6 - Indicateurs et fréquences pour Prince Rupert

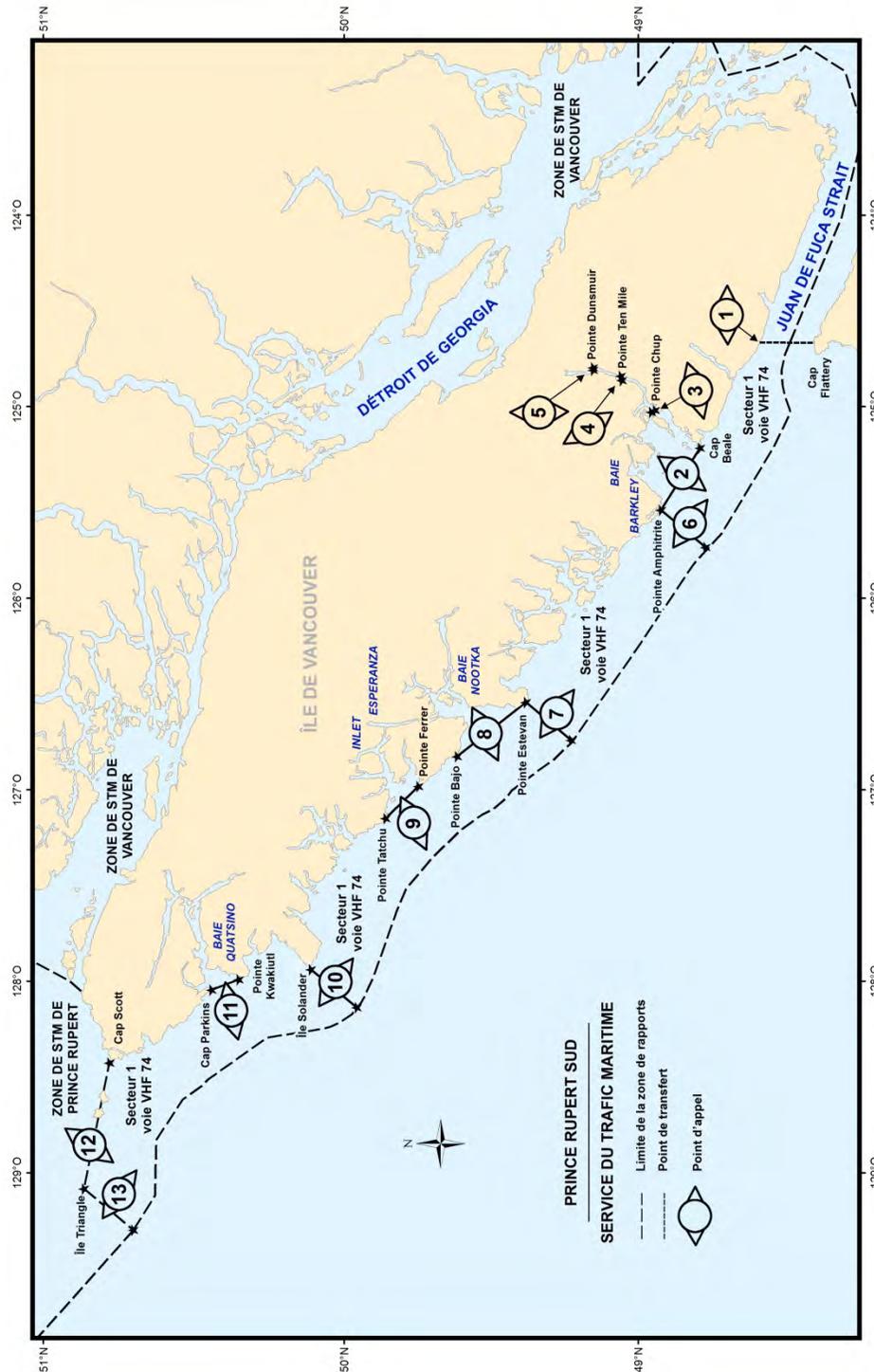
Secteur	Indicatif	Voie	Fréquence (MHz)
1	"Prince Rupert Trafic"	74	156.725

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

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

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

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



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

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

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

Tableau 3-9 - Indicatifs et fréquences pour Victoria

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

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

3.11.2.1 Procédures spéciales

Navires sortant de Brotchie Ledge

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

Point Grey / Point Atkinson

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

Tableau 3-10 - Points d'appel pour Victoria

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

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

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

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

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

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

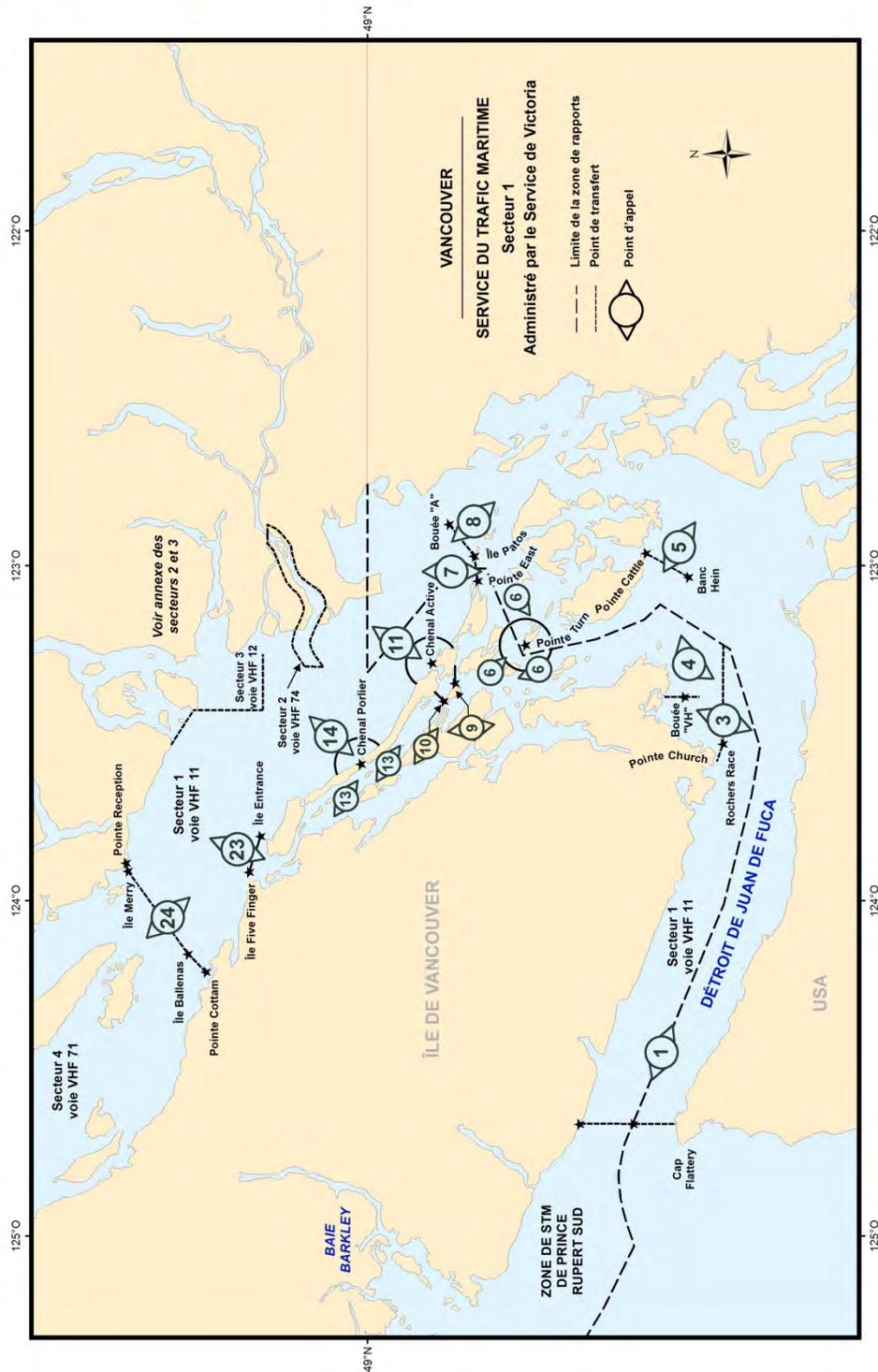
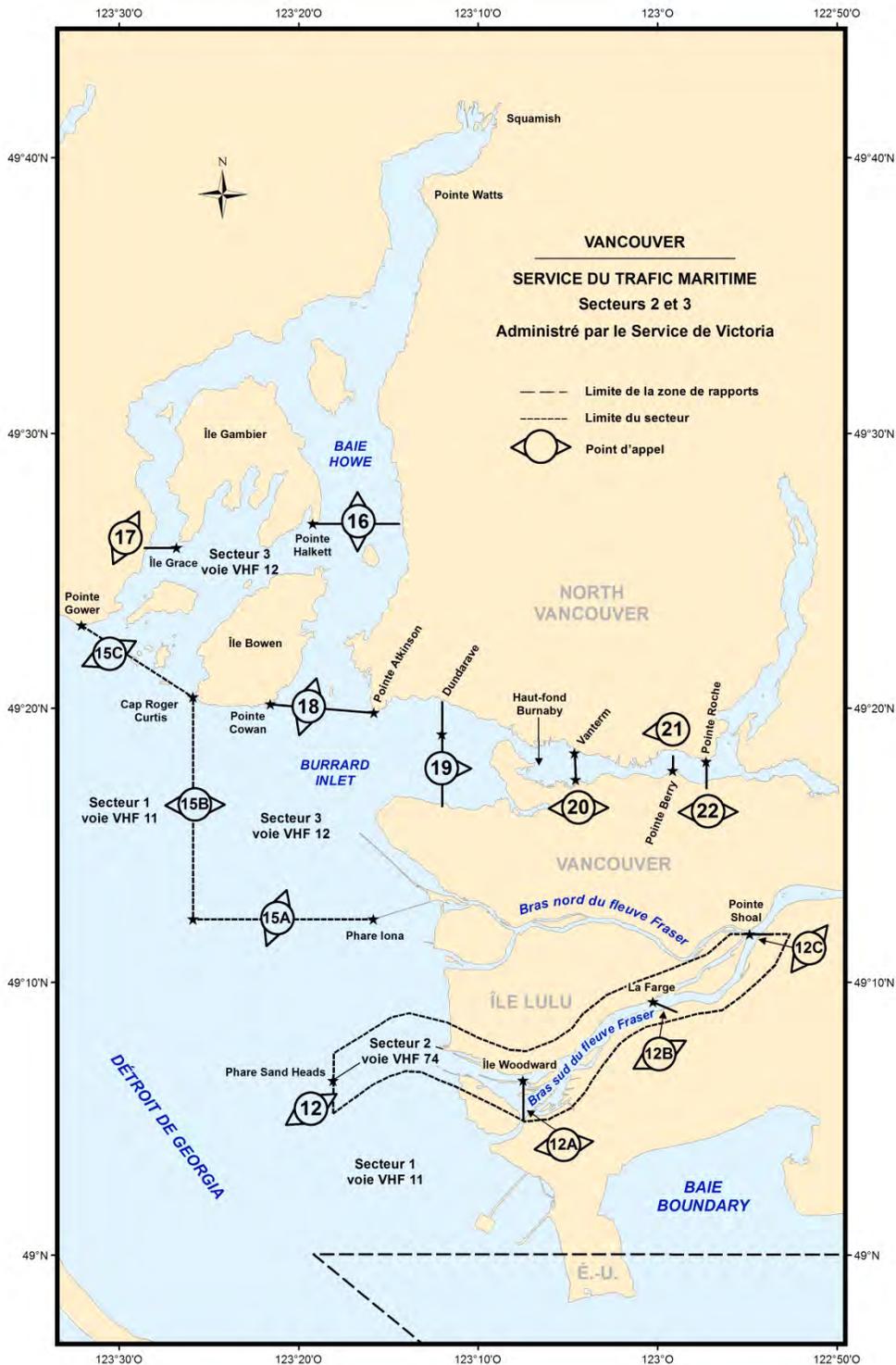


Figure 3-7 - Service de trafic maritime - Vancouver - Secteur 2 et 3



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

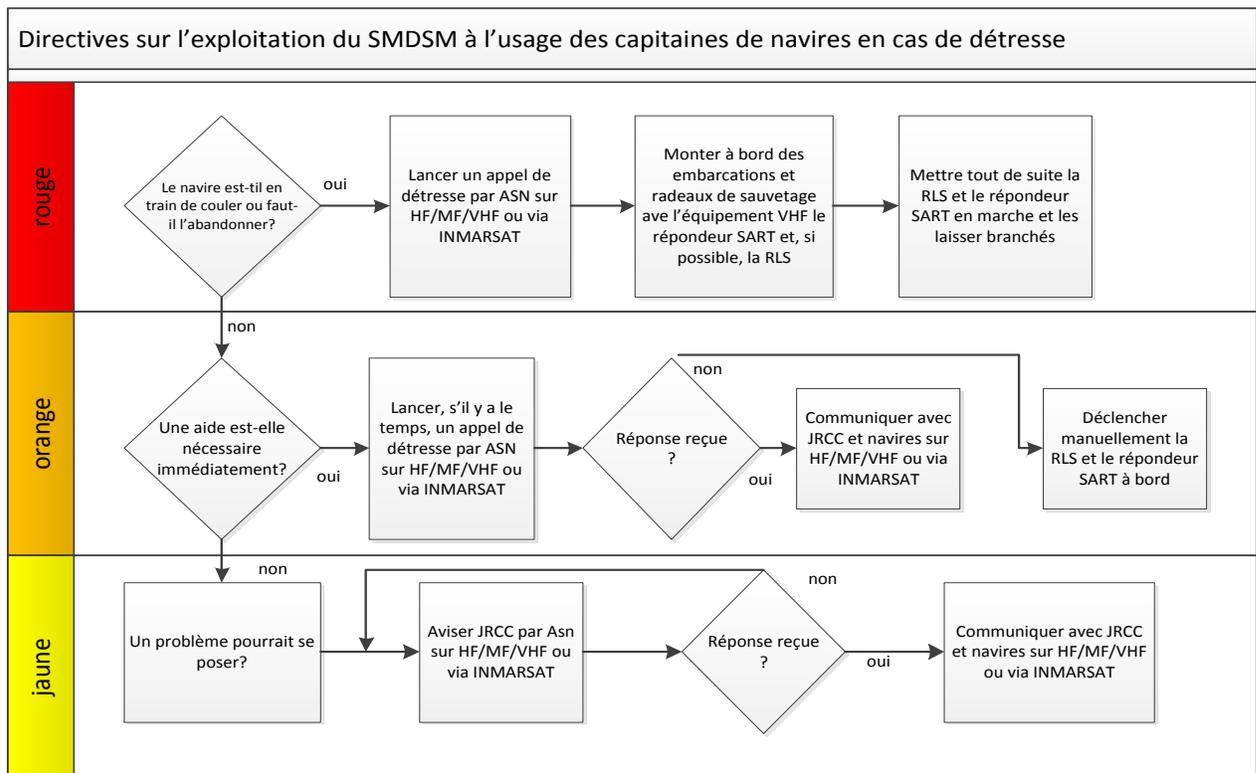
En 1992, l'Organisation maritime internationale (OMI) a réalisé un diagramme destiné à renseigner les capitaines de navires sur la manière d'utiliser le service SMDSM en cas de détresse (COM/Circ.108). Il y est recommandé de mettre ce diagramme bien en vue à la passerelle du navire.

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

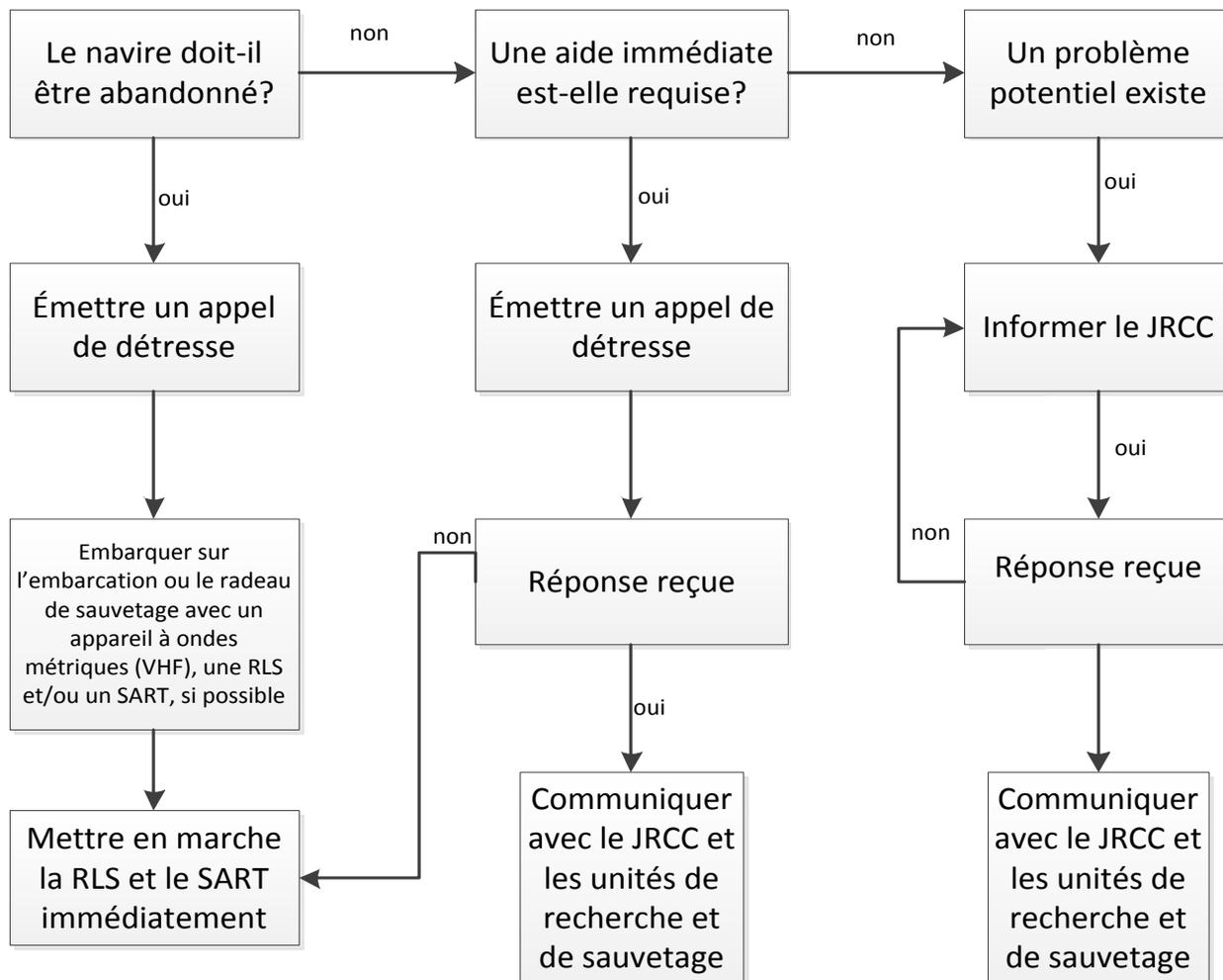
4.2.5.1 Alerte des Autorités de Recherche et de Sauvetage (MSC/Circ.892)

- 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.

