



Pêches et Océans
Canada

Fisheries and Oceans
Canada

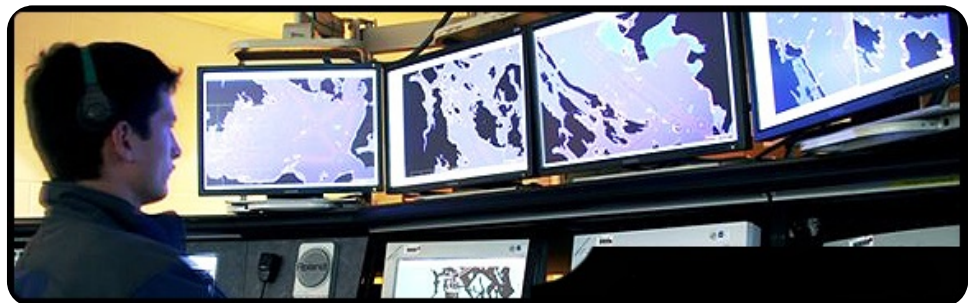
Garde côtière
canadienne

Canadian
Coast Guard

Aides radio à la navigation maritime 2016 (Atlantique, Saint-Laurent, Grands Lacs, Lac Winnipeg et Arctique)



Sécurité d'abord, Service constant



Aides radio à la navigation maritime 2016
*(Atlantique, Saint-Laurent, Grands Lacs, Lac Winnipeg
et Arctique)*

Publié sous l'autorité de :

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

Édition annuelle 2016

MPO/2016-1977

Fs151-7F-PDF

ISSN : 1702-2797

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, 2016

MGCE # 3564492

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 2016

*(Atlantic, St. Lawrence, Great Lakes, Lake Winnipeg and
Arctic).*



Imprimé sur papier recyclé

Registre des modifications

#	Date	Description	Initiales
1	26 août 2016	NOTMAR 08/2016	RJ
2	30 septembre 2016	NOTMAR 09/2016	RJ
3	25 novembre 2016	NOTMAR 11/2016	RJ

Table des matières

PARTIE 1	Avis au lecteur	1
1.1	Préavis.....	1
1.1.1	Changement rapporté aux numéros d'identité du service mobile maritime (MMSI).....	1
1.1.2	Les publications annuelles des Aides radio à la navigation maritime.....	1
1.1.3	Inspections de radio de navire.....	2
1.1.4	Service de radiodiffusion du MetOc de la flotte des Forces canadiennes.....	2
1.1.5	Le service commercial de correspondance publique.....	2
1.1.6	Éviter les collisions avec les baleines noires de l'Atlantique Nord.....	2
1.2	Fréquences canadiennes de communications maritimes 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 / Téléx.....	8
1.5	Centre conjoint de recherche et sauvetage (JRCC) / Centre secondaire de sauvetage maritime (MRSC).....	9
1.6	Services de déglacement.....	10
1.7	Adresses des bureaux régionaux (pour la couverture de la côte Est, de l'arctique et du centre du Canada).....	10
1.8	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	Halifax, Nouvelle-Écosse.....	1
2.1.2	Iqaluit, Nunavut.....	7
2.1.3	Labrador (Goose Bay), Terre-Neuve et Labrador.....	15
2.1.4	Les Escoumins, Québec.....	19
2.1.5	Placentia, Terre-Neuve et Labrador.....	25
2.1.6	Port aux Basques, Terre-Neuve et Labrador.....	31
2.1.7	Prescott, Ontario.....	35
2.1.8	Québec, Québec.....	39
2.1.9	Sarnia, Ontario.....	43
2.1.10	Sydney, Nouvelle-Écosse.....	47
2.2	Opération du canal et des écluses.....	51
2.3	Opération du canal, du port et des écluses.....	51
2.4	Radiophares à fonctionnement continu.....	59
2.5	Balises radar (racons).....	59
2.5.1	Côte de l'Atlantique, golfe et fleuve Saint-Laurent jusqu'à Montréal, l'est de l'Arctique.....	59
2.5.2	Lac Winnipeg.....	64
2.5.3	Grands Lacs (y incluant le fleuve Saint-Laurent jusqu'à Montréal).....	64
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
3.4	Descriptions des zones	3
3.4.1	Est du Canada	3
3.4.2	Nord canadien	3
3.4.3	Zones locales.....	3
3.5	Application aux zones.....	3
3.5.1	Zone de services de trafic maritime de l'Est du Canada (ECAREG).....	3
3.5.2	Zone du système de régulation du trafic maritime du Nord canadien (NORDREG).....	4
3.5.3	Zones de trafic maritime local	4
3.6	Rapports.....	4
3.6.1	Changement dans les renseignements.....	4
3.6.2	Comptes rendus inhabituels.....	5
3.6.3	ECAREG – Renseignements requis	5
3.6.4	ECAREG – Comptes rendus de zone	6
3.6.5	NORDREG – Comptes rendus de zone	7
3.7	Annexes des zones de services de trafic maritime	17
3.7.1	Baie de Fundy.....	17
3.7.2	Port d'Halifax et ses approches	23
3.7.3	Détroit de Northumberland.....	27
3.7.4	Baie Placentia.....	29
3.7.5	Port aux Basques	33
3.7.6	St. John's.....	37
3.7.7	Voie maritime du Saint-Laurent.....	39
3.7.8	Zone et secteurs de Sarnia	45
3.7.9	Zone du détroit de Belle Isle – Volontaire.....	53
3.7.10	Détroit de Canso et ses approches Est.....	57
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)	15
4.2.3	Radiobalise de localisation des sinistres (RLS à 406 MHz).....	19
4.2.4	Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio).....	20
4.2.5	Conseils aux capitaines de navires en détresse et alerte des autorités de recherche et de sauvetage.....	24
4.2.6	Procédure à suivre pour répondre aux alertes de détresse ASN reçues par les navires	31
4.2.7	Amver - Système automatique d'entraide pour le sauvetage des navires	36

4.2.8	Système différentiel de positionnement mondial (DGPS)	44
4.2.9	Rapport sur les renseignements exigés au préalable (RREP)	49
4.3	Services	52
4.3.1	Avis à la navigation	52
4.3.2	Service NAVTEX canadien.....	53
4.3.3	Service mondial d'avertissements de navigation (WWNWS).....	59
4.3.4	Service du téléphone cellulaire (*16) situations d'urgence maritime	63
4.3.5	Service de radiogoniométrie (VHF/DF).....	63
4.3.6	Plan de route.....	64
4.3.7	La recherche et le sauvetage dans les zones de compétence canadienne	64
4.3.8	Service de messages des services de communications et de trafic maritimes	65
4.3.9	Services de déglacage et de routage dans les glaces	69
4.3.10	Service hydrographique du Canada	70
4.3.11	Inspection des appareils radio	71
4.3.12	Numéros pour les permis ayant trait aux stations radio et les MMSI.....	75
4.3.13	Service téléphonique maritime	75
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 les bulletins METAREA. ...	10
5.7.2	Éléments de glace.....	12
5.8	Décodage du mafor	14
5.9	Nord du Canada	16
5.9.1	Programme de prévisions météorologiques maritimes	16
5.9.2	Messages météorologiques et des glaces	17
5.9.3	Radio-Météo Canada	18
5.9.4	Secteurs de prévisions maritimes.....	21
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)	24
5.9.6	Zones bénéficiant de services de prévisions	26
5.9.7	Transmission des prévisions METAREAs	28
5.10	Terre-Neuve et Labrador	31

5.10.1	Programme de prévisions météorologiques maritimes	31
5.10.2	Programme régulier	31
5.10.3	Bulletins d'observation et de prévisions météorologiques maritimes	32
5.10.4	Radio-Météo Canada	32
5.10.5	Secteur de prévisions maritimes	34
5.11	Maritimes.....	35
5.11.1	Programme de prévisions météorologiques maritimes.....	35
5.11.2	Programme régulier	35
5.11.3	Programme récréatif	35
5.11.4	Bulletins d'observations et de prévisions météorologiques.....	36
5.11.5	Centre canadien de prévision des ouragans	36
5.11.6	Radio-Météo Canada.....	37
5.11.7	Secteur de prévisions maritimes	39
5.12	Région du Québec	40
5.12.1	Programme de prévisions météorologiques maritimes.....	40
5.12.2	Programme régulier	40
5.12.3	Programme récréatif	40
5.12.4	Bulletins d'observations et de prévisions météorologiques.....	41
5.12.5	Position de la bouée sur le fleuve Saint-Laurent	41
5.12.6	Radio-Météo Canada.....	41
5.12.7	Secteurs de prévisions maritimes	42
5.13	Grands Lacs y incluant le fleuve Saint-Laurent à Cornwall	43
5.13.1	Programme de prévisions météorologiques maritimes.....	43
5.13.2	Programme régulier de prévisions maritimes	43
5.13.3	Programme de prévisions pour les plaisanciers	43
5.13.4	Bouées	44
5.13.5	Radio-Météo Canada.....	45
5.13.6	Secteurs de prévisions maritimes	47
5.14	Service canadien des glaces (SCG).....	48
5.14.1	Prévisions des glaces	48
5.14.2	Programme des glaces	49
5.14.3	Rapports ou observations des glaces	49
5.14.4	Cartes des glaces	49
5.14.5	Radio-Météo Canada.....	49
5.14.6	Zones des glaces.....	49
5.14.7	Liste des cartes des glaces.....	51
5.14.8	Diffusion par facsimilé.....	52

Liste des tableaux

Tableau 1-1	- Maritimes mobiles de sécurité et fréquences de communications MF/HF	3
Tableau 1-2	- Maritimes mobiles de sécurité et fréquences de communications VHF	6
Tableau 1-3	- Légende pour les nomenclatures des centres de SCTM	8
Tableau 1-4	- Annuaire téléphonique / Télécopieur / Télex	8
Tableau 2-1	- SCTM Halifax / VCS - Communications navire / terre	2
Tableau 2-2	- SCTM Halifax / VCS - Diffusions	3
Tableau 2-3	- SCTM Iqaluit / VFF Communications navire/terre	7

Tableau 2-4 - SCTM Iqaluit / VFF - Diffusions	9
Tableau 2-5 - SCTM Labrador / VOK - Communications navire/terre	15
Tableau 2-6 - SCTM Labrador / VOK - Diffusions	16
Tableau 2-7 - SCTM Les Escoumins / VCF - Communications navire/terre	19
Tableau 2-8 - SCTM Les Escoumins / VCF - Diffusions	21
Tableau 2-9 - SCTM Placentia / VCP - Communications navire/terre	25
Tableau 2-10 - SCTM Placentia / VCP - Diffusions	26
Tableau 2-11 - SCTM Port aux Basques / VOJ - Communications navire/terre	31
Tableau 2-12 - SCTM Port aux Basques / VOJ - Diffusions	32
Tableau 2-13 - SCTM Prescott / VBR - Communications navire/terre	35
Tableau 2-14 - SCTM Prescott / VBR - Diffusions	36
Tableau 2-15 - SCTM Québec / VCC - Communications navire/terre	39
Tableau 2-16 - SCTM Québec / VCC - Diffusions	40
Tableau 2-17 - SCTM Sarnia / VBE - Communications navire/terre	43
Tableau 2-18 - SCTM Sarnia / VBE - Communications navire/terre desservant le lac Winnipeg	45
Tableau 2-19 - SCTM Sarnia / VBE - Diffusions des Grands Lacs	45
Tableau 2-20 - SCTM Sarnia / VBE - Diffusions du lac Winnipeg	46
Tableau 2-21 - SCTM Sydney / VCO - Communications navire/terre	47
Tableau 2-22 - SCTM Sydney / VCO - Diffusions	49
Tableau 2-23 - Côte de l'Atlantique, golfe et fleuve Saint-Laurent jusqu'à Montréal l'est de l'Arctique	51
Tableau 2-24 - Grands Lacs (y incluant le fleuve Saint-Laurent jusqu'à Montréal)	51
Tableau 2-25 - Côte de l'Atlantique, golfe et fleuve Saint-Laurent jusqu'à Montréal, l'est de l'Arctique	59
Tableau 2-26 - Balises radar situées à Terre-Neuve	59
Tableau 2-27 - Balises radar situées en Nouvelle-Écosse	60
Tableau 2-28 - Balises radar situées au Nouveau-Brunswick	60
Tableau 2-29 - Balises radar situées à l'Île-du-Prince-Édouard	61
Tableau 2-30 - Balises radar situées au Québec	61
Tableau 2-31 - Balises radar situées au Manitoba	63
Tableau 2-32 - Balises radar situées en Nunavut et Nunavik	63
Tableau 2-33 - Balises radar situées au Nunavut	64
Tableau 2-34 - Balises radar situées aux États-Unis	64
Tableau 2-35 - Balises radar situées au lac Winnipeg	64
Tableau 2-36 - Balises radar situées en Ontario sauf si indiqué autrement	64
Tableau 3-1 - Rapport sur la zone NORDREG : Indicatifs et renseignements requis	10
Tableau 3-2 - Secteurs et limites pour la baie de Fundy	17
Tableau 3-3 - Identification et fréquences pour la baie de Fundy	17
Tableau 3-4 - Points d'appels pour la baie de Fundy	17
Tableau 3-5 - Secteurs et limites pour le port d'Halifax et ses approches	23
Tableau 3-6 - Identification et fréquences pour le port d'Halifax et ses approches	23
Tableau 3-7 - Points d'appel pour le port d'Halifax et ses approches	23
Tableau 3-8 - Secteur et limites pour le détroit de Northumberland	27
Tableau 3-9 - Identification et fréquences pour le détroit de Northumberland	27
Tableau 3-10 - Points d'appel pour le détroit de Northumberland	27
Tableau 3-11 - Secteurs et limites pour la baie de Placentia	29
Tableau 3-12 - Identification et fréquences de la baie de Placentia	29
Tableau 3-13 - Points d'appel pour la baie de Placentia	29
Tableau 3-14 - Secteurs et limites pour Port aux Basques	33
Tableau 3-15 - Identification et fréquences pour Port aux Basques	33