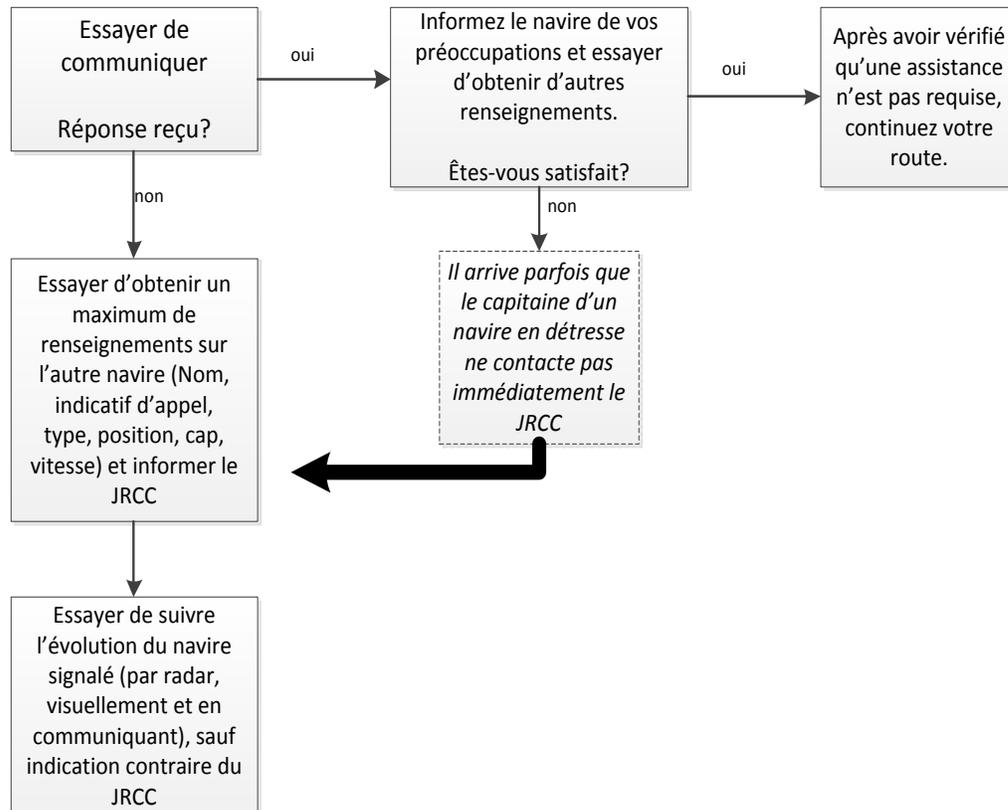
Figure 4-2 - Conseils à suivre par les capitaines de navires en détresse ou dans des cas d'urgence



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

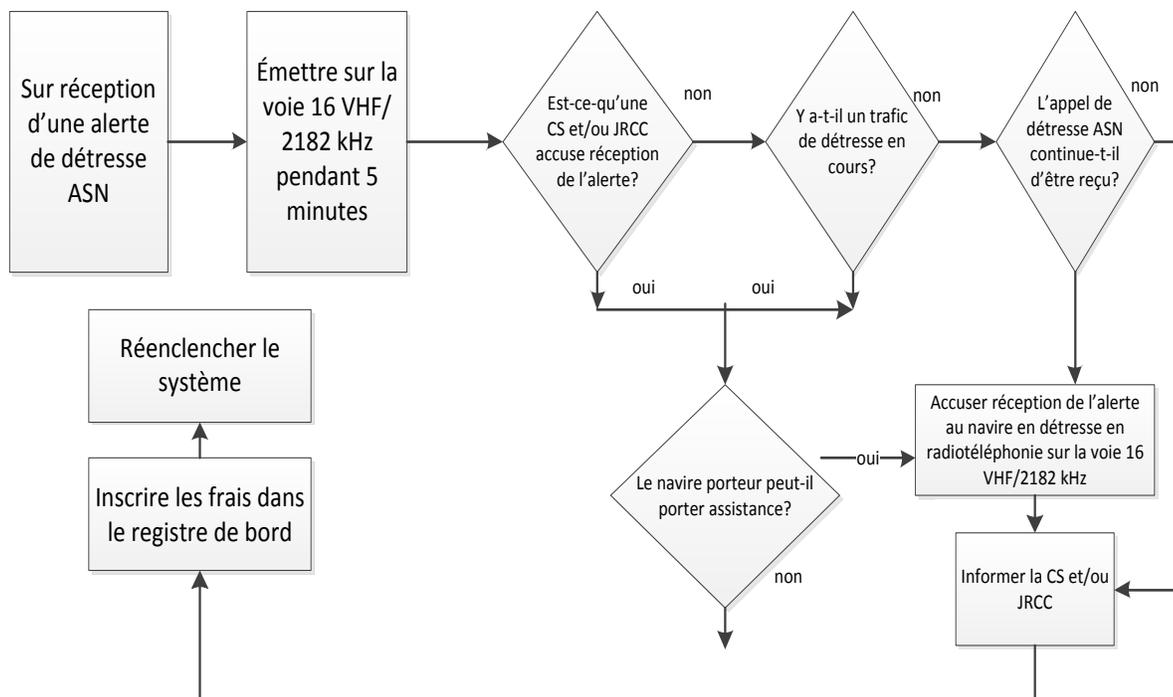
Il conviendrait de noter qu'à bord des navires, les alertes de détresse, les accusés de réception d'alertes de détresse et les appels de relais de détresse ne peuvent être émis qu'avec la permission du capitaine du navire.

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



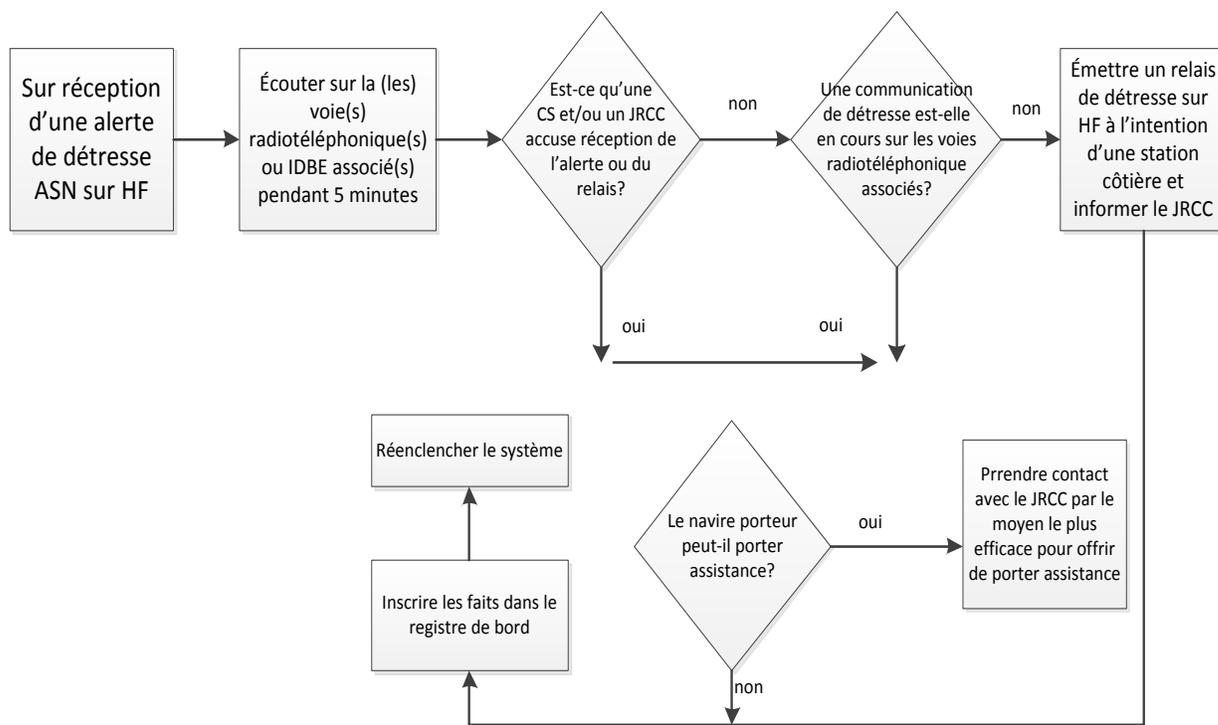
REMARQUES:

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.

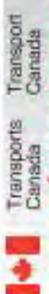
Nota 2: Le navire devrait établir les communications avec la station qui contrôle les cas de détresse selon les instructions et porter assistance selon que de besoin et de manière appropriée.

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 HABITOTÉLÉPHONE

Nom du navire _____

Numéro ISMIM _____

Signaux de détresse, d'urgence et de sécurité

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

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

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

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

Annulation d'une fausse alerte de détresse sur VHF-ASN

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

Code d'épellation

A	Mls	I	India	Q	Quebec	Y	Yukon
B	Brais	J	Juliett	R	Romeo	Z	Zulu
C	Charley	K	Kilo	S	Sierra		
D	Delta	L	Liima	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		

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.

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 rattrape 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).

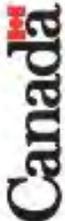
EXEMPLE DE MESSAGE DE DÉTRESSE (MAYDAY)

Appuyer sur le bouton de détresse, puis prononcer le message de détresse : MAYDAY, MAYDAY, 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, Radio Garde côtière St. John's, Ici (NOM DU NAVIRE REPÉTÉ 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 capot arrière, nous essayons de pomper l'excédent. Terminé. *

TF 9876 (13/2003)



* On peut obtenir un numéro ISMIM d'Industrie Canada et enregistrer la RLS 405 MHz au Service national de recherche et de sauvetage (services gratuits) 1-800-737-9114.

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 amplifiatifs// (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/>.

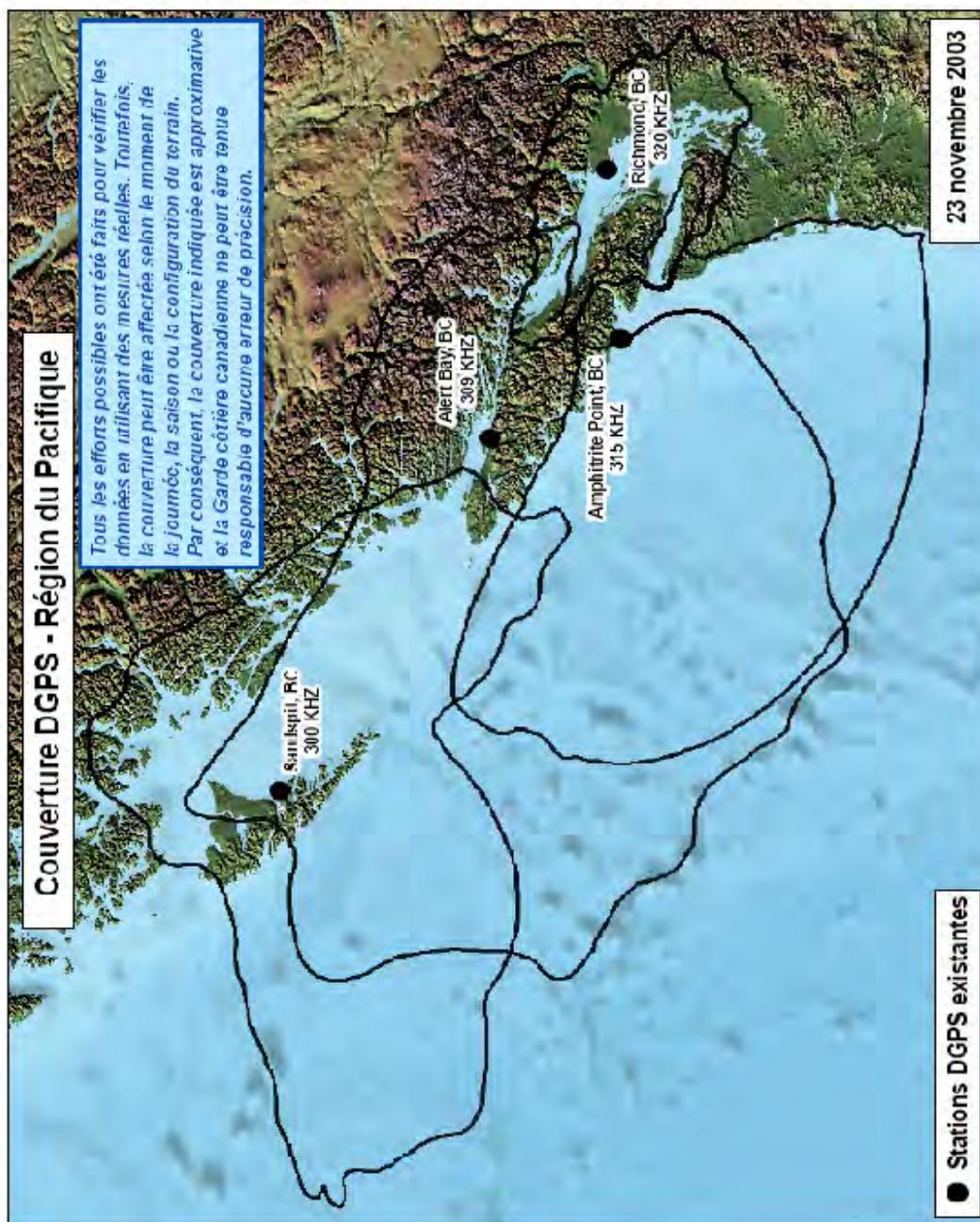
La Figure 4-7 illustre la couverture type qu'assurent les émissions existantes. Les utilisateurs devraient être avisés que cette couverture peut varier à court et à long termes en raison des conditions environnementales et saisonnières.

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

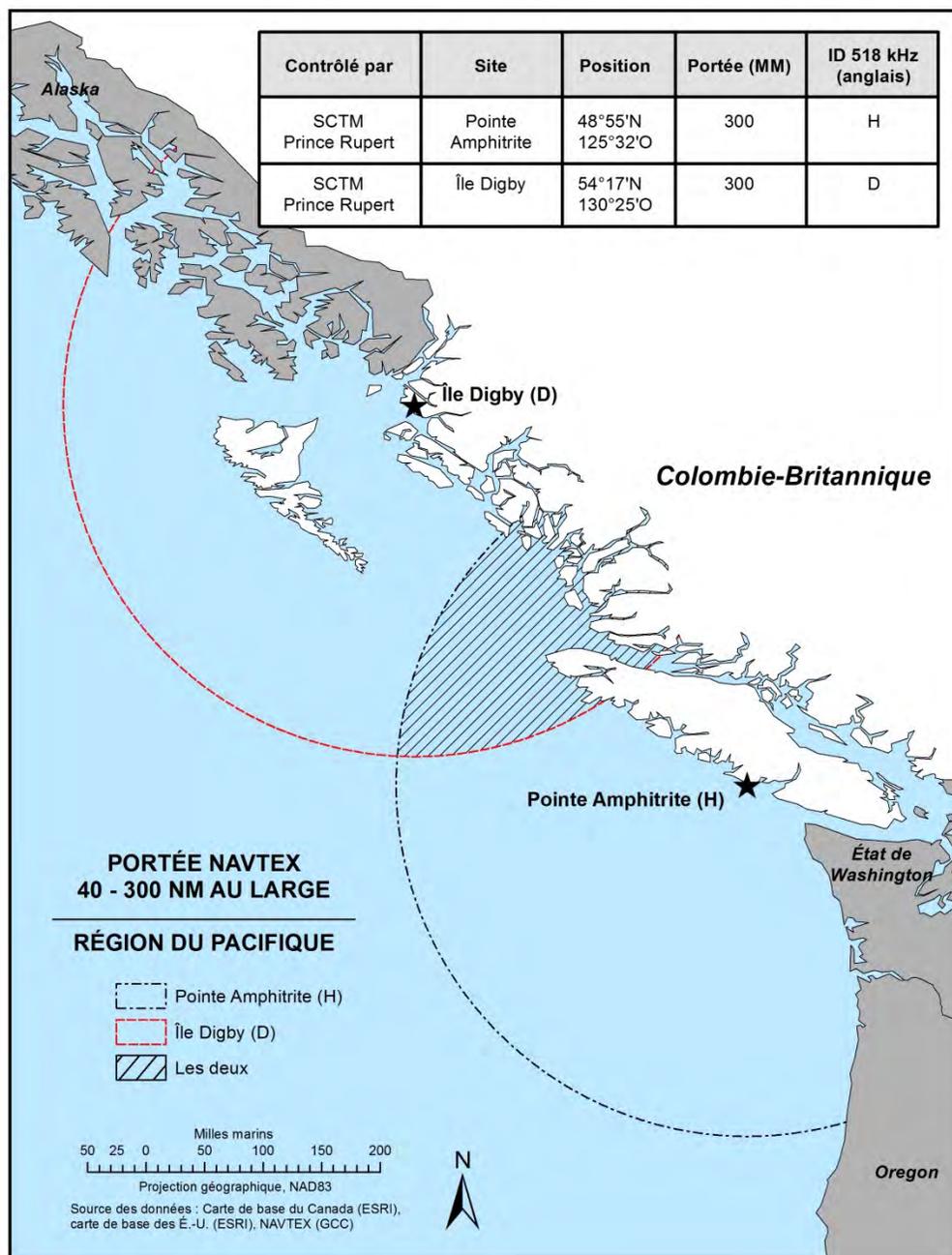


Figure 4-9 - Zones maritimes canadiennes SMDSM A3/A4 - Couverture théorique

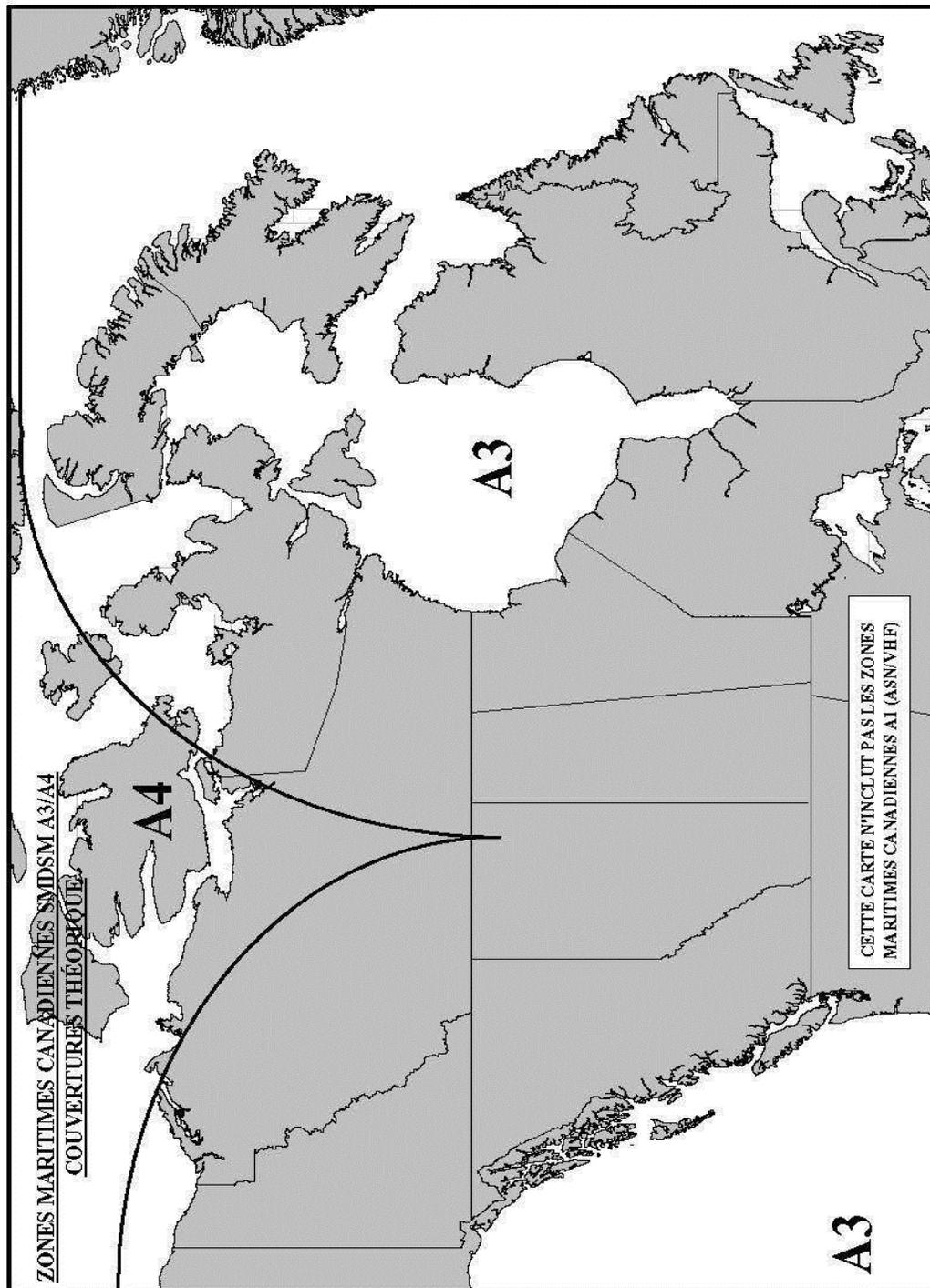
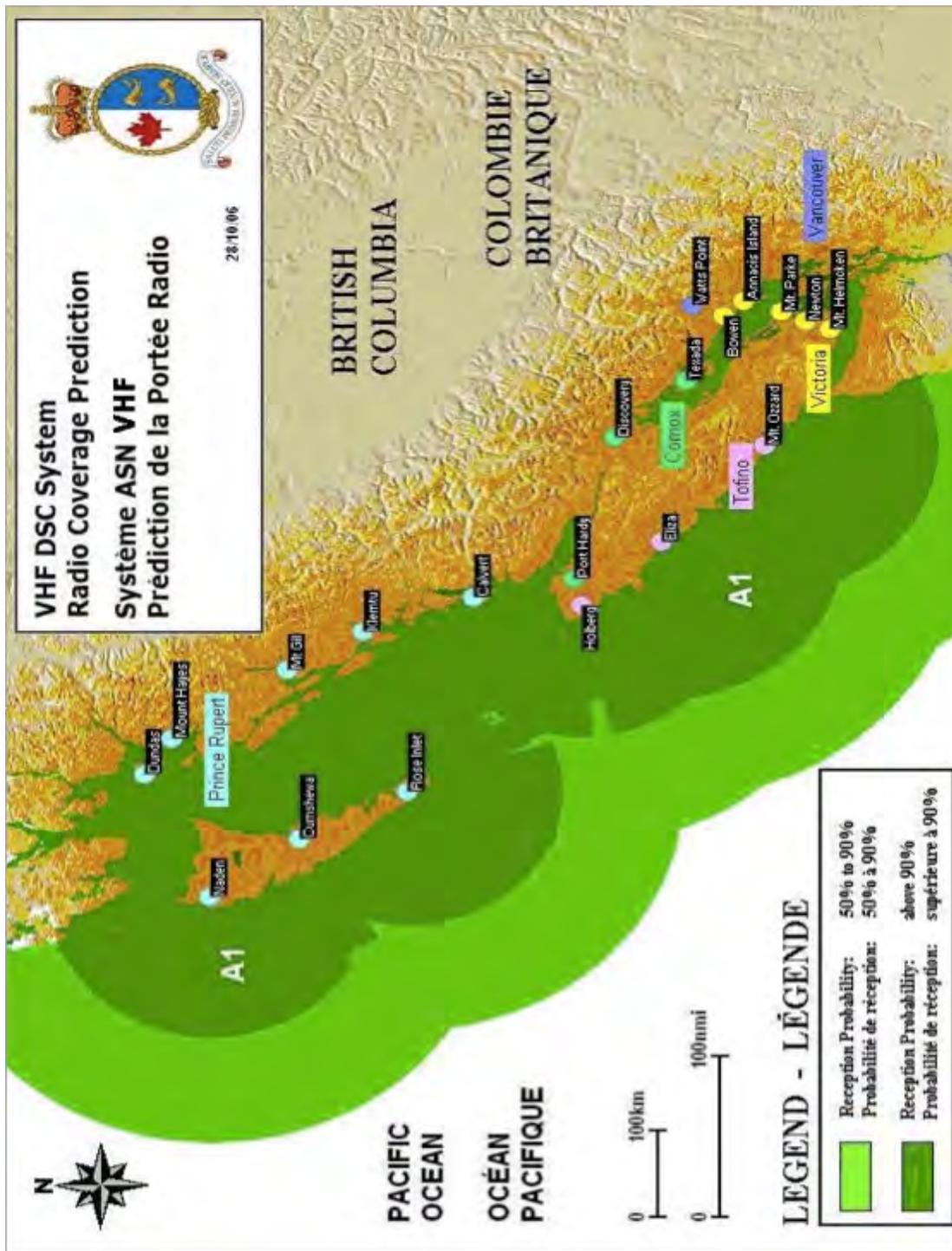


Figure 4-10 - Système ASN VHF Pédiction de la Portée Radio - Océan Pacifique



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.

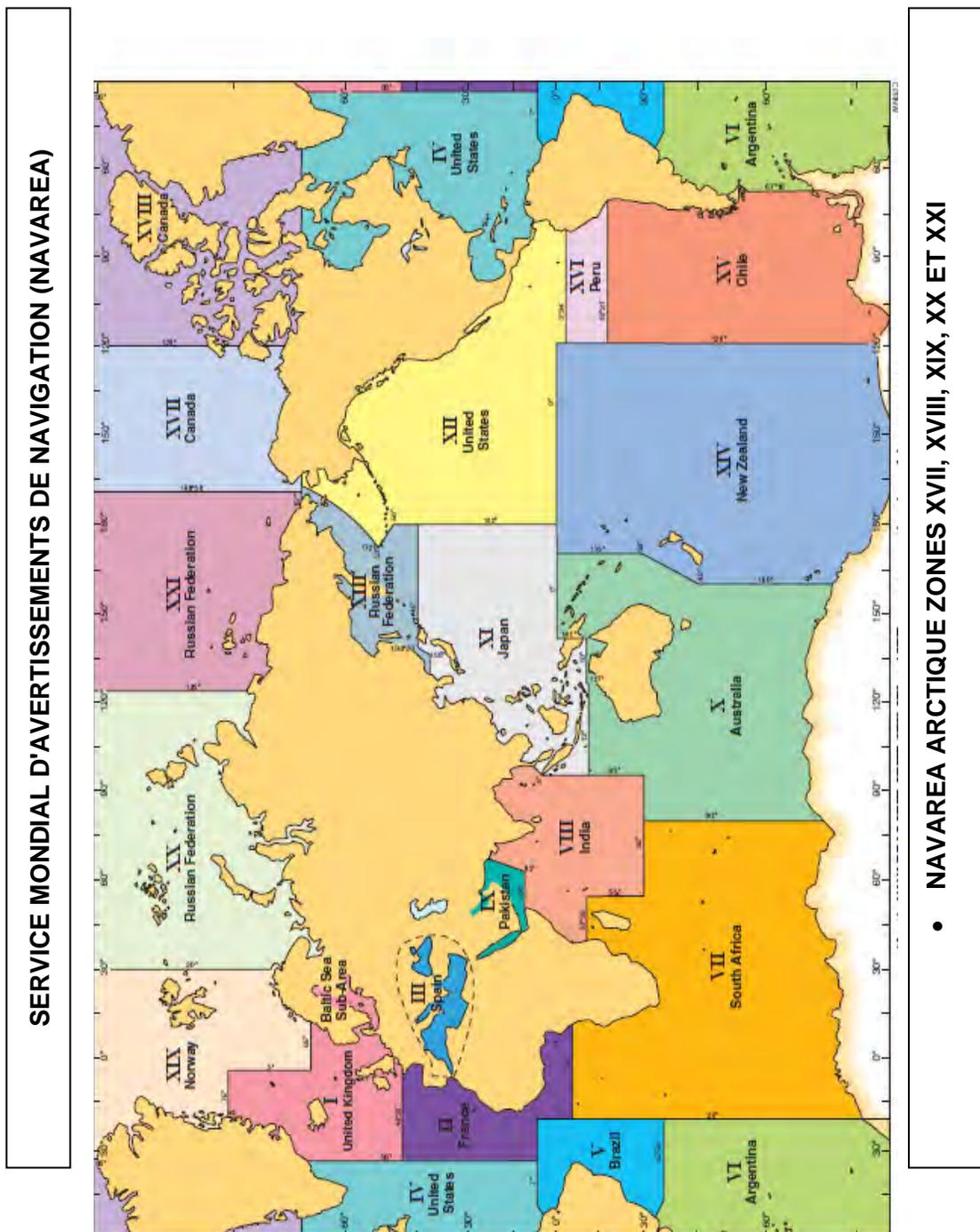
4.3.3.3 Objet des avertissements de zone NAVAREA

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
iceatl@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	
	<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	
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 (RDIN).						
Date				Signature de l'agent ou du capitaine		
						FP-S286-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/>

PARTIE 5 PROGRAMME D'AVERTISSEMENTS ET DE PRÉVISIONS MARITIMES ET DE GLACE D'ENVIRONNEMENT CANADA

5.1 CONTEXTE

Le Service Météorologique du Canada (SMC) est opéré par Environnement Canada (EC). Les bureaux régionaux du SMC offrent un large éventail de produits et services destinés spécifiquement aux marins afin qu'ils puissent prendre des décisions éclairées sur la façon dont les conditions météorologiques vont affecter leurs opérations. La Garde côtière canadienne joue un rôle important dans la dissémination des prévisions et avertissements ainsi que dans la collection et diffusion des informations météorologiques en provenance des observateurs volontaires et des navires.

Le flux constant de données en provenance des stations d'observation côtières automatisées et manuelles, et aussi des navires, des bouées météorologiques, et des phares est complété par les images par satellite, les radars météorologiques et un ensemble complet de produits météorologiques numériques adaptés aux opérations maritimes.

5.2 PROGRAMME D'AVERTISSEMENTS MARITIMES

Lorsque nécessaire, des avertissements de conditions météorologiques extrêmes pouvant causer des pertes de vie ou des dommages à la propriété en mer, tel que: « vents forts, embruns verglaçants, niveaux d'eau côtières élevées, lignes de grain ou autres phénomènes localisés », seront émis pour la zone économique au large des côtes, y compris la voie maritime du Saint-Laurent et les eaux intérieures importantes.

On définit les eaux intérieures importantes comme ayant des activités maritimes significatives et où le temps requis pour gagner bon port la berge est comparable au temps visé par l'avertissement météorologique. Les critères d'émission des avertissements météorologiques sont basés sur les normes nationales, mais déterminés régionalement en relation d'une climatologie régionale appropriée et les besoins de la communauté maritime locale. Le tableau suivant décrit le programme d'avertissements:

Tableau 5-1 - Avertissements synoptiques

Avertissements synoptiques*	Critères d'émission
Avertissement de vent fort ⁽¹⁾	Vent ⁽²⁾ de 20 à 33 nœuds inclusivement soufflant actuellement ou prévus sur une portion quelconque d'un secteur maritime, y compris toute portion définie par un effet local ou un énoncé d'« exception ».
Avertissement de coups de vent	Vent ⁽²⁾ de 34 à 47 nœuds inclusivement soufflant actuellement ou prévus sur une portion quelconque d'un secteur maritime, y compris toute portion définie par un effet local ou un énoncé d'« exception ».
Avertissement de vent de tempête	Vent ⁽²⁾ de 48 à 63 nœuds inclusivement soufflant actuellement ou prévus sur une portion quelconque d'un secteur maritime, y compris toute portion définie par un effet local ou un énoncé d'« exception ».
Avertissement de vent de force ouragan	Vent ⁽²⁾ de 64 nœuds ou plus soufflant actuellement ou prévus sur une portion quelconque d'un secteur maritime, y compris toute portion définie par un effet local ou un énoncé d'« exception ».
Avertissement d'embruns verglaçants	Taux d'accrétion de glace actuel ou prévu de plus de 0,7 cm/hr sur une portion quelconque d'un secteur maritime, y compris toute portion définie par un effet local ou un énoncé d'« exception ».

Notes:

* Ces avertissements sont inclus dans le corps de la prévision.

1. Le programme d'avertissement de vent fort est en vigueur sur une base régionale tel que requis pour les eaux côtières et intérieures pendant la saison de navigation de plaisance. Il n'est pas obligatoire d'émettre un avertissement de vent fort lorsque la vitesse du vent se situe dans la plage de 15 à 20 nœuds. Cette plage est généralement utilisée pour plus de précision.
2. Les rafales sont exclues de la définition.

Plage: Sauf dans le cas de la note 1 ci-dessous, lorsqu'une plage est utilisée pour décrire la vitesse du vent, c'est sa valeur supérieure qui détermine la catégorie d'avertissement.