Tableau 3-16 - Points d'appel pour Port aux Basques	33
Tableau 3-17 - Secteur et limites pour St- John's.....	37
Tableau 3-18 - Identification et fréquences pour St- John's.....	37
Tableau 3-19 - Points d'appel pour St- John's.....	37
Tableau 3-20 - Secteurs et limites pour la voie maritime du Saint-Laurent.....	39
Tableau 3-21 - Identification et fréquences pour la voie maritime du Saint-Laurent.....	39
Tableau 3-22 - Points d'appel pour la voie maritime du Saint-Laurent.....	39
Tableau 3-23 - Secteurs et limites pour zone et secteurs de Sarnia.....	45
Tableau 3-24 - Identification et fréquences pour zone et secteurs de Sarnia	45
Tableau 3-25 - Points d'appel pour zone et secteurs de Sarnia	46
Tableau 3-26 - Exigence d'écoute en VHF pour les navires	49
Tableau 3-27 - Secteur et limites pour la zone du détroit de Belle Isle	53
Tableau 3-28 - Identification et fréquences pour la zone du détroit de Belle Isle	53
Tableau 3-29 - Points d'appel pour la zone du détroit de Belle Isle	53
Tableau 3-30 - Secteur et limites pour détroit de Canso et ses approches Est.....	57
Tableau 3-31 - Identification et fréquences pour détroit de Canso et ses approches Est.....	57
Tableau 3-32 - Points d'appel pour détroit de Canso et ses approches Est.....	57
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 maritimes » définies par le SMDSM	13
Tableau 4-8 - Secteur maritime A1 ou secteur VHF	20
Tableau 4-9 - Secteur maritime A3	21
Tableau 4-10 - Secteur maritime A4.....	22
Tableau 4-11- Exemple de rapport de plan et de départ de voyage	40
Tableau 4-12 - Exemple de rapport final d'arrivée.....	41
Tableau 4-13 - Exemple de rapport de position.....	41
Tableau 4-14 - Exemple de rapport de déroutement. Utilisés pour faire rapport sur les changements apportés au plan de voyage et sur les autres changements	42
Tableau 4-15 - Fleuve Saint-Laurent et côte de l'Atlantique	44
Tableau 4-16 - Grands Lacs et fleuve Saint-Laurent.....	45
Tableau 4-17 - La distribution des Avis à la navigation écrits	52
Tableau 4-18 - Sites de diffusion où le service NAVTEX est disponible	53
Tableau 5-1 - Avertissements synoptiques.....	1
Tableau 5-2 - Avertissements et veilles 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 - Référence territoriales (synopsis)	12
Tableau 5-17 - Concentration de glace.....	12
Tableau 5-18 - Type de glace.....	12
Tableau 5-19 - Description de la glace	13
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.....	16
Tableau 5-24 - Cédule de production-format NAVTEX (voir la Partie 2 pour l'horaire de radiodiffusion des SCTM).....	17
Tableau 5-25 - Bouées qui sont habituellement en place pendant la saison d'eau libre.....	17
Tableau 5-26 - Eaux de l'Arctique de l'Est et de l'Ouest et eaux de la baie d'Hudson.....	21
Tableau 5-27 - Eaux intérieures	22
Tableau 5-28 - Prévisions maritimes danoises pour la Baie de Baffin disponible via l'Institut Météorologique Danois, Copenhague Tél. : (45) 39 15 7500.....	23
Tableau 5-29 - Observations météorologiques - Rapports générés par des stations avec personnel	23
Tableau 5-30 - Observations météorologiques - Rapports générés par des stations d'observations automatiques	23
Tableau 5-31 - Observations météorologiques - Rapports sur les bouées.....	24
Tableau 5-32 - FQCN01 CWAO - Prévisions maritimes et FICN01 CWIS - Bulletin des glaces pour la zone METAREA XVII au nord du 75°N	26
Tableau 5-33 - FQCN02 CWAO - Prévisions maritimes et FICN02 CWIS - Bulletin des glaces pour la zone METAREA XVII au sud du 75°N	26
Tableau 5-34 - FQCN03 CWAO - Prévisions maritimes et FICN03 - Bulletin des glaces pour la zone METAREA XVIII au nord du 75°N.....	26
Tableau 5-35 - FQCN04 CWAO - Prévisions maritimes et FICN04 CWIS - Bulletin des glaces pour la zone METAREA XVIII au sud du 75°N	27
Tableau 5-36 - FQCN05 CWAO - Prévisions maritimes et FICN05 CWIS - Bulletin des glaces pour la partie nord-ouest de la zone METAREA IV, dont la baie d'Hudson et ses abords	28
Tableau 5-37 - Cédule de production - format texte.....	31
Tableau 5-38 - Cédule de production - format Navtex - disponible en anglais seulement (voir la Partie 2 pour l'horaire de radiodiffusion des SCTM)	31
Tableau 5-39 - Eaux de Terre-Neuve et Labrador	34
Tableau 5-40 - Observations météorologiques maritimes.....	34
Tableau 5-41 - Cédule de production - format texte.....	35
Tableau 5-42 - Cédule de production - format NAVTEX (voir la Partie 2 pour l'horaire de radiodiffusion des SCTM).....	35
Tableau 5-43 - Position des bouées secteur Nord-Ouest de l'Océan Atlantique	36
Tableau 5-44 - Eaux des maritimes	39
Tableau 5-45 - Observations météorologiques maritimes.....	39
Tableau 5-46 - Cédule de production - format texte.....	40
Tableau 5-47 - Cédule de production - format NAVTEX (voir la Partie 2 pour l'horaire de radiodiffusion des SCTM)	40
Tableau 5-48 - Eaux du Québec.....	42

Tableau 5-49 - Observations météorologiques maritimes - Fleuve Saint-Laurent et rivière Saguenay	43
Tableau 5-50 - Cédule de production - format texte	44
Tableau 5-51 - Cédule de production - format NAVTEX disponible en anglais seulement (voir la Partie 2 pour l'horaire de radiodiffusion des SCTM)	44
Tableau 5-52 - Bouées Canada	44
Tableau 5-53 - Bouées États-Unis	45
Tableau 5-54 - Eaux de l'Ontario.....	47
Tableau 5-55 - Observations météorologiques maritimes ⁽¹⁾ - Fleuve Saint-Laurent et Grands Lacs	47
Tableau 5-56 - Cédule de production des bulletins - format texte.....	48
Tableau 5-57 - Cédule de production des bulletins - format NAVTEX (voir la PARTIE 2 pour l'horaire de radiodiffusion des SCTM)	48
Tableau 5-58 - Critères d'avertissement des glaces.....	48
Tableau 5-59 - Liste des cartes des glaces.....	51
Tableau 5-60 - Stations de radiotélécopie de la GCC et du MetOc de la flotte des Forces canadiennes	52

Liste des figures

Figure 2-1 - Couverture radiotéléphonie VHF - Grands Lacs	53
Figure 2-2 - Couverture VHF pour le lac Winnipeg.....	54
Figure 2-3 - Réseau des SCTM - Région de l'Atlantique - Terre-Neuve et Labrador	55
Figure 2-4 - Réseau des SCTM - Région de l'Atlantique - Maritimes.....	56
Figure 2-5 - Réseau des SCTM - Golfe et fleuve Saint-Laurent	57
Figure 2-6 - Réseau des SCTM - Arctique	58
Figure 3-1 - Zone de services de trafic maritime Côte de l'Atlantique.....	14
Figure 3-2 - Zone de services de trafic maritime du Nord canadien (NORDREG)	15
Figure 3-3 - Zone de services de trafic maritime de la Baie de Fundy.....	21
Figure 3-4 - Zone de services de trafic maritime d'Halifax.....	25
Figure 3-5 - Zone de services de trafic maritime du détroit de Northumberland	28
Figure 3-6 - Zone de services de trafic maritime de la baie Placentia.....	31
Figure 3-7 - Zone de services de trafic maritime Port aux Basques	35
Figure 3-8 - Zone de services de trafic maritime de St. John's.....	38
Figure 3-9 - Zone de services de trafic maritime fleuve Saint-Laurent.....	43
Figure 3-10 - Zone de services de trafic maritime de Sarnia	48
Figure 3-11 - Zone de services de trafic maritime écoute sur le bassin des Grands Lacs	51
Figure 3-12 - Zone de services de trafic maritime détroit de Belle Isle	55
Figure 3-13 - Zone de services de trafic maritime détroit de Canso et ses approches Est.....	59
Figure 4-1 - Directives sur l'exploitation du SMDSM à l'usage des capitaines de navire en cas de détresse.....	24
Figure 4-2 - Conseils à suivre par les capitaines de navires en détresse ou dans des cas d'urgence.....	26
Figure 4-3 - Conseils à suivre par les capitaines de navires qui constatent qu'un autre navire semble être en danger	27
Figure 4-4 - Organigramme 1 (COMSAR/Cir.25).....	33
Figure 4-5 - Organigramme 2 (COMSAR/Cir.25).....	34
Figure 4-6 - Procédures de sécurité et de détresse radiotéléphoniques.....	35
Figure 4-7 - Couverture DGPS - Côte Est.....	46
Figure 4-8 - Couverture DGPS - Voie maritime du Saint-Laurent.....	47

Figure 4-9 - Couverture DGPS - Région du Centre	48
Figure 4-10 - Service de TELEX de navigation (NAVTEX) canadien - Région d'Atlantique et Région du Centre et de l'Arctique.....	54
Figure 4-11 - Zones maritimes canadiennes A3/A4 du SMDSM - Couverture théorique.....	55
Figure 4-12 - Prédiction de la portée radio - Océan Atlantique	56
Figure 4-13 - Prédiction de la portée radio - Saint-Laurent	57
Figure 4-14 - Prédiction de la portée radio - Grands Lacs	58
Figure 4-15 - Service mondial d'avertissement de navigation NAVAREAs	62
Figure 5-1 - Secteurs de prévisions maritimes - Nord du Canada.....	20
Figure 5-2 - Secteurs de prévisions maritimes - METAREAs.....	25
Figure 5-3 - Secteurs de prévisions maritimes - Partie nord-ouest de la zone METAREA IV	25
Figure 5-4 - Secteurs de prévisions maritimes - Eaux de Terre-Neuve et Labrador.....	33
Figure 5-5 - Secteurs de prévisions maritimes - Eaux des maritimes.....	38
Figure 5-6 - Secteurs de prévisions maritimes - Fleuve St-Laurent et rivière Saguenay	42
Figure 5-7 - Secteurs de prévisions maritimes - Grands Lacs et fleuve St-Laurent.....	46
Figure 5-8 - Zone d'information sur les glaces - Est du Canada et la glace Nord du Canada.....	50

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

Le regroupement des Centres des services de communication et de trafic maritimes (SCTM) a eu comme effet des changements aux numéros MMSI. 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
Saint John (Fundy) radio Garde côtière a été regroupé à Halifax radio Garde côtière	00 316 0015	00 316 0016
St. John's radio Garde côtière a été regroupé à Placentia radio Garde côtière	00 316 0020	00 316 0019
St. Anthony radio Garde côtière a été regroupé à Labrador radio Garde côtière	00 316 0021	00 316 0022
Rivière-au-Renard radio Garde côtière a été regroupé à Les Escoumins radio Garde côtière	00 316 0025	00 316 0026
Thunder Bay radio Garde côtière a été regroupé à Sarnia radio Garde côtière	00 316 0031	00 316 0030

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

Depuis 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.

1.1.3 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.

1.1.4 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.

1.1.5 Le service commercial de correspondance publique

Toutes les communications navire-terre à longue distance sont gérées par le fournisseur de services téléphoniques habituel en tant qu'appels à frais virés.

Les personnes qui désirent faire des appels téléphoniques terre-navire doivent passer par le centre des SCTM approprié qui se chargera d'établir la communication.

Les centres des SCTM fournissant un service commercial de correspondance publique apparaissent dans la PARTIE 2.

1.1.6 Éviter les collisions avec les baleines noires de l'Atlantique Nord

La baleine noire de l'Atlantique Nord, aussi appelée baleine franche, est l'espèce de baleine la plus menacée dans le monde. Il n'en reste plus que 350 spécimens environ. La baleine franche se déplace rarement à plus de 5 nœuds. Elle peut rester submergée pour des périodes de 10 à 20 minutes et voyage souvent seule ou en petits groupes. Si vous apercevez une baleine franche, il peut y en avoir d'autres dans le secteur. Veuillez s'il vous plaît rapporter toute observation de baleine franche faite dans les eaux canadiennes à la Garde côtière canadienne par le biais de la voie 16 VHF. Dans la baie de Fundy, veuillez contacter Fundy trafic sur la voie 14 VHF. Ces baleines sont difficiles à voir et pourraient ne pas être conscientes de la présence de navires. Il vous est demandé de ne pas vous en approcher. Pour plus de détails, vous pouvez visiter le site Web suivant : http://sararegistry.gc.ca/species/speciesDetails_f.cfm?sid=780.

Remarque : Zone du bassin Roseway à éviter sur une base saisonnière. On recommande aux navires de 300 tonnes brut et plus et transitant dans cette zone de conservation d'éviter ces dernières pendant la période allant du 1er juin au 31 décembre afin de réduire considérablement le risque de collision entre les navires et les baleines noires de l'Atlantique Nord, dont l'espèce est en voie de disparition.