Tableau 5-2 - Avertissements localisés

Avertissements / veilles localisés*	Critères d'émission
Veille de grains	Préavis de conditions propices à la formation de lignes de grains.
Avertissement de grains	Rafales de vent \geq à 34 nœuds associées à une ligne ou à une zone organisée d'orages.
Veille de tornade	Préavis de conditions propices à la formation de tornades.
Alerte de tornade	Indications de formation de tornade (échos radar, rapport d'une source fiable, etc.) dans un secteur maritime, ou déplacement d'une tornade d'un secteur terrestre à un secteur maritime adjacent.
Veille de trombes marines **	Préavis de conditions propices à la formation de trombes marines chargées d'air froid.
Avertissement de niveau élevé des eaux	Émis pour alerter les navigateurs et les populations côtières d'impacts potentiellement dangereux dus à une élévation anormale du niveau de la mer ou de fortes vagues dans les zones côtières.
Veille ou avertissement maritime spécial	Description des conditions autre que celles décrites plus haut pouvant avoir les conséquences dangereuses pour la navigation et ne pouvant être décrites dans le corps du message d'un avertissement en particulier.

Notes: * Ces avertissements sont émis au moyen de messages séparés.

**Aucun avertissement de trombes marines n'est émis

Avertissements de glace: se référer à la section 5.10 sur le Service canadien des glaces.

5.3 PROGRAMME DE PRÉVISIONS MARITIMES ET DES GLACES

Les prévisions maritimes sont produites pour la zone maritime économique incluant la voie maritime du Saint-Laurent et les eaux majeures intérieures.

Pour la glace, les prévisions des glaces sont produites pour les zones maritimes au large et aussi pour les Grands Lacs. La cédule de production est détaillée dans chacune des annexes régionales de cette partie. Le programme de prévisions inclut les bulletins suivants:

Tableau 5-3 - Programme de prévisions maritimes

Nom de la prévision ou bulletin	Détails
Situation maritime technique	Donne les positions et tendances de principaux systèmes météorologiques. La période de validité couvre le jour 1 et le jour 2.
Prévision maritime (ou prévision maritime régulière).	Donne l'information sur: les avertissements synoptiques, le vent, la visibilité, la précipitation et les embruns verglaçants. Inclut la température de l'air si approprié. Valable pour le jour 1 et le jour 2.
Prévision pour la navigation de plaisance	Prévision maritime adaptée aux besoins des navigateurs de plaisance sur une base saisonnière. Cette prévision est disponible seulement pour certaines régions spécifiques.
Communiqué maritime	Émis, lorsque jugé nécessaire. Ce communiqué donne de l'information météorologique additionnelle sur des conditions maritimes potentiellement dangereuses.
Prévision de la hauteur des vagues	Donne de l'information sur la hauteur des vagues significatives. Valable pour le jour 1 et le jour 2. (N'est pas émise pour les voies navigables intérieures ou les lacs du Nord et de l'Arctique).
Prévision maritime à long terme	Destiné comme un outil de planification à long terme, cette prévision donne un aperçu sur les vents sur une période de validité qui couvre les jours 3, 4 et 5.
Bulletin sur les icebergs	Information sur la distribution des icebergs à l'heure d'émission du bulletin.
Prévisions des glaces	Information sur les conditions de glaces dangereuses. Valable pour le jour 1 et le jour 2.
NAVTEX ⁽¹⁾	Abrévié de « NAVigational TelEx », ce bulletin est conforme aux normes de l'Organisation Maritime Internationale (OMI). Le bulletin NAVTEX est émis, dans un format standard abrégé, avec chaque prévision maritime régulière ou des prévisions des glaces. Voir 5.7.1 'Abréviations NAVTEX.'
MAFOR ⁽¹⁾	Une prévision codée et spécialisée produite pour les régions du Québec et de l'Ontario.

Note: (1). De plus amples renseignements sur le NAVTEX sont donnés à la section 5.7

5.3.1 Contrôle des prévisions

Les prévisions sont suivies et amendées si nécessaire, pour représenter les changements de conditions météorologiques imprévues, rencontrant certains critères basés sur les principes suivants:

- il y a risque pour la sûreté ou la sécurité;
- les inconvénients pour la communauté maritime sont étendus; ou
- le produit peut affecter négativement la crédibilité du programme des prévisions maritimes.

5.3.2 Zones de prévisions maritimes et de glace

Les prévisions maritimes et des glaces sont émises pour les zones maritimes telles que délimitées par les contours tracés sur les cartes faisant partie des annexes pour les différentes régions. La grandeur et les limites des zones sont décidées au niveau des régions en se basant sur les considérations suivantes:

- l'intensité du trafic maritime;
- la capacité à prévoir à la solution proposée;
- le degré de variabilité climatologique de la météo marine;
- la capacité de distribution de l'information à la communauté maritime de façon efficace.

5.3.3 Conditions actuelles

Les Canadiens ont accès aux données météorologiques locales actuelles. La fréquence et la qualité de ces données suivent les normes établies par l'Organisation Météorologique Mondiale. Ces données peuvent comprendre:

- a) la direction et vitesse des vents;
- b) la pression atmosphérique;
- c) la condition du ciel;
- d) le type de précipitation;
- e) les restrictions à la visibilité;
- f) la hauteur des vagues;
- g) la température de l'air.

De l'information générale courante sur la glace de mer sera émise une fois par semaine à la communauté maritime afin de fournir un outil de planification adéquat pour ceux qui ont à naviguer dans les eaux infestées de glace.

5.3.4 Réponse en situation d'urgence

Un support météorologique incluant des informations et des prévisions est fourni en situation d'urgence. En cas d'événement polluant, Environnement Canada adhère à la politique du «pollueur payeur» dans la provision de tous ses services. Dans le cas d'une situation d'urgence, après entente, Environnement Canada rendra son système de distribution de données disponible afin de pouvoir transmettre de l'information vitale.

5.3.5 Distribution des avertissements météorologiques et service des prévisions

La prestation des services d'avertissements et de prévisions météorologiques à l'intention des marins navigant dans les eaux situées dans les zones de responsabilités d'Environnement Canada s'effectue en grande partie par l'entremise des communications de masse afin de rejoindre un maximum de marins grâce aux technologies de communications standards à leur disposition. Les principes suivants s'appliquent, peu importe la technologie disponible:

- a) Les prévisions et avertissements maritimes – l'information météorologique pour la sécurité maritime (met MSI) diffusés par Environnement Canada seront mis à la disposition de la communauté maritime par l'entremise des Services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne conformément aux lignes directrices, comme mentionné dans le cadre du Système mondial de détresse et de sécurité en mer (voir ARNM – Procédures générales – Systèmes – SMDSM section 4.2.1).
- b) Accès Internet via le réseau World-Wide Web: Toutes les prévisions et avertissements maritimes peuvent être trouvés à l'adresse suivante: http://www.meteo.gc.ca/canada_f.html; les marins devraient prendre note, toutefois, que l'internet ne fait pas partie du système d'information sur la sécurité maritime et qu'il ne faut jamais s'y fier comme étant le seul moyen d'obtenir la plus récente information en matière de prévisions et d'avertissements maritimes. L'accès peut être interrompu ou retardé avec ou sans préavis.
- c) Les avis, veilles et avertissements maritimes et environnementaux sont distribués par l'entremise de divers mécanismes, notamment les partenariats avec des distributeurs de média nationaux et régionaux et des organisations locales de mesures d'urgence.

- d) Outre les moyens susmentionnés, les services météorologiques de base devront aussi être livrés aux marins et à la population canadienne en général grâce à la distribution de masse en partenariat avec les médias, en misant sur les technologies courantes et en développement dans les domaines de la radio, de la télévision, des journaux et de l'Internet. Ces mécanismes de distribution représentent la façon principale par laquelle la majorité des Canadiennes et des Canadiens reçoivent et recevront les informations météorologiques.

5.4 LE PROGRAMME D'OBSERVATION VOLONTAIRE DES NAVIRES (OVN)

Le programme OVN a été abandonné à l'intérieur du territoire canadien. Environnement Canada appuie actuellement le programme d'observation volontaire automatisée des navires (OVAN) et supporte également les navires OVN en provenance d'autres juridictions «autant que possible». Pour de plus amples renseignements, vous pouvez communiquer avec votre OMP régional.

5.5 PROGRAMME DE BOUÉES

Environnement Canada opère un réseau de bouées à l'échelle du pays afin de compléter son programme national d'observations météorologiques. Ces données, qui sont utilisées pour améliorer les prévisions maritimes, font partie de la collection de rapports météorologiques reçus à travers les réseaux de distribution. L'emplacement, l'indicatif de l'OMM et le nom des bouées d'Environnement Canada sont inscrits dans les annexes régionales.

On demande aux marins d'approcher ces bouées avec précaution, car les chaînes d'amarrage ne sont normalement pas détectables à partir du navire et pourraient être endommagées ou même coupées au contact, libérant ainsi la bouée dont la récupération implique des coûts élevés. Prière d'aviser l'OMP régional de tout incident relatif à ces bouées.

Positions des bouées ancrées – les positions des bouées sont décrites dans les annexes régionales.

5.6 OFFICIERS MÉTÉOROLOGIQUES PORTUAIRES (OMP)

En plus d'autres obligations diverses, les Officiers Météorologiques Portuaires (OMP) servent aussi de liaison entre Environnement Canada et les navires participant au programme d'observation volontaire des navires (OVN) ainsi que le programme d'observation volontaire automatisée des navires (OVAN). Leur tâche consiste à encourager les officiers à faire des rapports météo et d'observation de la condition des glaces; à entraîner les observateurs en regard des procédures et de l'utilisation du code; à fournir, gratuitement, les formulaires et carnets nécessaires; à calibrer les instruments; et, dans certains cas, à installer les instruments météorologiques prêtés aux navires. L'OMP est également responsable du recrutement de nouveaux navires pour la participation au programme OVAN.

Lors de la visite de l'OMP, n'hésitez pas à lui poser des questions relatives à l'observation, au codage et aux rapports météo et d'observation de la condition des glaces. Discutez avec lui de toute préoccupation par rapport aux prévisions, aux avertissements et aux produits graphiques, surtout si vous avez certains problèmes spécifiques. L'OMP contactera la personne appropriée afin de trouver une solution à votre problème. Informez-le de tout changement dans vos coordonnées.

5.6.1 Officiers météorologiques portuaires (OMP)**Grands Lacs**

Tony Hilton, surintendant
Shawn Richard, OMP
Environnement Canada, SMC
100, boulevard Port est
Hamilton, ON L8H 7S4
Téléphone: 905-312-0900
Télécopieur: 905-312-0730
Courriel: anthony.hilton@ec.gc.ca
Courriel: shawn.richard@ec.gc.ca

Atlantique – Maritimes

Derek Cain, OMP
Environnement Canada, SMC
45, promenade Alderney, 16^e étage
Dartmouth, NS B2Y 2N6
Téléphone: 902-426-6616
Cellulaire: 902-222-6325
Télécopieur: 902-426-6404
Courriel: derek.cain@ec.gc.ca

Atlantique – Terre-Neuve

Andre Dwyer, OMP
Environnement Canada, SMC
6, rue Bruce
Mount Pearl NL A1N 4T3
Téléphone: 709-772-4798
Cellulaire: 709-689-5787
Télécopieur: 709-772-5097
Courriel: andre.dwyer@ec.gc.ca

Québec – Saint-Laurent

Erich Gola, OMP
Environnement Canada, SMC
Place Bonaventure, Portail nord-est
800 de la Gauchetière ouest
Suite 7810
Montréal QC H5A 1L9
Téléphone: 514-283-1644
Télécopieur: 514-496-1867
Courriel: erich.gola@ec.gc.ca

Pacifique

Denis Erdely, Surveillant
Dragan Radovic, OMP
Environnement Canada, SMC
140 13160, place Vanier
Richmond BC V6V 2J2
Cellulaire: 604-785-4555 ou 604-340-2153
Télécopieur: 604-664-4094
Courriel: denis.erdely@ec.gc.ca
Courriel: dragan.radovic@ec.gc.ca

Grand Lac de l'Esclave / Lac Athabasca / Ouest de l'Arctique

Ben Lemon, OMP
Environnement Canada, SMC
M.J. Greenwood Centre
9345 – 49 Street
Edmonton AB T6B 2L8
Téléphone: 780-918-0402
Télécopieur: 780-495-7739
Courriel: ben.lemon@ec.gc.ca

Lacs Manitoba

Greg Stansfield OMP
Surveillance et Systèmes, SMC
123, rue Main, Suite 150
Winnipeg MB R3C 4W2
Téléphone: 204-983-6155
Courriel: greg.stansfield@ec.gc.ca

5.7 NAVTEX

Le SMC fournit à la Garde côtière canadienne des prévisions maritimes dans le format NAVTEX d'après les normes internationales de l'OMI, pour les zones côtières et en mer. Les provisions maritimes inclus :

- a) avertissements (Vents et embruns verglaçants);
- b) situation maritime (systèmes principaux);
- c) prévisions (vent, visibilité, embruns, hauteur des vagues).

Chaque bulletin contient un en-tête de communication OMM, une période de validité, les paramètres utilisés dans le bulletin, une situation maritime, une prévision du temps et une prévision de hauteur de vagues. Un exemple complet de NAVTEX pour le centre des SCTM de Sydney apparaît ici-bas. Notez que NAVTEX utilise des abréviations: ceci aide le bulletin à rester dans les limites physiques imposées par le système. Dans l'exemple, le texte en exposant montre comment les abréviations sont utilisées. La section 5.7.1 fournit une liste détaillée des abréviations en usage pour NAVTEX.

Échantillon du service NAVTEX (490 kHz)

En-tête	FQCN94 CWHX 171400
Titre (partie 1)	NAVTEX/1 POUR SYDNEY VCO A 10H HNA VEN ^{vendredi} 17 NOV novembre 2006
▶	
Prévisions Météo	
Paramètres	VLB ^{valable} 17/14Z-19/03Z, VNT(KT) ^{vent en nœuds} , VIS(MM) ^{visibilité en mille marin} AU-DESSUS DE 1 ▶ MM SAUF IND ^{à moins d'indication} , BRD brouillard IMPL implique VIS 1 MM OU MOINS.
Situation	SITUATION 17/14Z TMPT ^{tempête} 980 MB SUR LE SUD DE T-N. ^{sur le sud de Terre-Neuve} ▶ 18/14Z TMPT ^{tempête} 985 MB SUR LE NORD DE T-N. ^{sur le nord de Terre-Neuve} 17/14Z DORS dorsale SUR L'OUEST DU QUE. ^{sur l'ouest du Québec} 18/14Z DORS dorsale SUR L'OUEST DU GOLFE ST-LAU. ^{Sur l'ouest du golfe Saint-Laurent}
Nom de zone	LITTORAL EST, FOURCHU:
Avis	AVIS: NIL.
Prévision du vent	VNT: SW ^{sud-ouest} 10-15. 17/18Z SE ^{sud-est} 15-20. 18/06Z V15. 18/12Z SW ^{sud-ouest} 15-20. 18/18Z SW20-25. 19/00Z SW15-20.
Prévision de visibilité	VIS: 17/13Z-19/03Z BC-BRD. ^{bancs de brouillard} ▶ {... autres zones maritimes}
Fin de la prévision	FIN/ ▶
Prévision de la hauteur des vagues	
Paramètres	VAGUES(M) ^{mètres} VLB 17/09Z-18/10Z
▶	
Nom de zone	LITTORAL EST, FOURCHU, TALUS SCOTIAN EST – N ^N : ▶ abréviation pour moitié-nord, BANQUEREAU:
Hauteur en mètres	1-2. ▶ {... autres zones maritimes}
Fin des vagues et de la partie 1 ▶	FIN/

Échantillon du service NAVTEX (490 kHz)

En-tête	▶	FQCN94 CYQX 171330
Titre (VCO partie 2)	▶	NAVTEX/2 POUR SYDNEY VCO.
Prévisions Météo		
Paramètres	▶	VLB 17/13Z-19/03Z.
Zones maritimes	▶	GOLFE-PORT AU PORT, COTE SUD-OUEST: AVIS: NIL. VNT: S10-15 RAF ^{avec rafales à 20} . 17/23Z S10-15. 18/11Z S15-20. 18/18Z SW20. VIS: 17/12Z-19/02Z BC-BRD.
Fin de la météo	▶	{... autres zones maritimes} FIN/
Prévisions de la hauteur des vagues		
Paramètres	▶	VAGUES(M) VLB 17/09Z-18/09Z.
Zones maritimes	▶	GOLFE - PORT AU PORT:
Vagues	▶	1-2. 18/06Z 0-1.
Fin des vagues et de la partie 2	▶	{...autres zones maritimes} FIN/

Les navigateurs sur les eaux du Nord et de l'Arctique sont priés de noter que les bulletins de prévisions maritimes émis pour le service de prévisions maritimes des METAREA du SMC utilisent une mise en forme de texte abrégé semblable à celle utilisée dans les bulletins de prévisions maritimes NAVTEX par le SMC. Vous trouverez plus d'informations sur le programme de prévisions des METAREA dans l'ARNM – Partie 5, section 5.9– Nord du Canada.

5.7.1 Abréviations utilisées par le SMC dans le NAVTEX et bulletins METAREA**Tableau 5-4 - Standards sur l'heure/date**

avril	AVR	juin	JUN	septembre	SEP
août	AOU	mars	MR	dimanche	DIM
décembre	DEC	mai	MAI	jeudi	JEU
février	FEV	lundi	LUN	aujourd'hui	AUJ
vendredi	VEN	novembre	NOV	cette nuit	NUIT
janvier	JAN	octobre	OCT	mardi	MAR
juillet	JUIL	samedi	SAM	mercredi	MER

Tableau 5-5 - Standards sur les fractionnements des zones (nom de zone)

- moitié nord-est	- E	- moitié nord-ouest	- NW	- moitié sud-ouest	- SW
- moitié nord-est	- NE	- moitié sud-est	- SE	- moitié ouest	- W
- moitié nord	- N	- moitié sud	- S		

Tableau 5-6 - Paramètres des prévisions

valable	VLB	à moins	SAUF	millibar	MB
indiqué	IND	nœuds	KT	mille marin	NM
implique	IMPL	mètres	M		

Tableau 5-7 - Éléments du vent

est	E	sud	S	ouest	W
nord	N	sud-est	SE	léger	LEG
nord-est	NE	sud-ouest	SW	avec rafales à	RAF
nord-ouest	NW	variable	VRB	avertissement	AVIS

Tableau 5-8 - Embruns verglaçants

embruns verglaçants	EMBR VGC	risque	RISQ	à l'extérieur de la lisière de glace	EN-EAU-LIB
modéré	MOD	forts	FRTS	au-dessus de l'eau	SUR-MER
occasionnellement	OCNL				

Tableau 5-9 - Éléments des vagues

couvert de glace	ENGLACÉ				
------------------	---------	--	--	--	--

Tableau 5-10 - Éléments du temps

blizzard	BZ	grêle	GR	bancs de brume	BC-BRM
chasse neige élevé	CH-NG	pluie forte	PL-FRT	pluie	PL
bruine	BRN	neige forte	NG-FRT	pluie et neige mêlée	PLNG-ML
flocons	NG-FBL	orage fort	ORG-FRT	épars	EPR
brouillard	BRD	brouillard glacé	BR-GL	averses	AVRS
banc de brouillard	BC-BRD	granule de glace	GRGL	neige	NG
bruine verglaçante	BRN-VGC	neige légère	NG-FBL	orage	ORG
pluie verglaçante	PL-VGC	brume	BRM	trombe marine	TRMB

Tableau 5-11 - Éléments du temps/visibilité (descripteur)

par moments	OCNL	aussi basse que 1 mille	PR-1	1 mille ou moins	0-1
intense	INTS	dans la précipitation	DS-PRECIP	plus d'un mille	1+
occasionnel	OCNL	presque nulle	PR 0	visibilité	VIS
très mauvaise*	TRES MAUV	mauvaise*	MAUV	modéré*	MOD
bonne*	BON				

Tableau 5-12 - Descripteurs de tendance (synopsis)

en formation	RNFC	s'intensifiant	INTSF	se divisant	DIVIS
se dissipant	DISS	se fusionnant	FUSION	s'affaiblissant	SAFF
se creusant	CREUS	quasi-stationnaire	QSTNR		

Tableau 5-13 - Descripteurs de systèmes (synopsis)

front froid	FRONT-F	ouragan	OUR	crête barométrique	CRETE
col	COL	dépression	B-PRESS	tempête	TEMPT
perturbation	PERTURB	creux barométrique	CREUX	dépression tropicale	DEP-TROP
marais barométrique	MAR-BAR	tempête post tropicale	TEMPT-POST-TROP	tempête tropicale	TEMPT-TROP
système frontal	FRONT	anticyclone	H-PRESS	front chaud	FRONT-C

Tableau 5-14 - Descripteur de position (synopsis)

cap	CAP	lac	LAC	situé au-dessus	SUR
côtier	COT	longitude	LONG	pacifique	PAC
situé de	DE	situé près	PR	péninsule	PEN
île	ILE	situé au large de	AU LARGE DE	rivière	RIV
latitude	LAT	situé sur une ligne	SUR-LIGNE	détroit	DÉT

Tableau 5-15 - Descripteurs de points cardinaux (synopsis)

le centre de/du	LE CENTRE DE/DU	nord-est-sud-ouest	NE-SW	au sud-est	AU S-E
à l'est	A L'EST	le nord	QUAD-N	le sud-est	QUAD-SE
l'est	QUAD-E	nord-sud	N-S	le sud	QUAD-S
est - ouest	E-W	au nord-ouest	AU N-W	au sud-ouest	AU S-W
de	DE	le nord-ouest	QUAD-NW	le sud-ouest	QUAD-SW
au nord	AU NORD	nord-ouest-sud-est	NW-SE	à l'ouest	A L'OUEST
au nord-est	AU N-E	au sud	AU SUD	l'ouest	QUAD-W
le nord-est	QUAD-NE				

Tableau 5-16 - Références territoriales (synopsis)

Alberta	ALB	Nouveau-Brunswick	N-B	Ontario	ONT
Colombie-Britannique	C-B	Terre-Neuve	T-N	Île-du-Prince-Édouard	I-P-E
Grands Lacs	GR LACS	Terre-Neuve-et-Labrador	T-N-L	Québec	QC
Golfe du Saint-Laurent	GOLFE ST-LAU	Nouvelle-Écosse	N-E	Saskatchewan	SASK
Labrador	LAB	Territoires du Nord-Ouest	TN-O	Territoire du Yukon	YN
Manitoba	MAN				

5.7.2 Éléments de glace**Tableau 5-17 - Concentration de glace**

1 dixième	1	6 dixièmes	6	eaux bergées	EAU-BER
10 dixièmes	10	7 dixièmes	7	consolidée	CONS
2 dixièmes	2	8 dixièmes	8	libre de glace	LIB-GL
3 dixièmes	3	9 dixièmes et plus	9+	eau libre	EAU-LIB
4 dixièmes	4	9 dixièmes	9	trace de	TR-
5 dixièmes	5	9 à 10 dixièmes (lac)	9-10		

Tableau 5-18 - Type de glace

glace de première année	GL-PRA	glace moyenne	GL-MED	glace épaisse	GL-EPA
glace grise	GL-GRI	nouvelle glace	GL-NOU	glace mince	GL-MIN
glace blanchâtre	GL-BLA	vieille glace	GL-VIE	glace très épaisse	GL-TEPA

Tableau 5-19 - Description de la glace

léger	LEG	modéré	MOD	fort	FRT
		pression	PRESS		

Tableau 5-20 - Glace en général

conditions	CDNS	sauf	SAUF	possible	POSS
lisière	LISIERE	glaces	GL	le long de la côte	PR-COT
estimé	EST	incluant	INCL		

Tableau 5-21 - Direction de la glace

vers l'est	VERS-E	vers le nord-ouest	VERS-NW	vers le sud-ouest	VERS-SW
vers le nord-est	VERS-NE	vers le sud-est	VERS-SE	vers l'ouest	VERS-W
vers le nord	VERS-N	vers le sud	VERS-S		

* Le tableau ci-dessous indique les termes descriptifs des catégories de visibilité ainsi que la fourchette des valeurs associées à chaque catégorie tels qu'ils sont utilisés dans les prévisions de visibilité des METAREA:

Tableau 5-22 - Catégories de visibilité et la fourchette des valeurs

Catégories de visibilité (terminologie des bulletins NAVTEX)	Fourchette des valeurs de visibilité (en milles marins)
très mauvaise (TRES MAUV)	inférieur à 0,5 (vis <0.5)
mauvaise (MAUV)	supérieure ou égale à 0,5 et inférieure à 2 (0,5 ≤ vis < 2)
modérée (MOD)	supérieure ou égale à 2 et inférieure ou égale à 5 (2 ≤ vis ≤ 5)
bonne (BON)	supérieure à 5 (5 < vis)



Environnement Canada

Environment Canada

SUGGESTIONS / COMMENTS / COMMENTAIRES

Help us to serve you: Make us aware of your comments regarding the Environment Canada Marine and Ice Services	Aidez-nous à mieux vous servir: Faites-nous parvenir vos commentaires concernant le programme de prévisions maritimes d'Environnement Canada
--	---

Officer/Officier:		Return to / Envoyer à: National Service Operations Division – Marine & Transportation / Division des services opérationnels nationaux – marine et transports Environment Canada / Environnement Canada P.O Box / Case Postale 370 Gander, NL A1V 1W7 Fax / Télécopieur: 709-256-6627 Email / Courriel: Tom.King@ec.gc.ca
Ship/Navire:		
Position Latitude:		
Position Longitude:		
Date:		

Subject / Détails:

5.8 CÔTE DU PACIFIQUE

5.8.1 Programme des prévisions météorologiques maritimes

Le centre de prévision des intempéries de la Région du Pacifique, situé à Vancouver, C.-B., produit des bulletins de prévisions et de situation technique quatre (4) fois par jour. Les bulletins sont émis aux mêmes heures pendant toute l'année. Les prévisions sont valables jusqu'à la fin du jour suivant. De plus, un aperçu du vent pour les jours 3 à 5 ainsi qu'une prévision de vagues sont émis 2 fois par jour.

Tableau 5-23 - Cédule de production – format texte

Nom de la prévision	Heure d'émission	Fuseau	Région maritime
Situation maritime technique	04:00, 10:30, 16:00, 21:30	HNP / HAP	eaux du Pacifique
Prévision maritime	04:00, 10:30, 16:00, 21:30	HNP / HAP	eaux du Pacifique
Communiqué maritime	au besoin		eaux du Pacifique
Prévision de la hauteur des vagues	04:00, 16:00	HNP / HAP	eaux du Pacifique
Prévision maritime à long terme	04:00, 16:00	HNP / HAP	eaux du Pacifique

Tableau 5-24 - Cédule de production - Format NAVTEX (voir la Partie 2 pour l'horaire de radiodiffusion des SCTM)

Centre des SCTM	Nom	En-tête	Heure d'émission
Prince Rupert VAJ-sud	Navtex	FQCN33 CWVR	04:00, 10:30, 16:00, 21:30 HAP/HNP
Prince Rupert VAJ-nord	Navtex	FQCN35 CWVR	04:00, 10:30, 16:00, 21:30 HAP/HNP

Avertissements météorologiques maritimes (voir le tableau 5-1).

Noter les différences régionales:

	Types d'avertissements	Remarques
1	Avertissement de vents forts	Produits seulement à partir du 20 mars jusqu'au jour du Souvenir. Ne s'applique qu'aux eaux intérieures: détroit de la Reine Charlotte, détroit Johnstone, détroit de Georgie, détroit Howe, détroit de Haro et détroit Juan de Fuca.

5.8.2 Bulletins d'observation et de prévisions météorologiques maritimes

Certaines observations météorologiques se font à partir de diverses stations, incluant phares, bouées océaniques, stations automatiques et autres stations du réseau météorologique régulier. La liste des diffusions fournit de plus amples informations sur les observations disponibles à partir de ces stations ainsi que sur les heures des diffusions. Les bulletins de prévisions sont actualisés à intervalles réguliers et sont disponibles sur la Radio-météo du SMC ainsi que sur le système de diffusion maritime continue (RMC) de la Garde côtière canadienne.

5.8.3 Radio-météo Canada (en anglais seulement)

Radio-météo est un service public dont le but est de rendre les informations météorologiques disponibles en tout temps, en Anglais seulement, sur la radio VHF ou FM. Radio-météo transmet les rapports et prévisions météorologiques à la minute à tous les utilisateurs incluant la communauté maritime.

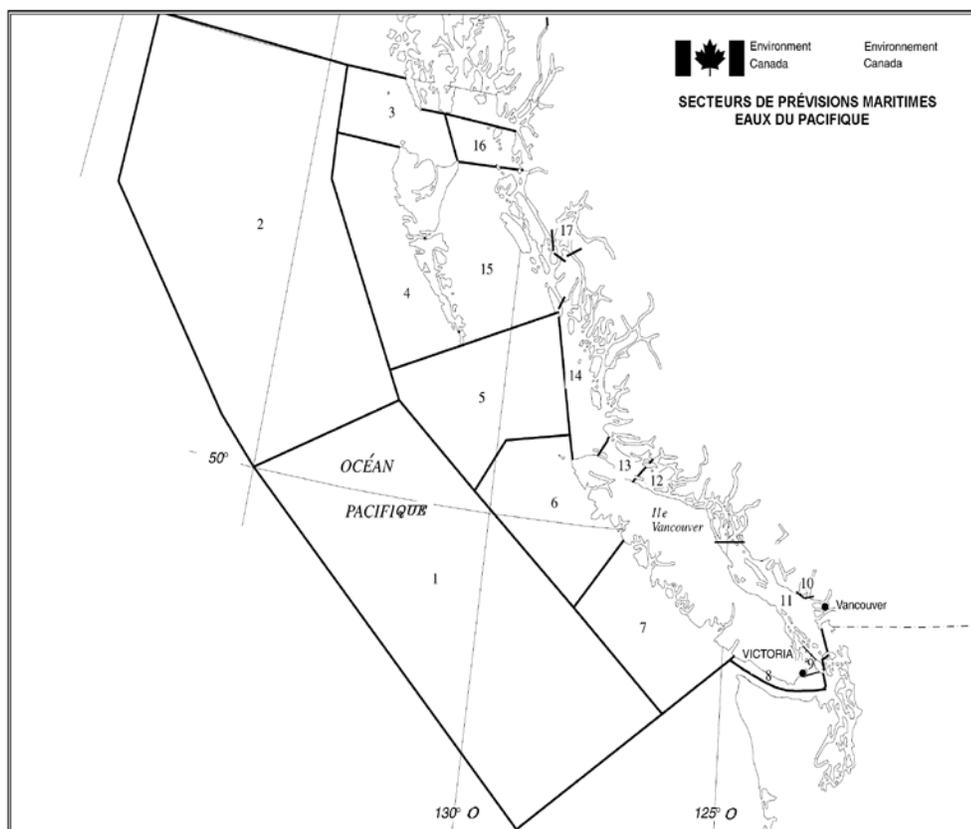
Le service de Radio-météo d'Environnement Canada opère quatre stations desservant la région du Pacifique qui sont:

Stations	Indicatif d'appel	Fréquence (MHz)	Note
Vancouver - Victoria	XKK506	162.400	Diffusion continue
Port Hardy (FM)	CBPD-FM	103.700	Diffusion continue
Port Hardy	VFM839	162.525	Diffusion continue
Ucluelet	CIZ319	162.525	Diffusion continue
Port Alberni	VFM825	162.525	Diffusion continue
Prince Rupert	VXB571	162.525	Diffusion continue
Masset	CKK900	162.425	Diffusion continue

Pour de plus amples détails sur le réseau météo radio d'EC, consultez le site internet suivant: <http://www.ec.gc.ca/meteo-weather/default.asp?lang=Fr&n=792F2D20-1>

Tableau 5-25 - Positions des bouées - Nord-Est du Pacifique

OMM#	Nom	LAT (deg)	LONG (deg)
46004	Nomad centre	50.930 N	136.095 W
46036	Nomad Sud	48.355 N	133.938 W
46131	Haut-fond Sentry	49.906 N	124.985 W
46132	Brooks Sud	49.738 N	127.931 W
46145	Entrée Dixon centre	54.366 N	132.417 W
46146	Banc Halibut	49.340 N	123.727 W
46147	Moresby Sud	51.828 N	131.225 W
46181	Haut-fond Nanakwa	53.833 N	128.831 W
46183	Détroit d'Hecate Nord	53.617 N	131.105 W
46184	Nomad Nord	53.915 N	138.851 W
46185	Détroit d'Hecate Sud	52.425 N	129.792 W
46204	Sea Otter Ouest	51.368 N	128.750 W
46205	Entrée Dixon Ouest	54.165 N	134.283 W
46206	Banc La Perouse	48.835 N	125.998 W
46207	Dellwood Est	50.874 N	129.916 W
46208	Moresby Ouest	52.515 N	132.692 W

Figure 5-1 - Secteurs de prévisions maritimes - Eaux du Pacifique**5.8.4 Secteurs de prévisions maritimes****Tableau 5-26 - Eaux du Pacifique**

Au large		Côte Nord		Côte Sud	
Zone	Nom de zone	Zone	Nom de zone	Zone	Nom de zone
001	Explorer	003	Entrée Dixon Ouest	006	Île de Vancouver Ouest - partie Nord
002	Bowie	004	Côte Ouest Haida Gwaii	007	Île de Vancouver Ouest - partie Sud
		005	Bassin Reine-Charlotte	008	Détroit de Juan de Fuca
		014	Côte centrale - de l'île McInnes à l'île Pine	009	Détroit de Haro
		015	Détroit d'Hécate	010	Baie Howe
		016	Entrée Dixon Est	011	Détroit de Georgie
		017	Chenal marin de Douglas	012	Détroit de Johnstone
				013	Détroit de la Reine-Charlotte

5.8.5 Observations météorologiques maritimes**Tableau 5-27 - Rapports de phares (type L); rapports de stations automatiques (type A); rapports de bouées océaniques (type B)**

Nom de zone	Nom de zone	Nom de zone	Nom de zone
Banc Halibut – B	Île Ballenas – A	Île Saturna - A	Poinote Estevan - A
Bella Bella - A	Île Bonilla – A	Île Sisters – A	Pointe Grief - A
Boat Bluff – L	Île Bonilla – L	Île Smith (EU)* – B	Pointe Pachena - L
Brooks Sud – B	Île Chrome – L	Île Solander – A	Pointe Pulteney – L
Cap Beale – L	Île Cumshewa - A	Île Tatoosh (EU) * - A	Pointe Scarlett - L
Cap Flattery (EU)* - B	Île Discovery - A	Île Trial - L	Pointe Sheringham - A
Cap Lazo – L	Île Egg – L	Île Triple - L	Pointe Wilson (EU) * – L
Cap Mudge – L	Île Entrance – A	Kindakun Rock - A	Port Angeles (EU) * - L
Cap Scott – L	Île Entrance – L	La Perouse - B	Port Esquimalt – A
Cap St James – A	Île Green – L	Mer Otter Ouest - B	Port Friday (EU)*- A
Détroit Grey – A	Île Fanny – A	Moresby Ouest - B	Port Victoria – A
Détroit Hectate Nord - B	Île Herbert – A	Moresby Sud - B	Prince Rupert - A
Détroit Hectate Sud - B	Île Ivory – L	Nomad centre - B	Pte Victoria/Gonzales - A
East Dellwood - B	Île Langara – A	Nomad Nord - B	Quatsino – L
East Point – A	Île Langara – L	Nootka - L	Récif Kelp – A
Entrée Dixon centre - B	Île Lennard – L		Rocher Pam - A
Entrée Dixon Ouest - B	Île Lucy – A	Pointe Atkinson - A	Rocher Race – A
Haut fond Nanakwa - B	Île McInnes – L	Pointe Carmanah - L	Rose Spit - A
Haut fond Sentry- B	Île Merry – L	Pointe Cathedral - A	Sandheads – A
Holland Rock - A	Île Pine – L	Pointe Chatham - L	Tsawwassen – L
Île Addenbroke - L	Île Sartine – A	Pointe Dryad - L	
Nomad Sud - B	Tsawwassen Ferry- A	Pointe Estevan – L	

* Notez que les stations suivantes sont situées dans l'état de Washington, USA: Cap Flattery, Port Friday, Pointe Wilson, Port Angeles, Île Smith, Île Tatoosh.