1.2 FRÉQUENCES CANADIENNES DE COMMUNICATIONS MARITIMES 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 SCTM 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 SCTM 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) Terre-Neuve et Labrador;
- b) Littoral de l'Atlantique, golfe et fleuve Saint-Laurent jusqu'à Montréal inclusivement;
- c) Grands Lacs (y compris le Saint-Laurent en amont de Montréal);
- d) Arctique; et
- e) Bassin intérieur de l'Athabasca et 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	a, b, c, d	Service NAVTEX (en français).
	518		F1B	a, b, c, d	Service NAVTEX international (en anglais).
2003			J3E	b	Communication entre navires (du bas Saint Laurent à l'extrémité ouest de l'île d'Anticosti).
2118	2514		J3E	a, b, d	Correspondance publique; diffusion d'information sur la sécurité maritime. Surveillance continue – SCTM Halifax.
2134			J3E	a, b	Communication entre navires (bateaux de pêche seulement).
2142	2558		J3E	a, d, e	Correspondance publique. Surveillance continue – SCTM Halifax.
2158	2550		J3E		Correspondance publique (navires américains seulement).
2182	2182		J3E	a, b, d	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	a, b, d	Correspondance publique; diffusion d'information sur la sécurité maritime. Surveillance continue – SCTM Halifax.
2237			J3E	a, b	Communication entre navires (autres que les bateaux de pêche).
	2598		J3E	a, b	Diffusion d'information sur la sécurité maritime.
2638			J3E	a, b	Communication entre navires (fréquence partagée avec les navires américains).

Fréquences		Voie	Classe d'émission	Régions d'utilisation	Remarques
kHz (navire)	kHz (côte)				
2738			J3E	a, b	Communication entre navires (canal partagé avec les navires américains).
2815	2530		J3E	b	Correspondance publique.
	2749		J3E	b	Diffusion d'information sur la sécurité maritime.
	3253		J3C	d	Radiotélécopie.
3023	3023		J3E	a, b, c, d, e	Communications internationales pour la coordination des activités de SAR, y compris pour les aéronefs de SAR.
4071	4363	403	J3E	d, e	Correspondance publique; diffusion d'information sur la sécurité maritime. Surveillance continue – SCTM Iqaluit seulement.
4083	4375	407	J3E	a, b, d	Correspondance publique.
4084.7	4379.1	408	J3E	a, b	Correspondance publique.
4100.2	4394.6	413	J3E	a, b	Correspondance publique.
4116	4408	418	J3E	a, b	Correspondance publique.
4125	4125		J3E	a, b, c, d, e	Communications internationales de détresse et de sécurité, y compris pour les aéronefs de SAR.
4177.5	4177.5		F1B	d	Communications internationales de détresse et de sécurité (IDBE).
4207.5	4207.5		F1B	d	Appels internationaux de détresse et de sécurité (ASN). Surveillance continue – SCTM Iqaluit seulement.
	4292		J3C	d	Radiotélécopie.
	4416		J3C	b	Radiotélécopie.
5680	5680		J3E	a, b, c, d, e	Communications internationales pour la coordination des activités de SAR, y compris pour les aéronefs de SAR.
5803	5803		J3E	d, e	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	d, e	Correspondance publique.
6206	6507	603	J3E	a, b, d	Correspondance publique; diffusion d'information sur la sécurité maritime.
6212	6513	605	J3E	a, b, d	Correspondance publique.
6215	6215		J3E	d	Communications internationales de détresse et de sécurité.
6218.6	6218.6		J3E	d, e	Correspondance publique; diffusion d'information sur la sécurité maritime.
6268	6268		F1B	d, e	Communications internationales de détresse et de sécurité (IDBE).
6312	6312		F1B	d, e	Appels internationaux de détresse et de sécurité (ASN). Surveillance continue – SCTM Iqaluit seulement.

Fréquences		Voie	Classe d'émission	Régions d'utilisation	Remarques
kHz (navire)	kHz (côte)				
	7710		J3C	d	Radiotélécopie.
8228	8752	812	J3E	a, b, d	Correspondance publique.
8261	8785	823	J3E	a, b	Correspondance publique.
8267	8791	825	J3E	a, b, d	Correspondance publique.
8270	8794	826	J3E	d, e	Correspondance publique.
8291	8291		J3E	d	Appels de détresse internationaux.
8376.5	8376.5		F1B	d, e	Communications internationales de détresse et de sécurité (IDBE).
8414.5	8414.5		F1B	d, e	Appels internationaux de détresse et de sécurité (ASN). Surveillance continue – SCTM Iqaluit seulement.
	8416.5		F1B	d	Diffusion d'information sur la sécurité maritime dans les NAVAREA XVII et XVIII (IDBE).
12230	13077	1201	J3E	a, b, d	Correspondance publique.
12290	12290		J3E	d	Communications internationales de détresse et de sécurité.
12520	12520		F1B	d, e	Communications internationales de détresse et de sécurité (IDBE).
12577	12577		F1B	d, e	Appels internationaux de détresse et de sécurité (ASN). Surveillance continue – SCTM Iqaluit seulement.
16369	17251	1604	J3E	a, b	Correspondance publique.
16420	16420		J3E	d	Communications internationales de détresse et de sécurité.
16562.3	17335.2	1634	J3E	a, b	Correspondance publique.
16695	16695		F1B	d, e	Communications internationales de détresse et de sécurité (IDBE).
16804.5	16804.5		F1B	d, e	Appels internationaux de détresse et de sécurité (ASN). Surveillance continue – SCTM Iqaluit seulement.
22037.2	22633.2	2213	J3E	b	Correspondance publique.

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)				
156.300	156.300	06	F3E	a, b, c, d	Communications entre navires et internationales pour la coordination de SAR, incluant les aéronefs de SAR.
156.400	156.400	08	F3E	a, b, c, d	Communications entre navires et de sécurité.
156.450	156.450	09	F3E	b	Services du trafic maritime et communication entre navires. Surveillance continue – SCTM Les Escoumins seulement.
156.500	156.500	10	F3E	b	Services du trafic maritime et communication entre navires. Surveillance continue – SCTM Québec seulement.
156.525	156.525	70	G2B	a, b, c, d	Appels internationaux de détresse et de sécurité (ASN). Surveillance continue.
156.550	156.550	11	F3E	b, c	Services de trafic maritime et pilotage. Surveillance continue – SCTM Port aux Basques, Sarnia, Placentia seulement.
156.575	156.575	71	F3E	b	Services du trafic maritime. Surveillance continue – SCTM Halifax seulement (sauf Sambro, Ecum Secum, Kingsburg, Fox Island, Shannon Hill, Chebucto Head, Saint-John).
156.600	156.600	12	F3E	b, c	Services du trafic maritime, opérations portuaires et pilotage. Surveillance continue – SCTM Halifax, Placentia, Port aux Basques, Québec, Sarnia seulement.
156.650	156.650	13	F3E	b, c	Services du trafic maritime et communications de navigation entre passerelles. Surveillance continue – SCTM Québec seulement.
156.700	156.700	14	F3E	b, c	Services du trafic maritime, opérations portuaires et pilotage. Surveillance continue – SCTM Halifax, Les Escoumins, Placentia, St. Anthony, Sydney seulement.
156.800	156.800	16	F3E	a, b, c, d	Communications internationales de détresse et de sécurité. Surveillance continue.
	161.650	21B	F3E	a, b, c	Diffusion de bulletins météorologiques et d'avis à la navigation.
156.925	156.925	78A	F3E	a, b, c, d	Communication entre navires (bateaux de pêche seulement).
156.950	161.550	19	F3E	a, b, c	Communications entre les navires et la GCC; diffusion d'information sur la sécurité maritime. Surveillance continue – SCTM Sarnia seulement.
157.100	157.100	22A	F3E	a, b, c	Communications entre les navires et la GCC.
	161.750	23B	F3E	a, c	Diffusion de bulletins météorologiques et d'avis à la navigation.
157.200	161.800	24	F3E	b, c	Correspondance publique. Surveillance continue – SCTM Halifax (sauf Kingsburg, Fox Island), Labrador, Placentia, Port aux Basques, Prescott, Sarnia, St. Anthony seulement.

Fréquences		Voie	Classe d'émission	Régions d'utilisation	Remarques
kHz (navire)	kHz (côte)				
157.225	161.825	84	F3E	b, c	Correspondance publique.
157.275	161.875	85	F3E	b, c, d	Correspondance publique. Surveillance continue – SCTM Placentia, Prescott (Gananoque, Yellowknife), Sarnia seulement.
157.300	161.900	26	F3E	a, b, c, d, e	Correspondance publique; diffusion d'information sur la sécurité maritime. Surveillance continue – SCTM Halifax, Iqaluit, Labrador, Placentia, Port aux Basques, Prescott, Sarnia, St. Anthony, Sydney seulement.
157.350	161.950	27	F3E	b, c	Correspondance publique. Surveillance continue – SCTM Placentia, Port aux Basques, Prescott, Halifax, Sarnia seulement.
157.375	157.375	87	F3E	a, b, c	Opérations portuaires et mouvements des navires.
157.425	157.425	88	F3E	a, b, c	Opérations portuaires et mouvements des navires.
	161.775	83B	F3E	c	Diffusion de bulletins météorologiques et d'avis à la navigation.
	161.850	25B	F3E	c	Diffusion de bulletins météorologiques et d'avis à la navigation.
161.975	161.975	87B	G2B	a, b, c	AIS1
	162.000	28B	F3E	c	Diffusion de bulletins météorologiques et d'avis à la navigation.
162.025	162.025	88B	G2B	a, b, c	AIS2

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 SCTM 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 de 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	HF 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 / Télég

Service	Numéro de téléphone	Numéro de télécopieur	Numéro de télex	Indicatif de réponse	Identité MMSI
Centre de SCTM (indicatif d'appel)					
Halifax, N.-É. (vcs)	902-426-9750	902-426-4483	210192251 0		003160016
Iqaluit, NU (vff) <i>Service disponible en français et en anglais</i>	867-979-5269 Est 867-979-0310 Ouest	867-979-4264	063-15529	NORDREG CDA	003160023
Labrador, (Goose Bay) T.-N.-L.(vok)	709-896-2252	709-896-8455			003160022
Les Escoumins, Qc (vcf) <i>Service disponible en français et en anglais</i>	418-233-3483	418-233-3299			003160026
Placentia, T.-N.-L. (vcp)	709-227-2181 709-227-2182	709-227-5637			003160019
Port aux Basques, T.-N.-L. (voj) <i>Service disponible en français et en anglais.</i>	709-695-2167	709-695-7784			003160018
Prescott, Ont. (vbr) <i>Service disponible en français et en anglais.</i>	613-925-4471	613-925-4519			003160029
Québec, Qc (vcc) <i>Service disponible en français et en anglais.</i>	418-648-4427	418-648-7244			003160027

Service	Numéro de téléphone	Numéro de télécopieur	Numéro de télex	Indicatif de réponse	Identité MMSI
Sarnia, Ont. (vbe)	519-336-4003	519-336-0229			003160030
Sydney, N.-É. (vco) <i>Service disponible en français et en anglais.</i>	902-564-7751 1-800-686-8676	902-564-7662			003160017
ECAREG CANADA					
Dartmouth, N.-É.	902-426-4956	902-426-4483			
Les Escoumins, Qc <i>Service disponible en français et en anglais.</i>	418-233-2194	418-233-3299			
NORDREG CANADA					
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 et XVIII					
Prescott, Ont.	613-925-0666	613-925-4519			

1.5 CENTRE CONJOINT DE RECHERCHE ET SAUVETAGE (JRCC) / CENTRE SECONDAIRE DE SAUVETAGE MARITIME (MRSC)

JRCC Halifax, Nouvelle-Écosse

Service disponible en français et en anglais

Téléphone : 1-800-565-1582 Région des Maritimes
1-800-563-2444 Région de Terre-Neuve et Labrador
902-427-8200 Satellite, local ou hors zone

Télécopieur : 902-427-2114

Courriel : jrcchalifax@sarnet.dnd.ca

MRSC Québec, Québec

Service disponible en français et en anglais

Téléphone : 1-800-463-4393 Région du Québec
418-648-3599 Satellite, local ou hors zone

Télécopieur : 418-648-3614

Courriel : mrscqbc@dfo-mpo.gc.ca

JRCC Trenton, Ontario

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 SERVICES DE DÉGLAÇAGE

Glace de l'Atlantique

Téléphone : 709-772-2078

Glace de Montréal

Téléphone : 1-855-201-0086 / ligne États-Unis-Canada : 1-844-672-8037

Télécopieur : 514-283-1752

1.7 ADRESSES DES BUREAUX RÉGIONAUX (POUR LA COUVERTURE DE LA CÔTE EST, DE L'ARCTIQUE ET DU CENTRE DU CANADA)

Surintendant régional Services de communications et de trafic maritimes

Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Région de l'Atlantique
Case postale 1000
Dartmouth NS B2Y 3Z8

Téléphone : 902-426-3797

Télécopieur : 902-426-4828

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

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

Pêches et Océans Canada Garde côtière canadienne Centre des SCTM de Port aux Basques

Service disponible en français et en anglais

49 rue Stadium
Case postale 99
Port aux Basques NL A0M 1C0

Téléphone : 709-695-2168

Télécopieur : 709-695-7784

Courriel : notshippax@dfo-mpo.qc.ca

**Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Centre des SCTM de Les Escoumins**

Service disponible en français et en anglais

35 rue Otis
Les Escoumins QC G0T 1K0

Téléphone : 418-233-2308

Télécopieur : 418-233-3299

Courriel : opsavis@dfo-mpo.gc.ca

Site Web : <http://www.marinfo.gc.ca/fr/avisecrits/index.asp>

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

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

Case postale 189
Iqaluit NU X0A 0H0

AVNAVs Séries « A »

Téléphone : 867-979-5269

Télécopieur : 867-979-4264

Courriel : lgaNordreg@innav.gc.ca

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

AVNAVs Séries « H »

Téléphone : 867-979-0310

Télécopieur : 867-979-4264

Courriel : lgamck01@innav.gc.ca

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

**Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Centre des SCTM de Prescott**

Service disponible en français et en anglais

401 rue King Ouest
Prescott ON K0E 1T0

Téléphone : 613-925-0666

Télécopieur : 613-925-4519

Courriel : notshipC&A@dfo-mpo.gc.ca

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

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

Service disponible en français et en anglais

1190 chemin Westmount
Sydney NS B1R 2J6

Téléphone : 902-564-7751 ou 1-800 686-8676

Télécopieur : 902-564-7662

Courriel : notshipssyd@mar.dfo-mpo.gc.ca

PARTIE 2 INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

2.1 CENTRE DES SERVICES DE COMMUNICATIONS ET DE TRAFIC MARITIMES

2.1.1 *Halifax, Nouvelle-Écosse*

MMSI : 003160016 Indicatif d'appel : VCS

Heures : H24

Services radio disponible en français et en anglais

Toutes communications avec les Services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne sont enregistrées.