5.9 NORD DU CANADA

Comprenant: Arctique de l'Ouest et de l'Est, la baie d'Hudson et les lacs intérieurs importants du Manitoba, du Nord de la Saskatchewan et des Territoires du Nord-Ouest.

5.9.1 Programme de prévisions météorologiques maritimes

Le centre de prévision des intempéries des Prairies et de l'Arctique d'Environnement Canada, situé conjointement à Edmonton et à Winnipeg, produit des prévisions sur la météo maritimes afin de soutenir l'activité maritime pendant la saison d'eau libre, soit pendant l'été et pendant une partie de l'automne. Des prévisions sur la hauteur des vagues sont émises pour les secteurs d'eau salée. Le bureau d'Edmonton émet des prévisions pour le lac Athabasca, le Grand lac des Esclaves, la rivière Mackenzie, les voies navigables de l'Arctique de l'Ouest et de la haute Arctique, et la baie de Baffin.

Le bureau de Winnipeg produit aussi des prévisions maritimes pour la baie d'Hudson, le détroit d'Hudson, le bassin Foxe, la baie d'Ungava et le détroit de Davis. Des prévisions maritimes sont aussi produites pour le lac Winnipeg (bassins Nord et Sud), le lac Manitoba et le lac Winnipegosis pendant la saison d'eau libre en support aux activités commerciales et de plaisance.

Le programme de prévision pour les lacs du Manitoba se continue en hiver mais comme un programme de prévisions publiques plutôt que maritimes, en support des activités de la pêche commerciale sur glace. Les minima et maxima de température ainsi que l'indice de refroidissement éolien sont inclus dans les prévisions.

Tableau 5-28 - Cédule de production - format texte

Nom de la prévision	Heure d'émission	Fuseau	Région maritime
Situation maritime technique	06:30, 18:30	HNR / HAR	Ouest de l'Arctique
	06:30, 18:30	HNR / HAR	Centre de l'Arctique
	04:45, 16:45	HNE / HAE	Baie d'Hudson et Est de l'Arctique
Prévisions maritimes	08:00, 16:30, 21:30	HNC / HAC	Manitoba
	05:00, 17:00	HNR / HAR	Eaux intérieures (lac Athabasca, Grand lac des Esclaves et rivière Mackenzie)
	07:00, 19:00	HNR / HAR	Voie maritime de l'Ouest de l'Arctique
	05:30, 17:30	HNE / HAE	Arctique
	05:00, 17:00	HNC / HAC	Baie d'Hudson
	05:30, 17:30	HNE / HAE	Sud du Nunavut
	05:00, 17:00	HNE / HAE	Est du Nunavut
Prévisions maritimes à long terme	05:00, 17:00	HNR / HAR	Eaux intérieures
	07:00, 19:00	HNR / HAR	Voie maritime de l'Ouest de l'Arctique
	05:30, 17:30	HNE / HAE	Arctique
	05:00, 17:00	HNC / HAC	Baie d'Hudson
	05:30, 17:30	HNE / HAE	Sud du Nunavut
	05:00, 17:00	HNE / HAE	Est du Nunavut

Nom de la prévision	Heure d'émission	Fuseau	Région maritime
Prévisions de la hauteur des vagues	07:00, 19:00	HNR / HAR	Voie maritime de l'Ouest de l'Arctique
	05:30, 17:30	HNE / HAE	Arctique
	05:00, 17:00	HNC / HAC	Baie d'Hudson
	05:30, 17:30	HNE / HAE	Sud du Nunavut
	05:00, 17:00	HNE / HAE	Est du Nunavut
Communiqués maritimes	Au besoin	HNR / HAR HNE / HAE	Centre de l'Arctique Est de l'Arctique

Tableau 5-29 - Cédule de production - Format NAVTEX (voir la Partie 2 pour l'horaire de radiodiffusion des SCTM)

Centre des SCTM	Nom	En-tête	Heure d'émission
Iqaluit VFF	NAVTEX	FQCN96 CWNT	05:30, 17:30 HNE / HAE

Avertissements Météorologiques Maritimes (voir Tableau 5-1 - Avertissements synoptiques)

Prendre note des particularités régionales suivantes

	Types d'avertissements	Remarques
1	Avertissement de vents forts	Ne s'applique qu'aux lacs du Manitoba, au lac Athabasca, au grand lac des Esclaves et au fleuve Mackenzie.

5.9.2 Messages météorologiques et des glaces

Des rapports météorologiques et de glace en code international sont produits aux heures synoptiques normales de 00:00, 06:00, 12:00 et 18:00 UTC par des navires de toutes nationalités qui ont été sollicités par leur service météorologique national ou par d'autres services météorologiques. Ces rapports devraient être transmis directement via le circuit Inmarsat ou via le centre des services de communications et de trafic maritimes (SCTM) de la Garde côtière canadienne le plus près, peu importe la position du navire. Les rapports faits près et même en vue des côtes sont aussi importants que les rapports faits en haute mer dû au fait que les conditions météorologiques soient plus variées à proximité de la côte. Ces rapports contribuent à la compréhension générale de la météorologie de l'Arctique en temps réel ou du point de vue climatologique.

Le centre de prévisions des intempéries des Prairies et de l'Arctique apprécie également les observations météorologiques, les observations de mer et de glace en provenance des lacs. Les observations en temps réel ou datant de quelques heures après l'événement, sont très utiles. Ces observations peuvent être acheminées au moyen des lignes de veille météorologique à 1-800-66STORM (1-800-667 8676).

Tableau 5-30 - Bouées – les bouées suivantes sont habituellement sur place durant la saison d'eau libre

OMM#	Position / information	LAT Deg/min	LONG Deg/min
45140	Bassin Sud du lac Winnipeg	50.48 N	96.44 W
45141	Esclave (bouée ancrée - 25 mn au Nord-Est de Hay River)	61.11 N	115.19 W
45144	Bassin Nord du lac Winnipeg	53.15 N	98.15 W
45145	Lac Winnipeg entre les bassins Sud et Nord	51.24 N	96.420 W
45150	Esclave (bouée ancrée - juste à l'Ouest d'Inner Whaleback Rocks)	61.55 N	113.45 W
48021	Tuktoyaktuk ((bouée ancrée – la mer de Beaufort)	70.35 N	133.00 W

Les bouées du Grand lac des Esclaves sont déployées au début de juillet et enlevées à la fin de septembre ou au début d'octobre. Ces bouées émettent des données horaires de vent, de température de l'air, de température de surface de l'eau et de vagues.

Les bouées du bassin sud du lac Winnipeg sont déployées en mai ou en juin et enlevées en octobre. Elles fournissent des données horaires de vent, de température de l'air et de température de l'eau. Les bouées fournissent aussi les hauteurs de vagues.

Les bouées du Tuktoyaktuk sont déployées au début d'août et enlevées à la fin de septembre. Ces bouées fournissent des données horaires de vent, de température de l'air et de température de l'eau. Elles fournissent aussi les hauteurs de vagues.

5.9.3 Radio-météo Canada

Radio-météo Canada est un service public qui diffuse les dernières informations météorologiques par radio VHF ou FM en continu. Radio-météo est dédié à la transmission des derniers rapports et bulletins de prévisions météorologiques directement à tous les utilisateurs, incluant la communauté maritime.

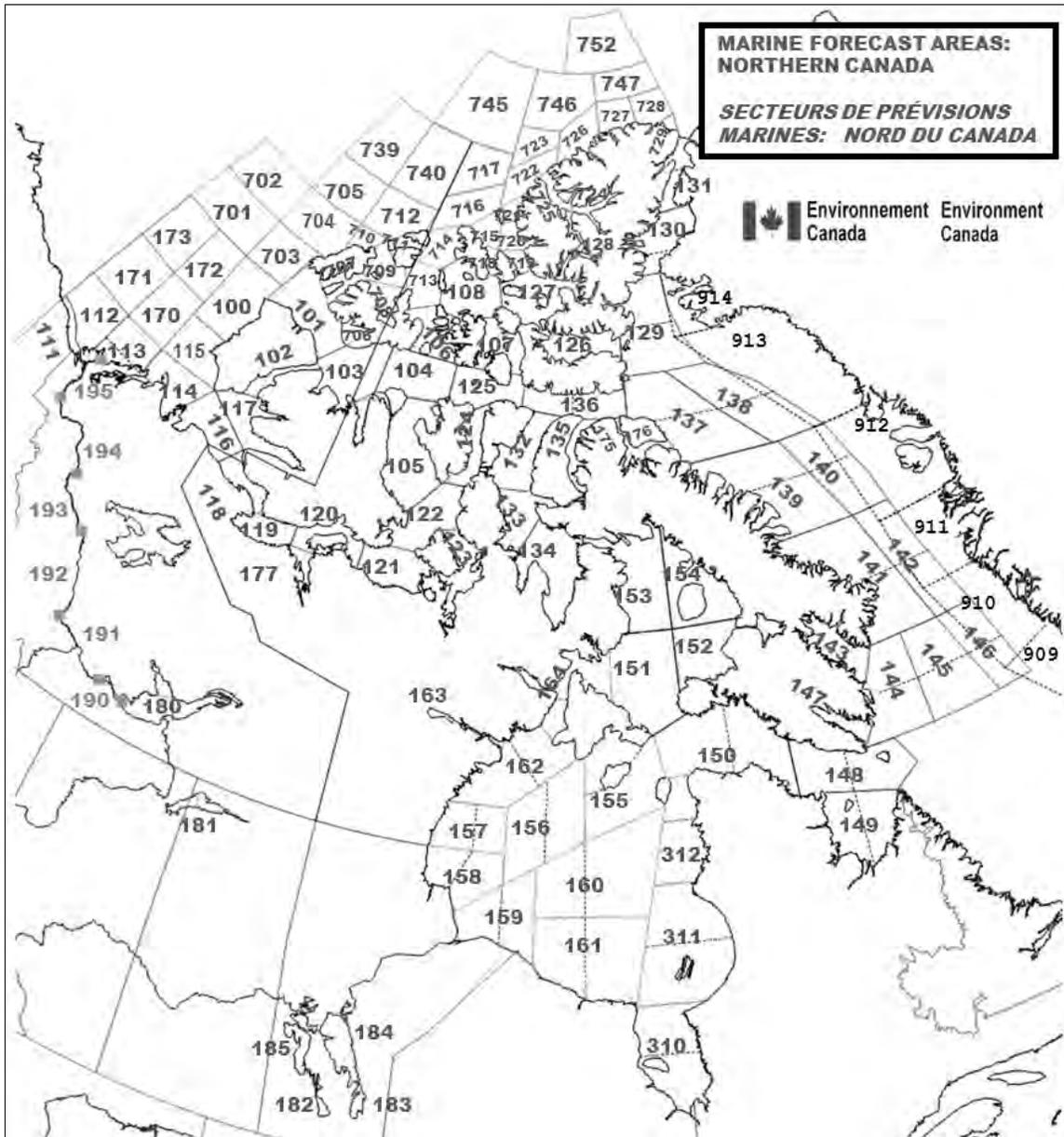
Le service de Radio météo d'Environnement Canada opère plusieurs stations desservant les régions nordiques, ce sont:

Station	Indicatif	Fréquence (MHz)	Puissance (Watts)	Position
Arviat	CKO583	162.400	27	Arviat
Behchoko	CHR950	162.475	302	Behchoko
Cap Dorset (Kingait)	XJS717	162.550	25	Cap Dorset (Kingait)
Dauphin	VBA814	162.55	123	Moon Lake
Fort McPherson	CHR956	162.450	245	Fort McPherson
Fort Providence	CHR951	162.425	303	Fort Providence
Fort Simpson	CHR952	162.400	76	Fort Simpson
Fort Smith	CFM468	162.425	309	Fort Smith
Hay River	CIE211	162.550	245	Hay River
Inner Whaleback Rocks	XKI403	161.650	8	Inner Whaleback Rocks
Inuvik	VBU996	162.400	54	Hidden Lake
Iqaluit	VEV284	162.550	30	Iqaluit
Iqaluit (FM)	CIQA	93.3	42	Aéroport d'Iqaluit

Station	Indicatif	Fréquence (MHz)	Puissance (Watts)	Position
Long Point *	VCI386	162.550	72	Long Point
Nahanni Butte	CHR957	162.525	224	Nahanni Butte
Norman Wells	CHR953	162.400	269	Norman Wells
Pine Point	XJS786	162.475	389	Pine Point
Rankin Inlet (Kangiqliniq)	XJS716	162.400	40	Rankin Inlet (Kangiqliniq)
Riverton *	XLF471	162.400	195	Riverton
Tuktoyaktuk	CHR955	162.475	269	Tuktoyaktuk
Winnipeg *	XLM538	162.550	126	Bâtiment Trizic
Yellowknife	VBC200	162.400	148	Station sismique de Yellowknife

* Winnipeg, Riverton et Long Point produisent une émission continue de prévisions et d'avertissements météorologiques (et d'observations météorologiques lorsque disponibles) pour les lacs du Manitoba. Pour de plus amples détails sur le réseau Radio-météo d'EC, consultez le site internet suivant: <http://www.ec.gc.ca/meteo-weather/default.asp?lang=Fr&n=792F2D20-1>

Figure 5-2 - Secteurs de prévisions marines - Nord du Canada



5.9.4 Secteurs de prévision maritimes**Tableau 5-31 - Eaux de l'Arctique de l'Est et de l'Ouest et baie d'Hudson**

No.	Nome de zone	Disponibilité des prévisions *	No.	Nome de zone	Disponibilité des prévisions
100	Prince Alfred	Saison de navigation	155	Coats	Saison de navigation
101	McClure	Saison de navigation	156	Central	Saison de navigation
102	Prince of Wales	Saison de navigation	157	Arviat	Saison de navigation
103	Melville	Saison de navigation	158	Churchill	Saison de navigation
104	Rae	Saison de navigation	159	York	Saison de navigation
105	McClintock	Saison de navigation	160	Hudson centre-Sud	Saison de navigation
106	Byam	Saison de navigation	161	Hudson Sud	Saison de navigation
107	Queens	Saison de navigation	162	Rankin	Saison de navigation
108	Macleam	Saison de navigation	163	Baker	Saison de navigation
109	(non utilisé)	-	164	Roes Welcome	Saison de navigation
110	(non utilise)	-	170	Tuktoyaktuk Nord	Saison de navigation
111	Côte du Yukon	Saison de navigation	171	Mackenzie Nord	Saison de navigation
112	Mackenzie	Saison de navigation	172	Prince Alfred Ouest	Saison de navigation
113	Tuktoyaktuk	Saison de navigation	173	Beaufort Nord-Ouest	Saison de navigation
114	Baillie	Saison de navigation	175	Navy Board	Saison de navigation
115	Banks	Saison de navigation	176	Pond	Saison de navigation
116	Amundsen	Saison de navigation	177	Bathurst	Saison de navigation
117	Holman	Saison de navigation	310	baie James	Saison de navigation
118	Dolphin	Saison de navigation	311	Belcher	Saison de navigation
119	Coronation	Saison de navigation	312	Puvirnituk	Saison de navigation
120	Dease	Saison de navigation	701	CT4	Saison de navigation
121	Maud	Saison de navigation	702	CU4	Saison de navigation
122	St-Roch	Saison de navigation	703	Prince-Patrick Sud	Saison de navigation
123	Larsen	Saison de navigation	704	Prince Patrick	Saison de navigation
124	Peel	Saison de navigation	705	Prince Patrick Nord	Saison de navigation
125	Barrow	Saison de navigation	706	Liddon	Saison de navigation
126	Jones	Saison de navigation	707	Fitzwilliam	Saison de navigation
127	Norwegian	Saison de navigation	708	Griper	Saison de navigation
128	Eureka	Saison de navigation	709	Ballantyne	Saison de navigation
129	Clarence	Saison de navigation	710	Brock	Saison de navigation
130	Kane	Saison de navigation	711	Wilkins	Saison de navigation
131	Robeson	Saison de navigation	712	Borden	Saison de navigation
132	Regent	Saison de navigation	713	Hazen	Saison de navigation
133	Boothia	Saison de navigation	714	Gustaf	Saison de navigation
134	Committee	Saison de navigation	715	Peary	Saison de navigation

PARTIE 5 - PROGRAMME D'AVERTISSEMENTS ET DE PRÉVISIONS MARITIMES ET DE GLACE D'ENVIRONNEMENT CANADA

No.	Nome de zone	Disponibilité des prévisions *	No.	Nome de zone	Disponibilité des prévisions
135	Admiralty	Saison de navigation	716	Ellef Ringnes Sud	Saison de navigation
136	Lancaster	Saison de navigation	717	Ellef Ringnes	Saison de navigation
137	Baffin Ouest	Saison de navigation	718	Hassel	Saison de navigation
138	Baffin Est	Saison de navigation	719	Massey	Saison de navigation
139	Clyde Ouest	Saison de navigation	720	Sverdrup Sud	Saison de navigation
140	Clyde est	Saison de navigation	721	Sverdrup Nord	Saison de navigation
141	Davis Ouest	Saison de navigation	722	Axel Heiberg Sud	Saison de navigation
142	Davis Est	Saison de navigation	723	Axel Heiberg	Saison de navigation
143	Cumberland	Saison de navigation	724	Greely	Saison de navigation
144	Brevoort Ouest	Saison de navigation	725	Nansen	Saison de navigation
145	Brevoort centre	Saison de navigation	726	Ellesmere	Saison de navigation
146	Brevoort Est	Saison de navigation	727	Ward Hunt	Saison de navigation
147	Baie Frobisher	Saison de navigation	728	Bartlett	Saison de navigation
148	Resolution	Saison de navigation	729	Alert	Saison de navigation
149	Ungava	Saison de navigation	739	CV4	Saison de navigation
150	Nottingham	Saison de navigation	740	CV5	Saison de navigation
151	Foxe Ouest	Saison de navigation	745	CW3	Saison de navigation
152	Foxe Est	Saison de navigation	746	CW4	Saison de navigation
153	Igloodik	Saison de navigation	747	CW5	Saison de navigation
154	Prince Charles	Saison de navigation	752	CX4	Saison de navigation

** Au besoin, les prévisions maritimes peuvent aussi être rendues disponibles en dehors de la période de production régulière, sur demande de l'utilisateur.*

Tableau 5-32 - Eaux intérieures

No	Nom de zone	Disponibilité
180	Grand lac des Esclaves	Saison d'eau
181	Lac Athabasca	Saison d'eau
182	Lac Manitoba	Saison d'eau
183	Lac Winnipeg - Bassin Sud	Saison d'eau
184	Lac Winnipeg – Basin Nord	Saison d'eau
185	Lac Winnipegosis	Saison d'eau
190	Wrigley Harbour (mille 0) à Axe Point (mille 91)	Saison d'eau
191	Axe Point (mille 91) à Camsell Bend (mille 290)	Saison d'eau
192	Camsell Bend (mille 290) à Tulita (mille 512)	Saison d'eau
193	Tulita (mille 512) à Fort Good Hope (mille 684)	Saison d'eau
194	Fort Good Hope (mille 684) à Point Separation (mille 913)	Saison d'eau
195	Point Separation (mille 913) à Kittigazuit Bay (mille 1081)	Saison d'eau

Tableau 5-33 - Prévisions Maritimes danoises pour la baie de Baffin disponible par l'intermédiaire du Danish Meteorological Institute, Copenhague Téléphone: (45) 39 15 7500

No.	Nom de zone	Disponibilité	No.	Nom de zone	Disponibilité
907	Nunap Isuata Kitaa	Annuelle	911	Attu	Annuelle
908	Nuuarsuit	Annuelle	912	Uiffaq	Annuelle
909	Narsalik	Annuelle	913	Qimusseriarsuaq	Annuelle
910	Meqqitsoq	Annuelle	914	Kiatak	Annuelle

Tableau 5-34 - Observations Météorologiques – Rapports générés par des stations avec personnel pour

Nom de zone	Nom de zone	Nom de zone
Aklavik	Inuvik	Havre Gjoa
Fort MacPherson	Tuktoyaktuk	Port Coral
Fort Resolution	Yellowknife	Plage Hall
Hay River	Norman Wells	Churchill
Lac Winnipeg: Rivière Berens	Port Sachs	Iqaluit
Baie Resolute	Kugluktuk	Cap Dorset

Tableau 5-35 - Observations Météorologiques – Rapports générés par des stations d'observations automatiques pour

Nom de zone
Île Inner Whale Back - station automatique
Île Egg - station automatique (lac Athabasca)
Lac Winnipeg: Gimli
Lac Winnipeg: Grand Rapids
Lac Winnipeg: Île George
Lac Winnipeg: Norway House
Lac Winnipeg: Victoria Beach

Tableau 5-36 - Observations Météorologiques – Rapports sur les bouées pour

Nom de zone
Grand lac des Esclaves # 45141
Grand lac des Esclaves – Bras Nord # 45150
Passages du lac Winnipeg # 45145
Lac Winnipeg # 45140 (bassin Sud)
Lac Winnipeg # 45144 (bassin Nord)

5.9.5 Service de prévisions maritimes aux zones METAREAs XVII et XVIII et à la partie nord-ouest de la zone METAREA IV (baie d'Hudson et ses abords)

Le service de prévisions METAREA d'Environnement Canada fournit un service de prévisions maritimes aux zones METAREA XVII et XVIII ainsi qu'à la partie nord-ouest de la zone METAREA IV pendant la saison de navigation dans le Nord et l'Arctique.

Les limites géographiques de la zone METAREA XVII sont: de 67°N 168° 58' W à 90°N à 67°N 120°W de retour à 67°N 168° 58' W.

Les limites géographiques de la zone METAREA XVIII sont: de 67°N 120° W à 90°N à 67° N 35° W de retour à 67°N 120° W.

Le service de prévisions pour les eaux comprenant la partie nord-ouest de la zone METAREA IV, dont la baie d'Hudson et ses abords, couvre toutes les zones océaniques qui se trouvent à l'intérieur de la région géographique dont les limites sont: 67°N. au nord, 071°W à l'est, 51°N au sud et 095° W à l'ouest.

Le service de prévisions maritimes pour ces secteurs a été adapté pour respecter les normes pertinentes à ce genre de service dans le cadre du Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM). L'Information météorologique pour la sécurité maritime (met MSI), qui comprend des avertissements et des prévisions météorologiques maritimes, des prévisions de la hauteur des vagues et l'état des glaces marines pour les eaux de ces zones METAREA, est diffusée deux fois par jour à intervalle régulier et mise à jour au besoin. Voir les cartes :

Figure 5-3 - Secteurs de prévisions marines - METAREAs

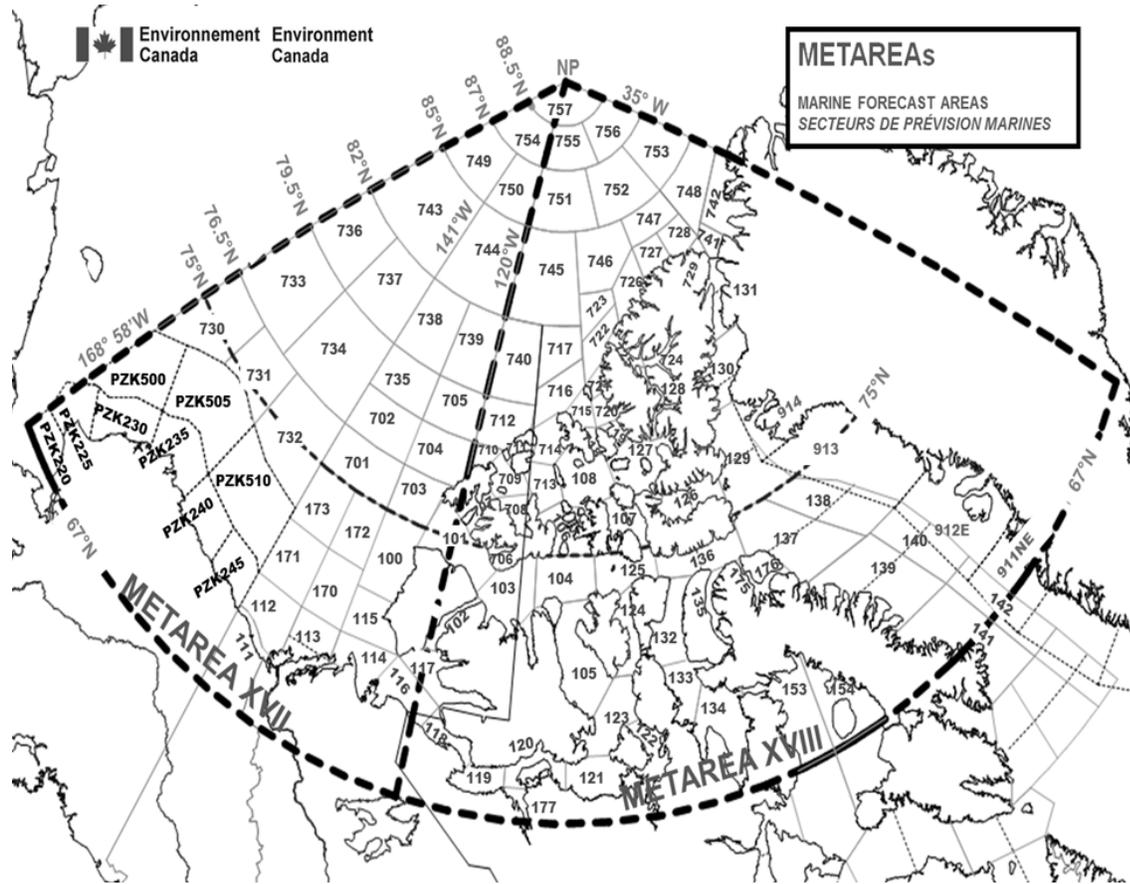
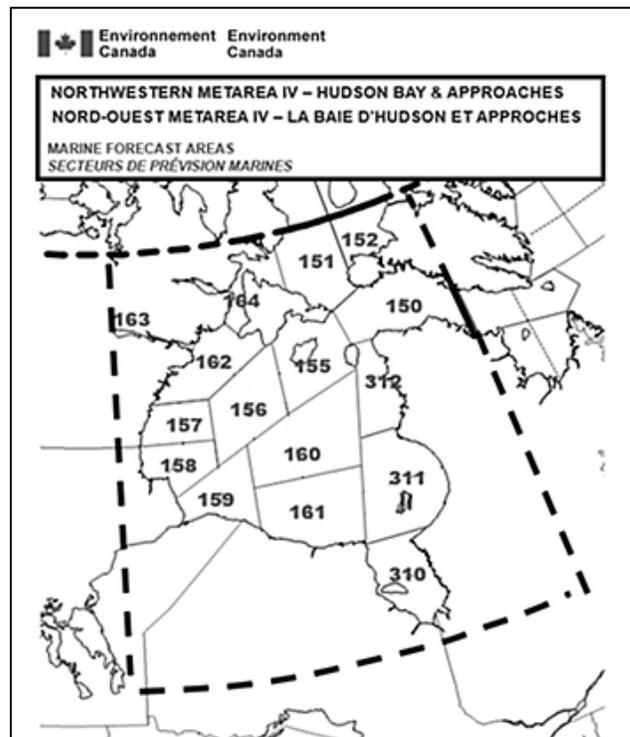


Figure 5-4 – Secteurs de prévisions maritimes : partie nord-ouest de la zone METAREA IV



5.9.6 Zones bénéficiant de services de prévisions

Environnement Canada fournit actuellement un service d'avertissements et de prévisions de la météo maritime, de la hauteur des vagues et des conditions de glace de mer dans les zones maritimes suivantes des METAREA XVII et XVIII et dans la partie nord-ouest de la zone METAREA IV

Tableau 5-37 - FQCN01 CWAO – Prévisions maritimes & FICN01 CWIS – Bulletin des glaces pour la zone METAREA XVII au nord du 75°N

Numéro	Nom du secteur	Numéro	Nom du secteur
101	McClure	736	CV1
701	CT4	737	CV2
702	CU4	738	CV3
703	Prince Patrick Sud	739	CV4
704	Prince Patrick	743	CW1
705	Prince Patrick Nord	744	CW2
730	CT1	749	CX1
731	CT2	750	CX2
732	CT3	754	CY1
733	CU1	757	CZ1
734	CU2		
735	CU3		

Tableau 5-38 - FQCN02 CWAO – Prévisions maritimes & FICN02 CWIS – Bulletin des glaces pour la zone METAREA XVII au sud du 75°N

Numéro	Nom de secteur	Numéro	Nom du secteur
100	Prince Alfred	117	Holman
101	McClure	170	Tuktoyaktuk Nord
111	Côte du Yukon	171	MacKenzie Nord
112	MacKenzie	172	Prince Alfred Ouest
113	Tuktoyaktuk	173	Beaufort Nord-Ouest
114	Baillie	730	CT1
115	Banks	731	CT2
116	Amundsen	732	CT3

Tableau 5-39 - FQCN03 CWAO – Prévisions maritimes & FICN03 CWIS – Bulletin des glaces pour la zone METAREA XVIII au nord du 75°N

Numéro	Nom de secteur	Numéro	Nom du secteur
101	McClure	720	Sverdrup Sud
106	Byam	721	Sverdrup Nord
107	Queens	722	Axel Heiberg Sud
108	MacLean	723	Axel Heiberg
126	Jones	724	Greely

Numéro	Nom de secteur	Numéro	Nom du secteur
127	Norwegian	725	Nansen
128	Eureka	726	Ellesmere
129	Clarence	727	Ward Hunt
130	Kane	728	Bartlett
131	Robeson	729	Alert
707	Fitzwilliam	740	CV5
708	Griper	741	CV6
709	Ballantyne	742	CV7
710	Brock	745	CW3
711	Wilkins	746	CW4
712	Borden	747	CW5
713	Hazen	748	CW6
714	Gustaf	751	CX3
715	Peary	752	CX4
716	Ellef Ringnes Sud	753	CX5
717	Ellef Ringnes	755	CY2
718	Hassel	756	CY3
719	Massey	757	CZ1

Tableau 5-40 - FQCN04 CWAO – Prévisions maritimes & FICN04 CWIS – Bulletin des glaces pour la zone METAREA XVIII au sud du 75°N

Numéro	Nom de secteur	Numéro	Nom de secteur
101	McClure	133	Boothia
102	Prince of Wales	134	Committee
103	Melville	135	Admiralty
104	Rae	136	Lancaster
105	McClintock	137	Baffin Ouest
116	Amundsen	138	Baffin Est
117	Holman	139	Clyde Ouest
118	Dolphin	140	Clyde Est
119	Coronation	141	Davis Ouest
120	Dease	142	Davis Est
121	Maud	153	Igloodik
122	St. Roch	154	Prince Charles
123	Larsen	175	Navy Board
124	Peel	176	Pond
125	Barrow	177	Bathurst
132	Regent	706	Liddon

Tableau 5-41 - FQCN05 CWA0 - Prévisions maritimes et FICN05 CWIS - Bulletin des glaces pour la partie nord-ouest de zone METAREA IV, dont baie d'Hudson et ses abords

Numéro	Nom du secteur	Numéro	Nom du secteur
150	Nottingham	160	Hudson centre-sud
151	West Foxe	161	Hudson sud
152	East Foxe	162	Rankin
155	Coats	163	Baker
156	Central	164	Roes Welcome
157	Arviat	310	James Bay
158	Churchill	311	Belcher
159	York	312	Puvirnituq

Le service de prévisions à l'égard des eaux américaines situées dans la zone METAREA XVII est fourni par le National Weather Service. Le service de prévisions à l'égard des eaux groenlandaises situées dans la zone METAREA XVIII est fourni par le Danish Meteorological Institute. De plus amples renseignements peuvent être obtenus en communiquant directement avec ces agences.

Il est possible d'obtenir des renseignements détaillés sur les emplacements et les limites géographiques associés aux zones de prévisions METAREAS en communiquant avec le Service météorologique du Canada:

Téléphone: 709-256-6612
Télécopieur: 709-256-6627
Courriel: metareas17.18@ec.gc.ca

Il est également possible d'obtenir de l'information additionnelle auprès de la Commission conjointe sur l'océanographie et la météorologie marine (JCOMM) à l'adresse <http://weather.gmdss.org> ou celui des avis à la navigation de la Garde côtière canadienne (NOTMAR) à l'adresse <http://notmar.gc.ca>

5.9.7 Transmission des prévisions METAREAS

Pendant la saison de navigation, l'information météorologique sur la sécurité maritime (met MSI), pour les zones METAREA XVII et XVIII au sud du 75° N. et pour la partie nord-ouest de METAREA IV, est diffusée sur le réseau SafetyNET d'Inmarsat-C par le réseau satellite de la région de l'océan Pacifique (ROP) ou de la région de l'océan Atlantique Ouest (ROA-O). Voici les horaires de diffusion prévus :

METAREA XVII (ROP) à 03:00 UTC et 15:00 UTC quotidiennement.
METAREA XVIII (ROA-O) à 03:00 UTC et 15:00 UTC quotidiennement.
Partie nord-ouest de METAREA IV (ROA-O) à 03:00 UTC et 15:00 UTC quotidiennement.

L'information météorologique pour la sécurité maritime (met MSI) pour les zones METAREA XVII et XVIII sera transmise au moyen de messages de zone rectangulaire qui englobent les eaux des deux zones METAREA, jusqu'à ce que les récepteurs Inmarsat-C ou les terminaux Mini-C émettant dans les eaux de l'Arctique soient mis à jour de manière à reconnaître les codes d'adresse C₃ = 17 et 18 pour les zones METAREA XVII et XVIII respectivement. Les utilisateurs doivent noter que l'information météorologique sur la sécurité maritime reçue par leurs terminaux sat-C peut être désignée comme MSI de navigation.