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

Pour les services de trafic maritime, veuillez adresser les appels à trafic Halifax ou trafic Fundy – vous référer à la PARTIE 3.

Coordonnées

Adresse postale :

Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Agent responsable Opérations des SCTM
Centre des SCTM d'Halifax
10, Hudson Way
Dartmouth NS B2Y 3Z8

Téléphone : 902-426-9750 Opérations des SCTM
1-888-528-6444 Opérations des SCTM, appel sans frais
902-486-5472 Service de correspondance publique commerciale
902-426-9738 Agent responsable
902-426-4956 ECAREG

Télécopieur : 902-426-4483

Télex : 2101922510

Courriel : hlxecareg1@innav.gc.ca ECAREG
Supervisor.mcts-halifax@dfo-mpo.gc.ca

Centre des SCTM d'Halifax - Service de radiogoniométrie par VHF

Un service consultatif de radiogoniométrie par VHF (VHF/DF) est disponible pour les navires qui se trouvent à l'intérieur de la zone de couverture VHF des sites de réception de Cape Blomidon, Saint John, Tiverton, Yarmouth, Lockeport, Kingsburg, Sambro, Ecum Secum et Fox Island. 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 2-1 - SCTM Halifax / VCS - Communications navire / terre

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Sambro 44°28'21"N 063°37'13"W	C16 C26 C27 C70			Service de radiogoniométrie par VHF disponible. C26 et C27 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
		2182J3E 2514J3E 2582J3E		
Ecum Secum 44°57'53"N 062°08'56"W	C16 C24 C26 C70			Service de radiogoniométrie par VHF disponible. C24 et C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Kingsburg 44°16'32"N 064°17'15"W	C16 C24 C26 C70			Service de radiogoniométrie par VHF disponible. C24, C26, 2118 et 2206 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
			2182 2118 2206	
Fox Island 45°19'47"N 061°04'46"W	C16 C24 C26 C70			Service de radiogoniométrie par VHF disponible. C24, C26, 2118 et 2206 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
			2182 2118 2206	
Shannon Hill 44°41'03"N 063°36'35"W	C12 C14 C16 C70			
Chebucto Head 44°30'26"N 063°31'24"W	C12 C14 C16			
Yarmouth, N-É 43°44'39"N 066°07'21"W (Chebogue)	C14 C16 C24 C26 C70			Service de radiogoniométrie par VHF disponible. C24 et C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
		2182J3E 2538J3E 2582J3E		
Lockeport, N-É 43°39'49"N 065°07'47"W	C16 C24 C26 C70			Service de radiogoniométrie par VHF disponible. C24, C26, 2142 et 2206 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
			2182 2142 2206	

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Saint John, N-B 45°14'01"N 065°59'05"W (Red Head)	C12 C14 C16 C24 C26 C70 C71			Service de radiogoniométrie par VHF disponible. C24 et C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Cape Blomidon, N-É 45°13'55"N 064°24'05"W	C16 C24 C26 C70 C71			Service de radiogoniométrie par VHF disponible. C24 et C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Grand Manan, N-B 44°36'03"N 066°54'22"W	C14 C16 C24 C26 C70			C24 et C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Scotch Mountain, N-B (NAD 27) 45°45'48"N 065°47'36"W	C16 C27 C70			En service de la mi-mai à la mi-novembre approximativement. C27 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Letite, N-B 45°02'20"N 066°53'33"W	C14			
Tiverton, N-É 44°23'40"N 066°13'36"W	C12 C14 C16 C70			Service de radiogoniométrie par VHF disponible.

Tableau 2-2 - SCTM Halifax / VCS - Diffusions

Heures UTC	Site	Fréquences ou voies	Contenu
01:40	Chebogue	2749J3E	Radiotéléphonie (anglais suivi du français) <ul style="list-style-type: none"> La situation maritime technique et prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 201 à 214. Prévisions météorologiques américaines pour les eaux côtières (de Eastport, à Schoodic Point, Maine) et les eaux de mer ouverte (du golfe du Maine à la limite de la Haye). Avis à la navigation pour les régions de la baie de Fundy, de la côte Sud et de la côte Ouest de la Nouvelle-Écosse.
02:40	Sambro	2749J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 201 à 214. Avis à la navigation pour la région de la côte Sud de la Nouvelle-Écosse. Avis à la navigation révisant la position de chaque plate-forme d'exploration et navire d'exploitation signalés.

Heures UTC	Site	Fréquences ou voies	Contenu
03:20	Chebogue	518F1B	NAVTEX : (U) anglais · Avis à la navigation.
03:30	Chebogue	490F1B	NAVTEX : (V) français · Avis à la navigation.
07:20	Chebogue	518F1B	NAVTEX : (U) anglais · Prévisions météorologiques et prévisions de la hauteur des vagues pour les aires marines 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207 et 208. · Prévisions météorologiques américaines pour les eaux côtières (de Eastport à Schoodic Point, Maine).
07:30	Chebogue	490F1B	NAVTEX : (V) français · Prévisions météorologiques et prévisions de la hauteur des vagues pour les aires marines 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207 et 208.
08:10	Sambro	2749J3E	Radiotéléphonie · La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 201 à 214. · Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
10:40	Chebogue	2749J3E	Radiotéléphonie (anglais suivi du français) · La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 201 à 214. · Prévisions météorologiques américaines pour les eaux côtières (de Eastport, à Schoodic Point, Maine) et les eaux de mer ouverte (du golfe du Maine à la limite de La Haye). · Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
11:20	Chebogue	518F1B	NAVTEX : (U) anglais · Prévisions météorologiques et prévisions de l'état de la mer pour les aires marines 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207 et 208. · Prévisions météorologiques américaines pour les eaux côtières (de Eastport, à Schoodic Point, Maine).
11:30	Chebogue	490F1B	NAVTEX : (V) français · Prévisions météorologiques et prévisions de l'état de la mer pour les aires marines 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207 et 208.
15:20	Chebogue	518F1B	NAVTEX : (U) anglais · Avis à la navigation.
15:30	Chebogue	490F1B	NAVTEX : (V) français · Avis à la navigation.
15:40	Sambro	2749J3E	Radiotéléphonie · La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 201 à 214. · Avis à la navigation pour la région de la côte Sud de la Nouvelle-Écosse. · Avis à la navigation révisant la position de chaque plate-forme d'exploration et navire d'exploitation signalés.

Heures UTC	Site	Fréquences ou voies	Contenu
16:40	Chebogue	2749J3E	<p>Radiotéléphonie (anglais suivi du français)</p> <ul style="list-style-type: none"> La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 201 à 214. Prévisions météorologiques américaines pour les eaux côtières (de Eastport, à Schoodic Point, Maine) et les eaux de mer ouverte (du golfe du Maine à la limite de la Haye). Avis à la navigation pour les régions de la Baie de Fundy, de la côte Sud et de la côte Ouest de la Nouvelle-Écosse.
19:20	Chebogue	518F1B	<p>NAVTEX : (U) anglais</p> <ul style="list-style-type: none"> Prévisions météorologiques et prévisions de l'état de la mer pour les aires marines 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207 et 208. Prévisions météorologiques américaines pour les eaux côtières (de Eastport, à Schoodic Point, Maine).
19:30	Chebogue	490F1B	<p>NAVTEX : (V) français</p> <ul style="list-style-type: none"> Prévisions météorologiques et prévisions de l'état de la mer pour les aires marines 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207 et 208.
20:40	Chebogue	2749J3E	<p>Radiotéléphonie (anglais suivi du français)</p> <ul style="list-style-type: none"> La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 201 à 214. Prévisions météorologiques américaines pour les eaux côtières (de Eastport, à Schoodic Point, Maine) et les eaux de mer ouverte (du golfe du Maine à la limite de la Haye). Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
21:20	Sambro	2749J3E	<p>Radiotéléphonie</p> <ul style="list-style-type: none"> La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 201 à 214. Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
23:20	Chebogue	518F1B	<p>NAVTEX : (U) anglais</p> <ul style="list-style-type: none"> Prévisions météorologiques et prévisions de l'état de la mer pour les aires marines 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207 et 208. Prévisions météorologiques américaines pour les eaux côtières (de Eastport, à Schoodic Point, Maine).
23:30	Chebogue	490F1B	<p>NAVTEX : (V) français</p> <ul style="list-style-type: none"> Prévisions météorologiques et prévisions de l'état de la mer pour les aires marines 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207 et 208.
Continu	Sambro Fox Island	C21B	<p>Radiotéléphonie</p> <ul style="list-style-type: none"> La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 201 à 214. Avis à la navigation pour la région de la côte Sud de la Nouvelle-Écosse. Avis à la navigation révisant la position de chaque plate-forme d'exploration et navire d'exploitation signalés. Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
	Ecum Secum	C83B	

Heures UTC	Site	Fréquences ou voies	Contenu
Continu	Red Head	C21B	Radiotéléphonie (anglais suivi du français) <ul style="list-style-type: none"> · La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 201 à 214. · Prévisions météorologiques américaines pour les eaux côtières (de Eastport, à Schoodic Point, Maine) et les eaux de la mer ouverte (du golfe du Maine à la limite de La Haye). · Avis à la navigation pour les régions de la Baie de Fundy, de la côte Sud et de la côte Ouest de la Nouvelle-Écosse. · Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
	Chebogue Cape Blomidon	C83B	

2.1.2 Iqaluit, Nunavut

MMSI : 003160023 Indicatif d'appel : VFF

Heures : H24

Service disponible en français et en anglais.

Toutes communications avec les Services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne sont enregistrées.

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

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 : 867-979-5269 Opérations des SCTM (Est)
867-979-0310 Opérations des SCTM (Ouest)
867-979-5724 Opérations NORDREG
867-979-5260 Gestionnaire (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 situés 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.
		2182J3E 2582J3E 4363J3E	2182 2206 4071	
	403 603 812 1201	6507J3E 8752J3E 13077J3E	6206 8228 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 situés 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			Ce site est opérationnel 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 décembre.
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	Ce site est opérationnel de la mi-mai approximativement à la fin octobre.
Yellowknife 62°25'45"N 114°24'44"W	C16 C85			Ce site est opérationnel de la mi-mai approximativement à la fin octobre.
Enterprise 60°36'30"N 116°13'13"W	C16 C26			Ce site est opérationnel de la mi-mai approximativement à la fin octobre.

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Inuvik 68°19'30"N 133°35'47"W	403 601 826 1201	2182J3E	2182	Ce site est opérationnel de la mi-mai approximativement à la fin octobre.
		2558J3E	2142	
		4363J3E	4071	
		5803J3E	5803	
		6218.6J3E	6218.6	
		6501J3E	6200	
		8794J3E	8270	
		13077J3E	12230	
Parson's Lake 68°53'38"N 133°56'31"W	C16 C26			Ce site est opérationnel de la mi-mai approximativement à la fin octobre.
Cambridge Bay 69°06'53"N 105°01'11"W	C16 C26 403 601 826			Ce site est opérationnel du début-juillet approximativement à la mi-octobre.
		2182J3E	2182	
		2558J3E	2142	
		4363J3E	4071	
		5803J3E	5803	
		6501J3E	6200	
		8794J3E	8270	

Tableau 2-4 - SCTM Iqaluit / VFF - Diffusions

Heures UTC	Site	Fréquences ou voies	Contenu
01:00	Resolute	3253J3C	Radiofacsimilé : Cartes météorologiques · Analyse de surface maritime (Arctique). · Pronostique des vents maritimes (Arctique).
	Iqaluit	7710J3C	
	Inuvik	8456J3C	
01:10	Coral Harbour	2514J3E	Radiotéléphonie · La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les régions 155, 156, 157, 158, 162, 163, 311 et 312. · Régions suivantes sur demande : 151, 152, 153, 154, 159, 160, 161, 164 et 310. · Avis à la navigation « Série A » pour les eaux NORDREG à l'est de 106W et vers le sud de la côte du Labrador jusqu'à 58N, y incluant le Détroit d'Hudson, la baie d'Hudson, la baie d'Ungava, le bassin de Foxe, la baie James et l'Anse Chesterfield jusqu'à Baker Lake.
	Coral Harbour	6507J3E	
01:15	Inuvik	5803J3E	Radiotéléphonie · 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). · Prévisions maritimes pour le Grand Lac des Esclaves (zone 180). · Prévisions maritimes pour le fleuve Mackenzie (zone 110) et le delta du Mackenzie. · SADO – Météo bouées 45141 et 45150. · Avis à la navigation (Série H).
	Hay River	4363J3E	
	Parson's Lake et Enterprise	C26	
	Yellowknife	C85	

Heures UTC	Site	Fréquences ou voies	Contenu
02:00	Resolute	3253J3C	Radiofacsimilé : Cartes de glaces. · Émise par Resolute : Analyse des glaces : Baie de Baffin, Approches de Resolute, Resolute-Byam, Détroit d'Eureka, Détroit de McClure, Canal Parry et Golfe Queen Maud.
	Iqaluit	7710J3C	· Émise 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.
	Inuvik	8456J3C	· Émise par Inuvik : Analyse des glaces : Golfe d'Amundsen, Golfe Queen Maud, Détroit McClure et Mer de Beaufort/Côte de l'Alaska.
02:35	Cambridge Bay	4363J3E	Radiotéléphonie · La situation maritime technique pour les eaux de l'Arctique de l'Ouest. · Prévisions maritimes pour les zones 111 à 122 inclusivement.
	Inuvik	6218.6J3E	· Avis à la navigation « Série A » pour les eaux NORDREG à l'ouest de Taloyoak.
03:00	Iqaluit	490F1B	NAVTEX : (S) français · Prévisions maritimes pour les régions 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150.
03:10	Iqaluit	518F1B	NAVTEX : (T) anglais · Prévisions maritimes pour les régions 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150.
03:30	Iqaluit	8416.5F1B	HF IDBE · Bulletins météorologiques pour les régions METAREAS XVII et XVIII pour les eaux canadiennes. · Avertissements pour les régions NAVAREAS XVII et XVIII.
06:00	Iqaluit	3253J3C	Radiofacsimilé : Cartes météorologiques · Analyse de surface maritime (Arctique). · Pronostique des vents maritimes (Arctique).
	Resolute	7710J3C	
	Inuvik	4292J3C	
07:00	Iqaluit	3253J3C	Radiofacsimilé : Cartes de glaces. · Émise 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	· Émissions par Resolute : Analyse des glaces : Baie de Baffin, Approches de Resolute, Resolute-Byam, Détroit d'Eureka, Détroit de McClure, Canal Parry et Golfe Queen Maud.
	Inuvik	4292J3C	· Émissions par Inuvik : Analyse des glaces : Golfe d'Amundsen, Golfe Queen Maud, Détroit McClure et Mer de Beaufort/Côte de l'Alaska.
07:00	Iqaluit	490F1B	NAVTEX : (S) français · Avis à la navigation de sécurité « Série A » pour les eaux NORDREG dans les régions 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150. · Bulletins sur les conditions glacielles dangereuses pour les régions 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150.
07:10	Iqaluit	518F1B	NAVTEX : (T) anglais · Avis à la navigation de sécurité « Série A » pour les eaux NORDREG dans les régions 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150. · Bulletins sur les conditions glacielles dangereuses pour les régions 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150.

Heures UTC	Site	Fréquences ou voies	Contenu
10:00	Resolute	3253J3C	Radiofacsimilé : Cartes météorologiques
	Iqaluit	7710J3C	<ul style="list-style-type: none"> · Analyse de surface maritime (Arctique). · Pronostique des vents maritimes (Arctique).
	Inuvik	8456J3C	
11:00	Resolute	3253J3C	Radiofacsimilé : Cartes de glaces
	Iqaluit	7710J3C	<ul style="list-style-type: none"> · Émise par Resolute : Analyse des glaces : Baie de Baffin, Approches de Resolute, Resolute-Byam, Détroit d'Eureka, Détroit de McClure, Canal Parry et Golfe Queen Maud. · Émise 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.
	Inuvik	8456J3C	
11:00	Iqaluit	490F1B	NAVTEX : (S) français <ul style="list-style-type: none"> · Prévisions maritimes pour les régions 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150.
11:10	Iqaluit	518F1B	NAVTEX : (T) anglais <ul style="list-style-type: none"> · Prévisions maritimes pour les régions 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150.
12:40	Resolute	2582J3E	Radiotéléphonie <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 « Série A » pour les eaux NORDREG à l'intérieur des zones de contrôle de la sécurité de la navigation 1, 2, 3, 5, 6, 9 et 13.
	Resolute	4363J3E	
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). · Prévisions maritimes pour le Grand Lac des Esclaves (zone 180). · Prévisions maritimes pour le fleuve Mackenzie (zone 110) et le delta du Mackenzie. · SADO – Météo Bouées 45141 et 45150. · Avis à la navigation (Série H).
	Hay River	4363J3E	
	Parson's Lake et Enterprise	C26	
	Yellowknife	C85	

Heures UTC	Site	Fréquences ou voies	Contenu
13:20	Coral Harbour	2514J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les régions 155, 156, 157, 158, 162, 163, 311 et 312. Régions suivantes sur demande : 151, 152, 153, 154, 159, 160, 161, 164 et 310. Avis à la navigation « Série A » pour les eaux NORDREG à l'est de 106W et vers le sud de la côte du Labrador jusqu'à 58N, y incluant le Détroit d'Hudson, la Baie d'Hudson, la Baie d'Ungava, le Bassin de Foxe, la Baie James et l'Anse Chesterfield jusqu'à Baker Lake.
	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 à 150 et 228, 229 et 230. Régions suivantes sur demande : 137 et 138. Avis à la navigation « Série A » pour les eaux NORDREG à l'est de 106W et vers le sud de la côte du Labrador jusqu'à 58N à l'intérieur des zones de contrôle de la sécurité de la navigation 9, 10 et 15, y incluant la Baie d'Ungava.
	Iqaluit	2582J3E	
	Iqaluit	4363J3E	
	Iqaluit	6507J3E	
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. Prévisions maritimes pour les zones 111 à 122 inclusivement. Avis à la navigation « Série A » pour les eaux NORDREG à l'ouest de Taloyoak.
	Inuvik	6218.6J3E	
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 météorologiques pour les régions METAREAS XVII et XVIII pour les eaux canadiennes. Avertissements pour les régions NAVAREAS XVII et XVIII.
17:05	Cambride Bay	4363J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> Information sur les lisières des glaces. Prévisions sur les glaces pour les régions 111 à 122 et 125, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 155, 156, 157, 158, 162, 163, 228, 229, 230, 311 et 312 pour la Baie d'Hudson et le Bassin de Foxe.
	Inuvik	6218.6J3E	
	Coral Harbour/Iqaluit	2514J3E	
	Iqaluit/Resolute	2582J3E	
	Iqaluit/Resolute	4363J3E	
	Coral Harbour / Iqaluit	6507J3E	
19:00	Iqaluit	490F1B	NAVTEX : (S) français <ul style="list-style-type: none"> Avis à la navigation de sécurité « Série A » pour les eaux NORDREG dans les régions 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150. Bulletins sur les conditions glacielles dangereuses pour les régions 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150.

Heures UTC	Site	Fréquences ou voies	Contenu
19:10	Iqaluit	518F1B	NAVTEX : (T) anglais <ul style="list-style-type: none"> · Avis à la navigation de sécurité « Série A » pour les eaux NORDREG dans les régions 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150. · Bulletins sur les conditions glacielles dangereuses pour les régions 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150.
21:00	Iqaluit	3253J3C	Radiofacsimilé : Cartes météorologiques. <ul style="list-style-type: none"> · Analyse de surface maritime (Arctique). · Pronostique des vents maritimes (Arctique).
	Resolute	7710J3C	
	Inuvik	4292J3C	
22:00	Iqaluit	3253J3C	Radiofacsimilé : Cartes de glaces. <ul style="list-style-type: none"> · Émise 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. · Émise par Resolute : Analyse des glaces : Baie de Baffin, Approches de Resolute, Resolute-Byam, Détroit d'Eureka, Détroit de McClure, Canal Parry et Golfe Queen Maud. · Émise par Inuvik : Analyse des glaces : Golfe d'Amundsen, Golfe Queen Maud, Détroit McClure et Mer de Beaufort / Côte de l'Alaska.
	Resolute	7710J3C	
	Inuvik	4292J3C	
22:35	Killinek	2514J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> · La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les régions 139 à 150 et 228, 229 et 230. · Régions suivantes sur demande : 137 et 138. · Avis à la navigation « Série A » pour les eaux NORDREG à l'est de 106W et vers le sud de la côte du Labrador jusqu'à 58N, à l'intérieur des zones de contrôle de la sécurité de la navigation 9, 10 et 15, y incluant la Baie d'Ungava.
	Iqaluit	2582J3E	
	Iqaluit	4363J3E	
	Iqaluit	6507J3E	
23:00	Iqaluit	490F1B	NAVTEX : (S) français <ul style="list-style-type: none"> · Prévisions maritimes pour les régions 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150.
23:10	Iqaluit	518F1B	NAVTEX : (T) anglais <ul style="list-style-type: none"> · Prévisions maritimes pour les régions 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150.
23:10	Resolute	2582J3E	Radiotéléphonie <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 « Série A » pour les eaux NORDREG à l'intérieur des zones de contrôle de la sécurité de la navigation 1, 2, 3, 5, 6, 9 et 13.
	Resolute	4363J3E	

SCTM Iqaluit / VFF - Détails des diffusions par radiofacsimilé

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 Labrador (Goose Bay), Terre-Neuve et Labrador

MMSI : 003160022 Indicatif d'appel : VOK

Heures : H24

Services en anglais seulement.

Toutes communications avec les Services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne sont enregistrées.

Pour les services radio veuillez adresser les appels à Labrador radio Garde côtière.

Pour les services de trafic maritime, veuillez adresser les appels à trafic Belle Isle – vous référer à la PARTIE 3.

Coordonnées

Adresse postale :

Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Agent responsable – Opérations des SCTM
Centre des SCTM de Labrador
Case postale 720, Succursale C
Goose Bay NL A0P 1C0Téléphone : 709-896-2252 Opérations des SCTM
709-896-0277/0278 Service de correspondance publique commerciale
709-896-5817 Agent responsable

Télécopieur : 709-896-8455

Courriel : Safety.Labrador@innav.gc.ca**Tableau 2-5 - SCTM Labrador / VOK - Communications navire/terre**

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Cartwright 53°42'30"N 057°01'17"W	407	2182J3E 2514J3E 2538J3E 2582J3E 4375.0J3E	2182 2118 2142 2206 4083.0	407, 2118, 2142, 2206 et 4083.0 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Hopedale 55°27'24"N 060°12'30"W	407 605 C16 C26 C70	2182J3E 2514J3E 2538J3E 2582J3E 4375.0J3E 6513J3E	2182 2118 2142 2206 4083.0 6212	407, 605, C26, 2118, 2142, 2206, 4083.0 et 6212 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Cartwright 53°43'38"N 056°58'06"W	C16 C24 C70			C24 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Goose Bay 53°18'12"N 060°31'27"W	C16 C26 C70			C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Nain 56°32'49"N 061°42'49"W	C16 C24 C70			C24 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
St. Anthony (Terre-Neuve) 51°30'00"N 055°49'26"W		2182J3E 2514J3E 2582J3E	2182 2118 2206	2118 et 2206 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Comfort Cove (Terre-Neuve) 49°16'26"N 054°52'32"W	C16 C26 C70			C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Twillingate (Terre-Neuve) 49°41'10"N 054°48'00"W	C16 C24 C70			Service de radiogoniométrie par VHF disponible. C24 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
L'Anse aux Meadows (Terre-Neuve) 51°34'20"N 055°29'27"W	C14 C16 C24 C70			C24 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Conche (Terre-Neuve) 50°53'41"N 055°53'03"W	C16 C26 C70			C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Fox Harbour 52°22'10"N 055°39'42"W	C16 C26 C70			C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.

Tableau 2-6 - SCTM Labrador / VOK - Diffusions

Heures UTC	Site	Fréquences ou voies	Contenu
01:07	St. Anthony	2598J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 235, 237 et 238. État et prévisions des glaces pour la côte de Terre-Neuve et pour la côte du Labrador au sud de 54N. Bulletins sur la présence d'icebergs pour la côte de Terre-Neuve et pour le détroit de Belle-Isle.
01:37	Cartwright	2598J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 235, 237 et 238. Conditions et lisières des glaces pour la côte du Labrador.
	Hopedale	2598J3E	
03:50	Labrador	518F1B	NAVTEX : (X) <ul style="list-style-type: none"> Météo.
07:50	Labrador	518F1B	NAVTEX : (X) <ul style="list-style-type: none"> Météo.

Heures UTC	Site	Fréquences ou voies	Contenu
09:07	St. Anthony	2598J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les régions 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 235, 237 et 238. État et prévisions des glaces pour la côte Est de Terre-Neuve et pour la côte du Labrador au sud de 54N. Bulletins sur la présence d'icebergs pour la côte Est de Terre-Neuve et pour le détroit de Belle-Isle.
10:07	Cartwright Hopedale	2598J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> La situation maritime technique, prévisions maritimes et de la hauteur des vagues pour les régions 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 235, 237 et 238. Conditions et lisières des glaces pour la côte du Labrador.
11:07	Cartwright Hopedale	2598J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> Avis à la navigation : Près de la côte : Belle Isle à Cape Chidley. Au large : Atlantique Nord, de Cape Bauld à Cape Chidley. Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
11:50	Labrador	518F1B	NAVTEX : (X) <ul style="list-style-type: none"> Avis à la navigation.
12:37	St. Anthony	2598J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> Avis à la navigation pour une région délimitée par Flower's Cove à l'ouest, Cartwright au nord et Cape Freels au sud-est. Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
13:37	St. Anthony	2598J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 235, 237 et 238.
14:37	Cartwright Hopedale	2598J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> La situation maritime technique, prévisions maritimes pour les régions 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 235, 237 et 238. Conditions et lisières des glaces pour la côte du Labrador.
15:50	Labrador	518F1B	NAVTEX : (X) <ul style="list-style-type: none"> Météo.
19:07	St. Anthony	2598J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> Avis à la navigation pour une région délimitée par Flower's Cove à l'ouest, Cartwright au nord et Cape Freels au sud-est. État et prévisions des glaces pour la côte Est de Terre-Neuve et pour la côte du Labrador au sud de 54N. Bulletins sur la présence d'icebergs pour la côte Est de Terre-Neuve et pour le détroit de Belle-Isle. Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
19:37	St. Anthony	2598J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 235, 237 et 238.