L'information météorologique pour la sécurité maritime pour la partie nord-ouest de la zone METAREA IV est transmise au moyen de messages de zone rectangulaire qui englobent les eaux de la baie Hudson et ses abords. Le code d'adresse SafetyNET pour cette zone rectangulaire est C₃ = 50n098w18030. Par conséquent, seuls les récepteurs Inmarsat-C à bord de navires qui se trouvent à l'intérieur des limites définies par cette zone rectangulaire pourront imprimer les prévisions maritimes pour la partie nord-ouest de la zone METAREA IV.

Pendant la saison de navigation, la met MSI pour les zones METAREAS XVII et XVIII au nord du 70°N est diffusée par impression directe à bande étroite de haute fréquence (HF NBDP) sur 8416.5 kHz par le Centre des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) de la Garde côtière canadienne à Iqaluit (NU). Les horaires de diffusion sont fixés à 03:30 UTC et 15:30 UTC quotidiennement. Les navigateurs devraient prendre note que les dates de prestation réelles du service de diffusion HF seront annoncées par l'entremise d'un avis à la navigation de la Garde côtière canadienne.

Les navigateurs qui circulent dans les eaux du Nord et de l'Arctique peuvent aussi consulter les bulletins de prévisions des zones METAREA sur Internet en accédant aux données de la page Web « Datamart » d'Environnement Canada. Il est important toutefois de préciser que l'Internet ne fait pas partie intégrante du système d'information sur la sécurité maritime du Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) et ne devrait jamais représenter le seul moyen d'obtenir les prévisions et les avertissements maritimes les plus récents. L'accès à Internet pourrait être interrompu par moments ou les mises à jour pourraient être en retard. Les navigateurs sont priés d'utiliser le système de communication maritime approuvé par le SMDSM qui convient tels qu'Inmarsat-C SafetyNET, HF NBDP ou NAVTEX international pour rester aux faits des dernières informations. Lorsque vous accédez à la page Web « Datamart » d'Environnement Canada, assurez-vous de consulter la page à jour et non une page de la mémoire cache de votre explorateur Web. En cas de doute, actualisez la page Web à l'aide du bouton « actualiser » de votre fureteur.

Lien au bulletin de prévisions FQCN01 CWAO pour la zone METAREA XVII, au nord de 75° N :
http://dd.weather.gc.ca/cgi-bin/bulletin_search.pl?product=FQ&issuer=CWAO&location=CN01

Lien au bulletin des glaces FICN01 CWIS pour la zone METAREA XVII, au nord de 75° N. :
http://dd.weather.gc.ca/cgi-bin/bulletin_search.pl?product=FI&issuer=CWIS&location=CN01

Lien au bulletin de prévisions FQCN02 CWAO pour la zone METAREA XVII, au sud de 75° N :
http://dd.weather.gc.ca/cgi-bin/bulletin_search.pl?product=FQ&issuer=CWAO&location=CN02

Lien au bulletin des glaces FICN02 CWIS pour la zone METAREA XVII, au sud de 75° N. :
http://dd.weather.gc.ca/cgi-bin/bulletin_search.pl?product=FI&issuer=CWIS&location=CN02

Lien au bulletin de prévisions FQCN03 CWAO pour la zone METAREA XVIII, au nord de 75° N :
http://dd.weather.gc.ca/cgi-bin/bulletin_search.pl?product=FQ&issuer=CWAO&location=CN03

Lien au bulletin des glaces FICN03 CWIS pour la zone METAREA XVIII, au nord de 75° N :
http://dd.weather.gc.ca/cgi-bin/bulletin_search.pl?product=FI&issuer=CWIS&location=CN03

Lien au bulletin de prévisions FQCN04 CWAO pour la zone METAREA XVIII, au sud de 75° N :
http://dd.weather.gc.ca/cgi-bin/bulletin_search.pl?product=FQ&issuer=CWAO&location=CN04

Lien au bulletin des glaces FICN04 CWIS pour la zone METAREA XVIII, au sud de 75° N:

http://dd.weather.gc.ca/cgi-bin/bulletin_search.pl?product=FI&issuer=CWIS&location=CN04

Lien au bulletin de prévisions FQCN05 CWAO pour la partie nord-ouest de la zone METAREA IV :

http://dd.weather.gc.ca/cgi-bin/bulletin_search.pl?product=FQ&issuer=CWAO&location=CN05

Lien au bulletin des glaces FICN05 CWIS pour la partie nord-ouest de la zone METAREA IV :

http://dd.weather.gc.ca/cgi-bin/bulletin_search.pl?product=FI&issuer=CWIS&location=CN05

5.10 SERVICE CANADIEN DES GLACES (SCG)

5.10.1 Prévisions des glaces

Les prévisions des glaces sont produites lorsqu'il y a des activités maritimes. Leur but est d'aviser les usagers des conditions des glaces incluant les avertissements des glaces qui sont en vigueur ou pourraient survenir durant la journée, la nuit et le lendemain pour les zones maritimes. Les prévisions fournissent aussi une description point par point de la lisière des glaces.

Le bulletin sur les icebergs est produit une fois par jour. Le but est de fournir une information régulière générale sur la distribution des icebergs sur la côte Est du Canada. Le bulletin donne la lisière estimée des icebergs et une estimation sur le nombre d'icebergs pour chaque zone maritime.

Tableau 5-42 - Cédule de production - bulletins des glaces format texte

Nom du bulletin	Heure d'émission	Fuseau	Région maritime
Bulletin sur les icebergs	11:00	HAE/HNE	Eaux de la côte Est
Prévisions des glaces	10:00	HAE/HNE	Ouest et centre de l'Arctique
	11:00	HAE/HNE	Hudson et Foxe
	11:00	HAE/HNE	Est et Nord de l'Arctique
	10:00	HAE/HNE	Golfe du Saint-Laurent
	10:00	HAE/HNE	Eaux Est de Terre-Neuve-et-Labrador
	12:00	HAE/HNE	Grands Lacs

Tableau 5-43 - Cédule de production - Format NAVTEX (voir la Partie 2 pour l'horaire de radiodiffusion des SCTM)

SCTM	Nom	En-tête	Heure d'émission
St John's VON	NAVTEX des glaces	FICN93 CWIS	17:50 (H), 21:50 (E) UTC
Sydney VCO	NAVTEX des glaces	FICN94 CWIS	22:10 UTC
Labrador VOK	NAVTEX des glaces	FICN95 CWIS	23:20 UTC
Iqaluit VFF	NAVTEX des glaces	*FICN36 CWIS	07:00, 19:00 UTC
Prescott VBR	NAVTEX des glaces	FICN98 CWIS	00:40, 12:40 UTC
Thunder Bay VBA	NAVTEX des glaces	FICN99 CWIS	06:00, 18:00 UTC

**Le bulletin de glace FICN36 est émis par SCTM Iqaluit depuis le 20 novembre 2013.*

Tableau 5-44 - Critères d'avertissements des glaces

	Nom de l'avertissement	Critères de l'avertissement
1	Avertissement de pression des glaces	Forte pression des glaces rapportée ou prévue.
2	Avertissement de fermeture rapide de chenaux côtier	Fermeture rapide des chenaux côtiers est prévue de se produire. Les chenaux sont des corridors principalement libres des glaces, entourées de packs.
3	Avertissement spécial des glaces	Lorsqu'un dixième ou plus de glace blanchâtre ou de glace plus vieille doit faire son entrée dans des zones là où il n'y a normalement pas de glace, ou...
		Pour tout phénomène de glace inhabituel ou significatif qui présente un danger pour la navigation

5.10.2 Programme des glaces

Les prévisions des glaces sont émises selon une échelle de temps soit journalière, mensuelle ou saisonnière.

5.10.3 Rapports ou observations des glaces

Les rapports des glaces des navires ou d'autres plates-formes aériennes sont normalement transmis aux centres des SCTM pour diffusion. Ces rapports sont tous incorporés dans les cartes des glaces journalières produites par SCG.

5.10.4 Cartes des glaces

Des cartes des glaces courantes sont produites sur une base journalière. La zone de couverture de celles-ci dépend de la période de la saison et ces cartes sont normalement diffusées aux heures spécifiées au tableau ci-bas.

Une fois par semaine, le SCG produit une carte régionale des glaces. Ces cartes sont utilisées comme outil de planification plutôt que comme outil de support tactique et sont disponibles sur le site internet du SCG <http://www.ice-glaces.ec.gc.ca/> et par l'intermédiaire des canaux de communication commerciaux. Elles ne sont pas diffusées par les centres des SCTM.

5.10.5 Balises de glace

Afin de mieux suivre la dérive de la glace ou pour vérifier les modèles des glaces, le Service canadien des glaces (SCG) déploie quelques balises de glace annuellement. Tandis que la plupart des balises ne font que signaler leur position, quelques-unes d'entre elles sont munies de capteurs de la pression barométrique.

5.10.6 Radio-météo Canada

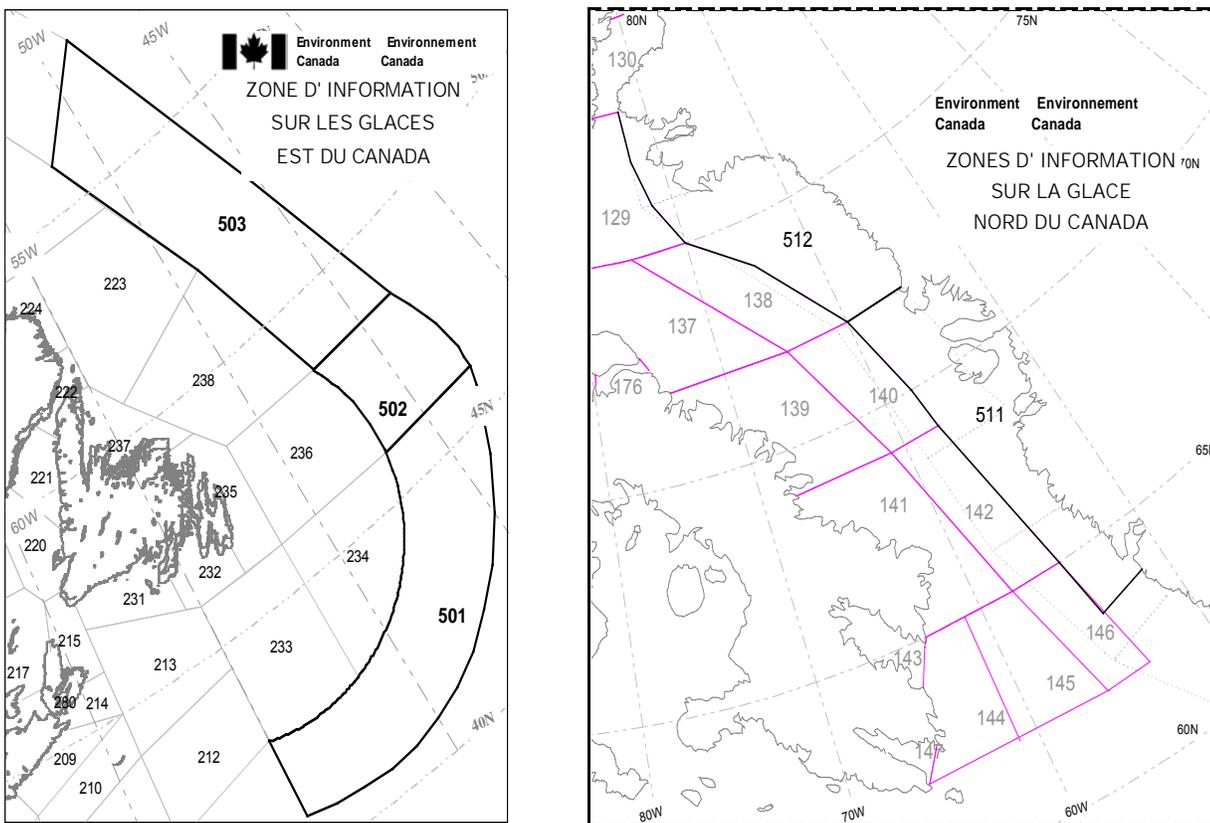
Les prévisions et les avertissements des glaces ne sont pas diffusés sur Radio-météo. Toutefois, les navigateurs qui planifient des opérations dans les zones affectées par des conditions glacielles dangereuses, peuvent obtenir des détails concernant les conditions glacielles en consultant le site internet du SCG à <http://www.ice-glaces.ec.gc.ca/> ou en contactant leur centre SCTM régional. Des informations détaillées sur les glaces peuvent aussi être obtenues auprès d'un météorologue d'Environnement Canada en utilisant le service « Météo-Conseil ». 1-900 à 1-900-565-5555. Pour les utilisateurs de téléphones cellulaires et d'appels facturés sur carte de crédit, appelez 1-888-292-2222. Des frais d'utilisation s'appliquent.

5.10.7 Zones des glaces

Les zones pour lesquelles les prévisions des glaces sont disponibles sont les mêmes que pour les prévisions maritimes. En plus, des prévisions des glaces sont émises pour le lac Michigan ainsi que pour 3 zones de la côte Est (501-503).

- 501 Queue des Grands Bancs
- 502 Flamand
- 503 Mer du Labrador Sud-Est
- 541 Lac Michigan

Figure 5-5 - Zone d'information sur les glaces - Est du Canada et Nord du Canada



5.10.8 Cartes de glaces

Voici une liste des cartes des glaces disponibles pour diffusion en support aux activités maritimes. Toute carte disponible peut être transmise ou retransmise sur demande. Les heures de transmission par les SCTM apparaissent dans la PARTIE 2.

Tableau 5-45 - Liste des cartes des glaces

Carte des glaces	Site de transmission	Saison
Limite des icebergs	SCTM Sydney	Toute l'année
Golfe du Saint-Laurent	SCTM Sydney	Hiver
Eaux Nord-Est ou Est de Terre-Neuve	SCTM Sydney	Hiver
Eaux Sud-Est de Terre-Neuve	SCTM Sydney	Hiver
Côte du Labrador	SCTM Iqaluit	Été
Détroit d'Hudson	SCTM Iqaluit	Été
Baie d'Hudson Nord	SCTM Iqaluit	Été
Baie d'Hudson Sud	SCTM Iqaluit	Été
Bassin Foxe	SCTM Iqaluit	Été
Détroit de Davis	SCTM Iqaluit	Été
Baie de Baffin	SCTM Iqaluit (Resolute)	Été
Resolute et ses abords	SCTM Iqaluit (Resolute)	Été
Queen Maud	SCTM Iqaluit (Resolute)	Été
Golfe Amundsen	SCTM Iqaluit	Été
Côte de l'Alaska	SCTM Iqaluit	Été
Eureka	SCTM Iqaluit (Resolute)	*Sur demande
Chenal Parry	SCTM Iqaluit (Resolute)	*Sur demande
Détroit M'Clure	SCTM Iqaluit (Resolute)	*Sur demande
Resolute - Byam	SCTM Iqaluit (Resolute)	*Sur demande
Détroit de Béring	SCTM Iqaluit	*Sur demande
Chukchi	SCTM Iqaluit	*Sur demande
Nunivak	SCTM Iqaluit	*Sur demande
Bassin Canada	SCTM Iqaluit	*Sur demande
Alert	SCTM Iqaluit	*Sur demande
Nome	SCTM Iqaluit	*Sur demande
Océan Arctique	SCTM Iqaluit	*Sur demande
Pôle Nord	SCTM Iqaluit	*Sur demande

**Sur demande: Cartes des glaces pour les eaux canadiennes disponibles sur demande aux SCTM avec un avis d'au moins 5 jours.*

METOC Halifax (CFH): Le 2 septembre 2010, le service de radiodiffusion du MetOc de la flotte des Forces canadiennes (radiotélétype et radiotélécopie) a été mis en suspens. La radiodiffusion du MetOc de la flotte des Forces canadiennes peut être restaurée ou arrêtée sans avis selon les besoins opérationnels militaires. Lorsqu'on lui demande, le centre des SCTM émettra un avis à la navigation concernant la restauration ou l'arrêt de ce service. Diffusions applicables aux eaux du Nord de l'Atlantique, au nord du 35N et à l'ouest du 35W. La transmission par radiotélécopie commence par une pause de 30 secondes suivie d'un signal de 30 secondes.

Tableau 5-46 – Stations de radiotélécopie de la GCC et du MetOc de la flotte des Forces canadiennes

Nom	Indicatif d'appel	Modulation	Index de coopération	Puissance	Fréquences (kHz)	Vitesse du tambour
SCTM Iqaluit	VFF	J3C (FM)	576	1 KW	3251.1, 7708.1 (BLS)	120 T/M
METOC Halifax	CFH	J3C (FM)	576	6 KW	4271, 6496.4, 10536, 13510	120 T/M
METOC Halifax	CFH	J3C (FM)	576	10 KW	122.5	120 T/M
SCTM Sydney	VCO	J3C (FM)	576	5 KW	4416, 6915.1	

Pour une bonne réception de ces diffusions sur les récepteurs standards OMM qui utilisent 2300 Hz pour le blanc et 1500 Hz pour le noir et 1900 Hz pour la fréquence centrale, les récepteurs radio doivent être réglés sur le MODE DE BANDE LATÉRALE SUPÉRIEURE ou BLS: ajouter 1.9 aux fréquences BLS indiquées pour obtenir les fréquences MDF.

5.10.9 Diffusion par facsimilé

Avec l'autorisation de la Garde côtière canadienne, C-GCFR pourra transmettre les conditions observées via le fax satellite. Les navires doivent en faire la demande à la Garde côtière canadienne pour les recevoir.