Heures UTC	Site	Fréquences ou voies	Contenu
19:50	Labrador	518F1B	NAVTEX : (X) · Météo.
20:37	Cartwright	2598J3E	Radiotéléphonie · La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les régions 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 235, 237 et 238. · Conditions et lisières des glaces pour la côte du Labrador. · Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
	Hopedale		
23:07	Cartwright	2598J3E	Radiotéléphonie · Avis à la navigation : Près de la côte : Belle Isle à Cape Chidley. Au large : Atlantique Nord, de Cape Bauld à Cape Chidley.
	Hopedale		
23:50	Labrador	518F1B	NAVTEX : (X) · Avis à la navigation (été) Glaces (hiver).
Continu Labrador Nord	Cartwright Nain	C83B	Radiotéléphonie · La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 235, 237 et 238. · Observations météorologiques actuelles (lorsque disponibles) pour les endroits suivants : Goose Bay, Cartwright, Makkovik, Hopedale, Nain, Mary's Harbour. · Conditions et lisières des glaces pour la côte du Labrador. · Avis à la navigation : Belle Isle à Cape Chidley. · Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
	Goose Bay / Hopedale	C21B	
Continu Labrador Sud	Conche Fox Harbour Comfort Cove	C21B	Radiotéléphonie · La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 235, 237 et 238. · Observations météo actuelles (lorsque disponibles) pour les endroits suivants : Aéroport de St. Anthony, Englee, La Scie, Blanc Sablon, Mary's Harbour, Twillingate, Pool's Island, Port de St. Anthony. · Avis à la navigation pour une région délimitée par Flower's Cove à l'ouest, Cartwright au nord et Cape Freels au sud-est. · État et prévisions des glaces pour la côte Est de Terre-Neuve et pour la côte du Labrador au sud de 54N. · Bulletins sur la présence d'icebergs pour la côte Est de Terre-Neuve et pour le détroit de Belle-Isle. · Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
	L'anse aux Meadows Twillingate	C83B	

2.1.4 Les Escoumins, Québec

MMSI : 003160026 Indicatif d'appel : VCF

Heures : H24

Services en français et en anglais.

Toutes communications avec les Services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne sont enregistrées.

Pour les services radio veuillez adresser les appels à Les Escoumins radio Garde côtière.

Pour les services de trafic maritimes veuillez adresser les appels à trafic Les Escoumins - vous référer à la PARTIE 3.

Coordonnées

Adresse postale :

Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Agent responsable – Opérations des SCTM
Centre des SCTM de Les Escoumins
35 rue Otis
Les Escoumins QC G0T 1K0

Téléphone : 418-233-2194 Opérations des SCTM
418-233-3451 Poste radio Garde côtière
418-233-3556 Service de correspondance publique
418-233-3483 ECAREG Canada
418-233-2308 Bureau des avis 418-233-2854 Gestionnaire du centre
(administration)

Télécopieur : 418-233-3299

Courriel : safety.escoumins@innav.gc.ca (radio Garde côtière)
ecareg.escoumins@innav.gc.ca (ECAREG Canada)
opsavis@dfo-mpo.gc.ca (bureau des avis)

Centre des SCTM de Les Escoumins - Service de radiogoniométrie par VHF :

Un service de radiogoniométrie par VHF (VHF/DF) est disponible pour les navires en difficulté qui se trouvent à l'intérieur de la zone de couverture VHF des sites de réception de Rivière-au-Renard, Cap-aux-Meules, Havre St-Pierre, Natashquan, Newport, Heath-Point, Mont-Louis, Lac Daigle (Sept-Îles) et Grosses-Roches. 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 Les Escoumins / VCF - Communications navire/terre

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Rivière-au-Renard 49°00'29"N 064°24'00"W	C16			Service de radiogoniométrie par VHF disponible. C27, 2118 et 2206 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
	C27		2182 2118 2206	
Cap des Rosiers 48°51'40"N 064°12'53"W		2182J3E 2514J3E 2582J3E		

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Cap-aux-Meules 47°23'14"N 061°51'40"W	C16 C27 C70			Service de radiogoniométrie par VHF disponible. C27 et 2118 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
			2182 2118 2206	
La Vernière 47°21'26"N 061°55'36"W		2182J3E 2514J3E 2582J3E		
Havre St-Pierre 50°16'15"N 063°40'44"W	C16 C26 C70			Service de radiogoniométrie par VHF disponible. C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
		2182J3E 2582J3E	2182 2206	
Natashquan 50°08'40"N 061°48'00"W	C16 C26 C70			Service de radiogoniométrie par VHF disponible. C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
		2182J3E 2582J3E	2182 2206	
Harrington Harbour 50°30'00"N 059°29'17"W	C16 C26 C70			C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
La Romaine 50°12'57"N 060°41'13"W	C16 C26 C70			C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Forillon 48°50'02"N 064°15'30"W	C16 C24 C70			C24 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Carleton 48°08'00"N 066°07'20"W	C16 C70 C85			C85 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Newport 48°13'37"N 064°47'33"W	C16 C70 C84			Service de radiogoniométrie par VHF disponible C84 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Pointe Heath 49°05'05"N 061°42'09"W	C16 C84 C70			Service de radiogoniométrie par VHF disponible C84 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Mont-Louis 49°12'48"N 065°46'25"W	C14 C16 C26 C70			Service de radiogoniométrie par VHF disponible. C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Lac Daigle 50°17'25"N 066°18'36"W	C14 C16 C26 C70			C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Grosses-Roches 48°54'50"N 067°06'37"W	C14 C16 C70 C84			C84 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Mont-Joli 48°36'25"N 068°13'33"W	C9 C16 C26 C70			C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Les Escoumins 48°19'04"N 069°25'14"W	C9 C16 C24 C70			C24 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Rivière-du-Loup 47°45'35"N 069°36'19"W	C9 C16 C26			C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Sacré-Cœur 48°12'50"N 069°52'14"W	C9 C16 C26 C70			C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Cap à l'Est 48°22'58"N 070°41'13"W	C9 C16 C26 C70			C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.

Tableau 2-8 - SCTM Les Escoumins / VCF - Diffusions

Heures UTC	Site	Fréquences ou voies	Contenu
00:20	Moisie	518F1B	NAVTEX : (C) anglais · Prévisions maritimes pour les régions 215, 217 à 222 et, 301 à 304. <i>Remarque : Les prévisions maritimes sont remplacées par l'information sur les glaces pendant la période des glaces seulement.</i>
00:30	Moisie	490F1B	NAVTEX : (D) français · Prévisions maritimes pour les régions 215, 217 à 222 et 301 à 304. <i>Remarque : Les prévisions maritimes sont remplacées par l'information sur les glaces pendant la période des glaces seulement.</i>
04:20	Moisie	518F1B	NAVTEX : (C) anglais · Avis à la navigation.
04:30	Moisie	490F1B	NAVTEX : (D) français · Avis à la navigation.
04:37	Natashquan La Vernière	2598J3E 2749J3E	Radiotéléphonie · La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les régions 215 à 221, 301 et 302. · Prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 215, 217, 219, 220, 221, 301 et 302. · Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
08:20	Moisie	518F1B	NAVTEX : (C) anglais · Prévisions maritimes pour les régions 215, 217 à 222 et 301 à 304.

Heures UTC	Site	Fréquences ou voies	Contenu
08:30	Moisie	490F1B	NAVTEX : (D) français · Prévisions maritimes pour les régions 215, 217 à 222 et 301 à 304.
08:47	Natashquan La Vernière	2598J3E 2749J3E	Radiotéléphonie · La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les régions 215 à 221, 301 et 302. · Prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 215, 217, 219, 220, 221, 301 et 302.
09:37	Natashquan La Vernière	2598J3E 2749J3E	Radiotéléphonie · Avis à la navigation. · Avis à la navigation révisant la position de chaque plate-forme d'exploration et navire d'exploitation signalés. · Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles). · Information sur les glaces.
12:20	Moisie	518F1B	NAVTEX : (C) anglais · Prévisions maritimes pour les régions 215, 217 à 222 et 301 à 304.
12:30	Moisie	490F1B	NAVTEX : (D) français · Prévisions maritimes pour les régions 215, 217 à 222 et 301 à 304.
14:07	Natashquan La Vernière	2598J3E 2749J3E	Radiotéléphonie · La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les régions 215 à 221, 301 et 302. · Prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 215, 217, 219, 220, 221, 301 et 302.
16:20	Moisie	518F1B	NAVTEX : (C) anglais · Avis à la navigation.
16:30	Moisie	490F1B	NAVTEX : (D) français · Avis à la navigation.
17:37	Natashquan La Vernière	2598J3E 2749J3E	Radiotéléphonie · Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles). · Rapports sur les glaces. · Avis à la navigation. · Avis à la navigation révisant la position de chaque plate-forme d'exploration et navire d'exploitation signalés.
20:20	Moisie	518F1B	NAVTEX : (C) : anglais · Prévisions maritimes pour les régions 215, 217 à 222 et 301 à 304.
20:30	Moisie	490F1B	NAVTEX : (D) : français · Prévisions maritimes pour les régions 215, 217 à 222 et 301 à 304.
23:17	Natashquan La Vernière	2598J3E 2749J3E	Radiotéléphonie · La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les régions 215 à 221, 301 et 302. · Prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 215, 217, 219, 220, 221, 301 et 302. · Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).

Heures UTC	Site	Fréquences ou voies	Contenu
Continu	Forillon Carleton Natashquan Cap-aux- Meules	C21B	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • Prévisions maritimes pour les régions 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 301 et 302. • Avis à la navigation pour les eaux du golfe Saint-Laurent incluant les Îles de la Madeleine, la côte Nord entre Sept-Îles et Blanc Sablon, la côte Sud de 66W vers l'est incluant la baie des Chaleurs et la partie de la côte du Nouveau-Brunswick jusqu'à l'embouchure de la baie de Miramichi. • Rapports sur les glaces. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles). • Avis à la navigation révisant la position de chaque plate-forme d'exploration et navire d'exploitation signalés. • Prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 215, 217, 219, 220, 221, 301 et 302.
	Pointe Heath Harrington Harbour	C25B	
	Newport Havre St-Pierre La Romaine	C83B	
Continu	Lac Daigle Grosses- Roches Cap à l'Est	C21B	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • Prévisions maritimes pour les régions 219, 301, 302, 303, 304 et 305. • Avis à la navigation pour le fleuve Saint-Laurent de l'Île aux Coudres jusqu'à une ligne de Mingan à Cap Gaspé incluant Port Menier et la pointe Ouest d'Anticosti ainsi que la Rivière Saguenay. • Informations sur les glaces pour le fleuve Saint-Laurent de l'Île aux Coudres jusqu'aux détroits de Cabot et Belle-Isle ainsi que la Rivière Saguenay (lorsque disponibles). • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
	Mont-Louis Mont-Joli Sacré-Cœur	C83B	

Observations météorologiques horaires pour certains endroits spécifiques, la situation maritime technique, les autres secteurs météorologiques et les codes MAFOR sont disponibles sur demande.

2.1.5 Placentia, Terre-Neuve et Labrador

MMSI : 003160019 Indicatif d'appel : VCP

Heures : H24

Services en anglais seulement.

Toutes communications avec les Services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne sont enregistrées.

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

Pour les services de trafic maritime, veuillez adresser les appels à trafic Placentia ou trafic St. John's- vous référer à la PARTIE 3.

Coordonnées

Adresse postale :

Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Agent responsable – Opérations des SCTM
Centre des SCTM de Placentia
Case postale 389
Placentia NL A0B 2Y0Téléphone : 709-227-2181/2182 Opérations des SCTM
1-844-592-2770 Opérations des SCTM, appel sans frais
709-227-1027 Service de correspondance publique commerciale
709-227-5731 Agent responsable

Télécopieur : 709-227-5637

Courriel : Safety.Placentia@innav.gc.ca**Tableau 2-9 - SCTM Placentia / VCP - Communications navire/terre**

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
St. Lawrence 46°55'09"N 055°22'45"W	C16 C26 C70			C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
St. Lawrence 46°55'06"N 055°22'45"W		2182J3E 2514J3E 2538J3E 2582J3E	2182 2118 2142 2206	2118 et 2206 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Cape Pine 46°37'00"N 053°31'58"W	C16 C24 C70			C24 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Fortune Head 47°04'02"N 055°50'52"W	C16 C24 C70			C24 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Hermitage 47°33'34"N 055°56'19"W	C16 C70 C85			
Bay L'Argent 47°32'00"N 054°51'46"W	C16 C27 C70			
Arnold's Cove 47°46'23"N 053°59'59"W	C12 C16 C70			
Freshwater 47°15'44"N 053°59'03"W	C12 C14 C16 C70 C85			
Cuslett 46°58'28"N 054°09'15"W	C14 C16 C70			
St. John's 47°36'40"N 052°40'01"W	C11 C12 C16 C26 C70			C26, 2118 et 2206 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
		2182J3E 2514J3E 2582J3E	2182 2118 2206	
Cape Bonavista 48°41'48"N 053°05'18"W	C16 C26 C70			C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Victoria 47°49'54"N 053°18'05"W	C16 C24 C70			C24 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Lumsden 49°17'14"N 053°35'05"W	C16 C26 C70			C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.

Tableau 2-10 - SCTM Placentia / VCP - Diffusions

Heures UTC	Site	Fréquences ou voies	Contenu
00:07	St. John's	2598J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237 et 238. Lisière des glaces et conditions des glaces pour la côte Est de Terre-Neuve au sud du détroit de Belle-Isle et ses approches.

Heures UTC	Site	Fréquences ou voies	Contenu
00:48	St. Lawrence	2598J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237 et 238. Résumés et prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour la région 213.
02:20	St. John's	518F1B	NAVTEX : (O) <ul style="list-style-type: none"> Météo.
06:20	St. John's	518F1B	NAVTEX : (O) <ul style="list-style-type: none"> Météo (en hiver, avis à la navigation seulement).
07:37	St. Lawrence	2598J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les régions 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237 et 238. Prévisions maritimes pour la région 213. Lisière des glaces et conditions des glaces pour la côte Sud à l'est de l'Île Penguin et la côte Est jusqu'au Cap Freels. Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
08:37	St. John's	2598J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les régions 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237 et 238. Lisière des glaces et conditions des glaces pour la côte Est de Terre-Neuve au sud du détroit de Belle-Isle et ses approches. Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
10:20	St. John's	518F1B	NAVTEX : (O) <ul style="list-style-type: none"> Météo (en été, avis à la navigation seulement).
11:37	St. Lawrence	2598J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> Avis à la navigation pour la région de l'Île Ramea jusqu'au Cap Ballard. Avis à la navigation révisant la position de chaque plate-forme d'exploration et navire d'exploitation signalés.
13:07	St. John's	2598J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> Avis à la navigation : Près de la côte : Cape Pine à Twillingate. Au large : Atlantique nord jusqu'à Cape Bauld. Avis à la navigation révisant la position de chaque plate-forme d'exploration et navire d'exploitation signalés.
14:20	St. John's	518F1B	NAVTEX : (O) <ul style="list-style-type: none"> Météo.
16:07	St. Lawrence	2598J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237 et 238. Prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour la région 213.

Heures UTC	Site	Fréquences ou voies	Contenu
16:37	St. John's	2598J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237 et 238. Lisière des glaces et conditions des glaces pour la côte Est de Terre-Neuve au sud du détroit de Belle-Isle et ses approches.
18:07	St. Lawrence	2598J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> Avis à la navigation pour la région de l'Île Ramea jusqu'au Cap Ballard. Avis à la navigation révisant la position de chaque plate-forme d'exploration et navire d'exploitation signalés.
18:20	St. John's	518F1B	NAVTEX : (O) <ul style="list-style-type: none"> Météo et prévisions de la hauteur des vagues (été) et glaces (hiver).
20:07	St. John's	2598J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les régions 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237 et 238. Lisière des glaces et conditions des glaces pour la côte Est de Terre-Neuve au sud du détroit de Belle-Isle et ses approches.
21:37	St. Lawrence	2598J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les régions 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237 et 238. Prévisions maritimes pour la région 213. Lisière des glaces et conditions des glaces pour la côte Sud à l'est de l'Île Penguin et la côte Est jusqu'au Cap Freels. Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
22:07	St. John's	2598J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> Avis à la navigation : Près de la côte : Cape Pine à Twillingate. Au large : Atlantique Nord jusqu'à Cape Bauld. Avis à la navigation révisant la position de chaque plate-forme d'exploration et navire d'exploitation signalés. Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
22:20	St. John's	518F1B	NAVTEX : (O) <ul style="list-style-type: none"> Météo (hiver) et avis à la navigation/glaces (été).
Continu Placentia Nord	St John's Cape Bonavista	C21B	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237 et 238. Observations météorologiques actuelles (lorsque disponibles) pour les endroits suivants : Pool's Island, Bonavista, Grates Cove, St. John's, Cape Race, Argentina. Lisière des glaces et conditions des glaces pour la côte Est de Terre-Neuve au sud du détroit de Belle-Isle et ses approches. Avis à la navigation : Cape Pine à Twillingate. Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
	Victoria	C83B	
	Lumsden	C28B	

Heures UTC	Site	Fréquences ou voies	Contenu
Continu Placentia Sud	St. Lawrence Bay L'Argent	C21B	<p>Radiotéléphonie</p> <ul style="list-style-type: none"> · La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237 et 238. · Prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour la région 213.
	Freshwater	C23B	<ul style="list-style-type: none"> · Observations météorologiques actuelles (lorsque disponibles) pour les endroits suivants : Cape Race, Argentia, St. Pierre, Marticot, Sagona, St. Lawrence. · Lisière des glaces et conditions des glaces pour la côte Sud à l'est de l'Île Penguin et la côte Est jusqu'au Cap Freels.
	Hermitage	C28B	<ul style="list-style-type: none"> · Avis à la navigation pour la région d'Île Ramea jusqu'au Cap Ballard. · Avis à la navigation révisant la position de chaque plate-forme d'exploration et navire d'exploitation signalés.
	Cap Pine Fortune Head	C83B	<ul style="list-style-type: none"> · Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles). · Avis à la navigation pour la Baie de Placentia et ses approches et pour la région de Ferryland Head à Cape St. Mary's sur le C23B uniquement.

2.1.6 Port aux Basques, Terre-Neuve et Labrador

MMSI : 003160018 Indicatif d'appel : VOJ

Heures : H24

Services radio en français et en anglais.

Toutes communications avec les Services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne sont enregistrées.

Pour les services radio, veuillez adresser les appels à Port aux Basques radio Garde côtière.

Pour les services de trafic maritime, veuillez adresser les appels à trafic Port aux Basques - vous référer à la PARTIE 3.

Coordonnées

Adresse postale :

Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Agent responsable – Opérations des SCTM
Centre des SCTM de Port aux Basques
Case postale 99
Port-aux-Basques NL A0M 1C0Téléphone : 709-695-2167 Opérations des SCTM
709-695-2167 Service de correspondance publique commerciale
709-695-2133 Agent responsable
709-695-2168 Bureau des avis à la navigation
1-800-563-9089 Bureau des avis à la navigation, appel sans frais

Télécopieur : 709-695-7784

Courriel : paxtfc@innav.gc.ca
notshippas@dfo-mpo.gc.ca Bureau des avis à la navigation**Tableau 2-11 - SCTM Port aux Basques / VOJ - Communications navire/terre**

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Table Mountain 47°41'14"N 059°16'26"W	C11 C12 C16 C27 C70			C27 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Stephenville 48°33'17"N 058°45'32"W		2182J3E 2514J3E 2582J3E	2182 2118 2206	2118 et 2206 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Pine Tree 48°35'20"N 058°39'54"W	C16 C24 C70			C24 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Bonne Bay 49°36'10"N 057°57'28"W	C16 C24 C70			C24 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Mount Moriah 48°58'07"N 058°02'49"W	C16 C24 C70			C24 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Ramea Island 47°30'45"N 057°24'31"W	C16 C26 C70			C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Pointe Riche 50°41'59"N 057°24'19"W	C16 C26 C70			C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.

Tableau 2-12 - SCTM Port aux Basques / VOJ - Diffusions

Heures UTC	Site	Fréquences ou voies	Contenu
02:07	Stephenville	2598J3E	Radiotéléphonie (anglais suivi du français) · La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 220, 221, 222 et 231. · Prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 215, 217 et 219.
08:07	Stephenville	2598J3E	Radiotéléphonie (anglais suivi du français) · La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les régions 220, 221, 222 et 231. · Prévisions maritimes pour les régions 215, 217 et 219. · Lisière des glaces et conditions des glaces pour les régions du Golfe Nord-Est, du Golfe Port au Port, de la côte Sud-Ouest, du Déroit de Cabot, du Golfe-Madeleine et Anticosti.
12:07	Stephenville	2598J3E	Radiotéléphonie (anglais suivi du français) · Avis à la navigation pour la région de l'Île Penguin jusqu'au Cape Norman incluant la côte du Labrador entre West Point (Red Bay) et la frontière Québec/Labrador. · Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
15:07	Stephenville	2598J3E	Radiotéléphonie (anglais suivi du français) · La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 220, 221, 222 et 231. · Prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 215, 217 et 219.
18:37	Stephenville	2598J3E	Radiotéléphonie (anglais suivi du français) · Avis à la navigation pour la région de l'Île Penguin jusqu'au Cape Norman incluant la côte du Labrador entre West Point (Red Bay) et la frontière Québec/Labrador. · Lisière des glaces et conditions des glaces pour les régions du Golfe Nord-Est, du Golfe Port au Port, de la côte Sud-Ouest, du Déroit de Cabot, du Golfe-Madeleine et Anticosti.
21:07	Stephenville	2598J3E	Radiotéléphonie (anglais suivi du français) · La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les régions 220, 221, 222 et 231. · Prévisions maritimes pour les régions 215, 217 et 219. · Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).

Heures UTC	Site	Fréquences ou voies	Contenu
Continu	Ramea Island Pointe Riche	C21B	<p>Radiotéléphonie (anglais)</p> <ul style="list-style-type: none"> La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 220, 221, 222, et 231. Prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 215, 217 et 219.
	Table Mountain Pine Tree Mount Moriah	C28B	<ul style="list-style-type: none"> Observations météo actuelles (lorsque disponibles) pour les endroits suivants : Île St. Paul, Burgeo, Port aux Basques, Wreckhouse, Stephenville, Corner Brook, Rocky Harbour, Daniel's Harbour, Ferolle Point, Blanc Sablon. Avis à la navigation pour la région de l'Île Penguin jusqu'au Cap Norman incluant la côte du Labrador entre West Point (Red Bay) et la frontière Québec/Labrador.
	Bonne Bay	C83B	<ul style="list-style-type: none"> Lisière des glaces et conditions des glaces pour les régions du Golfe Nord-Est, du Golfe Port au Port, de la côte Sud-Ouest, du Détroit de Cabot, du Golfe-Madeleine et Anticosti. Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
Continu	Pointe Riche	C23B	<p>Radiotéléphonie (français)</p> <ul style="list-style-type: none"> La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 220, 221, 222, et 231. Prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 215, 217 et 219.
	Bonne Bay	C21B	<ul style="list-style-type: none"> Observations météo actuelles (lorsque disponibles) pour les endroits suivants : Île St. Paul, Burgeo, Port aux Basques, Wreckhouse, Stephenville, Corner Brook, Rocky Harbour, Daniel's Harbour, Ferolle Point, Blanc Sablon. Avis à la navigation pour la région de l'Île Penguin jusqu'au Cap Norman incluant la côte du Labrador entre West Point (Red Bay) et la frontière Québec/Labrador.
	Pine Tree Mount Moriah	C83B	<ul style="list-style-type: none"> Lisière des glaces et conditions des glaces pour les régions du Golfe Nord-Est, du Golfe Port au Port, de la côte Sud-Ouest, du Détroit de Cabot, du Golfe-Madeleine et Anticosti. Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).

2.1.7 Prescott, Ontario

MMSI : 003160029 Indicatif d'appel : VBR

Heures : H24

Services en français et en anglais.

Toutes communications avec les Services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne sont enregistrées.

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

Coordonnées

Adresse postale :

Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Agent responsable – Opérations des SCTM
Centre des SCTM de Prescott
401 King Street West
Case postale 1000
Prescott ON K0E 1T0Téléphone : 613-925-4471 Opérations des SCTM
613-925-0618 Agent responsable
613-925-0666 Bureau des avis à la navigation

Télécopieur : 613-925-4519

Courriel : vbr@dfm-mpo.gc.ca Prescott SCTM
navarea17.18@innav.gc.ca Navarea XVII et XVIII
notshipC&A@dfm-mpo.gc.ca Bureau AVNAV
iganordreg@innav.gc.ca NORDREG (la fin décembre à la mi-mai)*Les services de correspondance publique ne sont plus disponibles.***Centre des SCTM de Prescott - Service de radiogoniométrie par VHF :**

Un service de radiogoniométrie par VHF (VHF/DF) pour la partie Ouest du lac Ontario est disponible pour les navires qui se trouvent à l'intérieur de la zone de couverture VHF des sites de réception de Brougham, Cobourg et Trafalgar. 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 2-13 - SCTM Prescott / VBR - Communications navire/terre

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Cornwall 45°01'06"N 074°43'47"W	C16 C70 C85			En service du 15 mars au 31 décembre.
Cardinal 44°47'17"N 075°25'19"W	C16 C26 C27 C70			En service du 15 mars au 31 décembre.
Gananoque 44°23'59"N 075°58'23"W	C16 C85			En service du 15 mars au 31 décembre.

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Kingston 44°15'46"N 076°40'39"W	C16 C24 C26 C70			
Cobourg 44°03'59"N 078°12'41"W	C16 C27 C70 C85			Service de radiogoniométrie par VHF disponible.
Trafalgar 43°29'41"N 079°43'48"W	C16 C24 C70			Service de radiogoniométrie par VHF disponible.
Fonthill 43°03'11"N 079°18'42"W	C16 C26 C27 C70			
Orillia 44°34'40"N 079°17'40"W	C16 C26 C70			

Tableau 2-14 - SCTM Prescott / VBR - Diffusions

Heures UTC	Site	Fréquences ou voies	Contenu
01:10	Ferndale	518F1B	NAVTEX : (H) • Avis à la navigation. • Glaces (en saison).
05:10	Ferndale	518F1B	NAVTEX : (H) • Météo.
09:10	Ferndale	518F1B	NAVTEX : (H) • Météo.
13:10	Ferndale	518F1B	NAVTEX : (H) • Avis à la navigation. • Glaces (en saison).
17:10	Ferndale	518F1B	NAVTEX : (H) • Météo.
21:10	Ferndale	518F1B	NAVTEX : (H) • Météo.
Continu RMC Est	Cardinal	21B	Radiotéléphonie (anglais) • Avertissements/veilles localisés, communiqués maritimes, situations maritimes techniques, prévisions maritimes régulières, codes MAFOR (disponible sur demande), prévisions de la hauteur des vagues et les prévisions maritimes à long terme pour la région du fleuve Saint-Laurent s'étendant de Kingston jusqu'à Montréal et pour le lac Ontario (régions 309, 401 et 402). • Avis à la navigation pour les régions du fleuve Saint-Laurent à l'ouest de Melocheville, le lac Ontario à l'est de 77 40W, la rivière Trent et les portions du canal Rideau desservies par le site de Kingston. • Niveau de l'eau dans le port de Montréal et le lac Ontario. • Prévisions des glaces pour le lac Ontario et le lac Érié.
	Cornwall Kingston	C83B	

Heures UTC	Site	Fréquences ou voies	Contenu
Continu RMC Ouest	Cobourg	C21B	Radiotéléphonie (anglais) <ul style="list-style-type: none"> · Avertissements/veilles localisés, communiqués maritimes, situations maritimes techniques, prévisions maritimes régulières, codes MAFOR (disponible sur demande), prévisions de la hauteur des vagues et les prévisions maritimes à long terme pour le lac Ontario et le lac Érié (régions 402 et 403). · Avis à la navigation pour les régions du lac Ontario et du lac Érié à l'est de 080 20W, et pour les portions du système Trent-Severn desservies par le site de Cobourg. · Niveau de l'eau dans le port de Toronto ainsi que pour le lac Ontario et le lac Érié. · Avis à la navigation révisant la position de chaque plate-forme d'exploration et navire d'exploitation signalés. · Prévisions des glaces pour le lac Ontario et le lac Érié.
	Fonthill	C83B	
Continu	Cardinal	C28B	Radiotéléphonie (français) <ul style="list-style-type: none"> · Avertissements/veilles localisés, communiqués maritimes, situations maritimes techniques, prévisions maritimes régulières, codes MAFOR (disponible sur demande) et les prévisions maritimes à long terme pour la région du fleuve Saint-Laurent s'étendant de Kingston jusqu'à Montréal (régions 309 et 401). · Avis à la navigation pour les régions du fleuve Saint-Laurent à l'ouest de Melocheville. · Niveau de l'eau dans le port de Montréal. · En service du 15 mars au 31 décembre.
	Cornwall Kingston	C23B	
Continu	Orillia	C21B	Radiotéléphonie (anglais) <ul style="list-style-type: none"> · Avertissements/veilles localisés, communiqués maritimes, situations maritimes techniques, prévisions maritimes régulières, codes MAFOR (disponible sur demande), prévisions de la hauteur des vagues et les prévisions maritimes à long terme pour la baie Géorgienne (région 406). · Prévisions maritimes pour les plaisanciers du lac Simcoe (région 481). · Observations météorologiques courantes des petites embarcations. · Niveau de l'eau pour le lac Huron. · Avis à la navigation pour la voie-navigable Trent-Severn et l'extrémité sud de la baie Georgienne, les eaux contiguës de la rivière Severn jusqu'au 080 00W.

2.1.8 Québec, Québec

MMSI : 003160027 Indicatif d'appel : VCC

Heures : H24

Services en français et en anglais

Toutes communications avec les Services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne sont enregistrées.

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

Pour les services de trafic maritime, veuillez adresser les appels à trafic Québec - vous référer à la PARTIE 3.

Coordonnées

Adresse postale :

Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Agent responsable - Opérations des SCTM
101 boulevard Champlain
Québec QC G1K 7Y7

Téléphone : 418-648-4427 Opérations des SCTM
418-648-7459 Agent responsable

Télécopieur : 418-648-7244

Courriel : QUERAA1@INNAV.GC.CA**Centre des SCTM de Québec - Service de radiogoniométrie par VHF :**

Un service de consultation par radiogoniométrie VHF (VHF/DF) est disponible aux navires qui se trouvent à l'intérieur de la zone de couverture VHF de l'installation de Montmagny et de Rivière-du-Loup. 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.

Les services de correspondance publique ne sont plus disponibles.

Tableau 2-15 - SCTM Québec / VCC - Communications navire/terre

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Lauzon 46°48'45"N 071°09'33"W	C12 C16 C26 C70			
Trois-Rivières 46°23'50"N 072°27'17"W	C13 C16 C24 C70			
Mont Bélair 46°49'22"N 071°29'45"W	C13 C16 C85 C70			
Montmagny 46°55'42"N 070°30'45"W	C12 C16 C24 C70			Service de radiogoniométrie par VHF disponible.

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Rivière-du-Loup 47°45'35"N 069°36'19"W	C12 C16 C70 C85			
Sorel 46°02'45"N 073°06'52"W	C13 C16 C26 C70			
Île-Charron 45°35'03"N 073°29'40"W	C10 C16			
Mont Saint-Bruno 45°33'25"N 073°19'33"W	C10 C16 C24 C70 C85			
Mont Rigaud 45°27'00"N 074°17'48"W	C16 C70 C84			En service de la mi-mars à la fin décembre.
L'Acadie 45°19'17"N 073°18'34"W	C16 C24 C70			En service du 1 mai au 31 octobre.

Tableau 2-16 - SCTM Québec / VCC - Diffusions

Heures UTC	Site	Fréquences ou voies	Contenu
Continu	Lauzon Rivière-du-Loup	C21B	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les régions 303*, 305, 306, 307, 308 et 309. Avis à la navigation pour une région s'étendant d'une ligne de Les Escoumins à Trois-Pistoles jusqu'à la région de Cornwall (Ontario), incluant la rivière des Outaouais et le Lac des Deux Montagnes entre la bouée H331 (Papineauville) et Saint-Anne de Bellevue, le lac Saint-François, le lac Saint-Louis, la Rivière des Mille-Îles, la Rivière des Prairies et la Rivière Richelieu jusqu'à la frontière des États-Unis incluant la baie Mississquoi. Niveau d'eau pour Montréal, Sorel, Trois-Rivières, Pointe-Claire*, Ste-Anne de Bellevue*. Information sur les glaces. Messages de la voie maritime.
	Montmagny Trois-Rivières	C83B	
Continu	Mont Saint-Bruno	C21B	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les régions 303*, 305, 306, 307, 308 et 309. Avis à la navigation pour une région s'étendant d'une ligne de Les Escoumins à Trois-Pistoles jusqu'à la région de Cornwall (Ontario), incluant la rivière des Outaouais et le Lac des Deux Montagnes entre la bouée H331 (Papineauville) et Saint-Anne de Bellevue, le lac Saint-François, le lac Saint-Louis, la Rivière des Mille-Îles, la Rivière des Prairies et la Rivière Richelieu jusqu'à la frontière des États-Unis incluant la baie Mississquoi. Niveau d'eau pour Montréal, Sorel, Trois-Rivières, Pointe-Claire*, Ste-Anne de Bellevue*. Information sur les glaces. Messages de la voie maritime.
	Mont Rigaud	C25B	

Heures UTC	Site	Fréquences ou voies	Contenu
Continu	Sorel	C25B	<p>Radiotéléphonie</p> <ul style="list-style-type: none"> La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les régions 303*, 305, 306, 307, 308 et 309. Avis à la navigation pour une région s'étendant d'une ligne de Les Escoumins à Trois-Pistoles jusqu'à la région de Cornwall (Ontario), incluant la rivière des Outaouais et le Lac des Deux Montagnes entre la bouée H331 (Papineauville) et Saint-Anne de Bellevue, le lac Saint-François, le lac Saint-Louis, la Rivière des Mille-Îles, la Rivière des Prairies et la Rivière Richelieu jusqu'à la frontière des États-Unis incluant la baie Mississquoi. Niveau d'eau pour Montréal, Sorel, Trois-Rivières, Pointe-Claire*, Ste-Anne de Bellevue*. Information sur les glaces. Messages de la voie maritime.
Continu	L'Acadie	C83B	<p>Radiotéléphonie</p> <ul style="list-style-type: none"> La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les régions 303*, 305, 306, 307, 308 et 309. Avis à la navigation pour une région s'étendant d'une ligne de Les Escoumins à Trois-Pistoles jusqu'à la région de Cornwall (Ontario), incluant la rivière des Outaouais et le Lac des Deux Montagnes entre la bouée H331 (Papineauville) et Saint-Anne de Bellevue, le lac Saint-François, le lac Saint-Louis, la Rivière des Mille-Îles, la Rivière des Prairies et la Rivière Richelieu jusqu'à la frontière des États-Unis incluant la baie Mississquoi. Niveau d'eau pour Montréal, Sorel, Trois-Rivières, Pointe-Claire*, Ste-Anne de Bellevue*. Information sur les glaces. Message de la voie maritime.

Code MAFOR disponible sur demande.

*Du 1^{er} mai au 31 octobre.

2.1.9 Sarnia, Ontario

MMSI : 003160030 Indicatif d'appel : VBE

Heures : H24

Services en anglais seulement.

Toutes communications avec les Services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne sont enregistrées.

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

Pour les services de trafic maritime, veuillez adresser les appels à trafic Sarnia - vous référer à la PARTIE 3.

Coordonnées

Adresse postale :

Pêche et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Agent responsable – Opérations des SCTM
Centre des SCTM de Sarnia
Case postale 2778
Sarnia ON N7T 7W1

Téléphone : 519-336-4003 Opérations des SCTM
519-337-6572 Agent responsable

Télécopieur : 519-336-0229

Courriel : Safety.Sarnia@innav.gc.ca**Centre des SCTM de Sarnia - Service de radiogoniométrie par VHF :**

Un service de radiogoniométrie par VHF (VHF/DF) pour la baie Géorgienne est disponible pour les navires qui se trouvent à l'intérieur de la zone de couverture VHF des sites de réception de Tobermory, Cape Crocker, Banks et Pointe au Baril. Des informations portant sur la position et/ou le relèvement ainsi que sur la distance peuvent être fournies et être utilisées à la discrétion de l'utilisateur.

Les services de correspondance publique ne sont plus disponibles.

Tableau 2-17 - SCTM Sarnia / VBE - Communications navire/terre

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Sarnia 43°01'41"N 082°11'09"W	C11 C16 C24 C70 C85			
Kincardine 44°07'01"N 081°41'24"W	C11 C16 C27 C70 C85			
Leamington 42°04'10"N 082°39'58"W	C12 C16 C27 C70 C85			

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Port Burwell 42°34'58"N 080°36'13"W	C12 C16 C24 C70 C85			
Grande Pointe 42°23'26"N 082°24'17"W	C11 C12 C16 C70 C85			
Rondeau 42°25'22"N 081°50'40"W	C12 C16 C70 C85			
Thunder Bay 48°26'02"N 089°18'06"W	C16 C70 C85			
Horn 48°49'06"N 087°21'12"W	C16 C24 C70			
Bald Head 47°39'37"N 084°47'39"W	C16 C27 C70			
Sault Ste. Marie (Gros Cap) 46°32'16"N 084°34'54"W	C11 C16 C24 C70			
Silver Water (Manitoulin Island) 45°54'03"N 082°54'50"W	C11 C16 C27 C70			
Wiaraton 44°44'50"N 081°06'44"W	C16 C26 C70			
Meaford 44°30'56"N 080°34'00"W	C16 C70 C85			
Tobermory 45°09'36"N 081°29'45"W	C16 C26 C70			Service de radiogoniométrie par VHF disponible.
Killarney 45°58'05"N 081°29'22"W	C16 C24 C70			
Pointe au Baril 45°33'53"N 080°19'02"W	C16 C26 C70			Service de radiogoniométrie par VHF disponible.

Tableau 2-18 - SCTM Sarnia / VBE - Communications navire/terre desservant le lac Winnipeg

Sites situées à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Beaver Creek 51°23'21"N 096°54'25"W	C16 C26			En service du 15 mai au 31 octobre.
Fraserwood 50°34'47"N 097°13'56"W	C16 C19			En service du 15 mai au 31 octobre.
Jackhead 51°53'20"N 097°19'01"W	C16 C26			En service du 15 mai au 31 octobre.
Long Point 52°55'33"N 098°58'10"W	C16 C26			En service du 15 mai au 31 octobre.

Tableau 2-19 - SCTM Sarnia / VBE - Diffusions des Grands Lacs

Heures UTC	Site	Fréquences ou voies	Contenu
02:30	Thunder Bay	518F1B	NAVTEX : (P) · Météo.
06:30	Thunder Bay	518F1B	NAVTEX : (P) · Avis à la navigation. · Glaces (pendant la saison des glaces).
10:30	Thunder Bay	518F1B	NAVTEX : (P) · Météo.
14:30	Thunder Bay	518F1B	NAVTEX : (P) · Météo.
18:30	Thunder Bay	518F1B	NAVTEX : (P) · Avis à la navigation. · Glaces (pendant la saison des glaces).
22:30	Thunder Bay	518F1B	NAVTEX : (P) · Météo.
Continu (RMC Ouest)	Horn Sault Ste. Marie	C21B	Radiotéléphonie · Avertissements/veilles, communiqués maritimes, situations maritimes techniques, prévisions maritimes régulières, codes MAFOR (disponible sur demande), les prévisions maritimes à long terme, et les prévisions de la hauteur des vagues et pour les lacs Supérieur, Huron, St. Clair et Érié, et la baie Géorgienne. · Avis à la navigation pour la région du lac Supérieur et pour la Rivière St. Mary's. · Niveau de l'eau pour le lac Supérieur et le lac Huron. · Prévisions des glaces pour le lac Supérieur et le lac Huron.
	Thunder Bay Bald Head	C83B	

Heures UTC	Site	Fréquences ou voies	Contenu
Continu (RMC Est)	Tobermory Killarney Pointe au Baril	C21B	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • Avertissements/veilles, communiqués maritimes, situations maritimes techniques, prévisions maritimes régulières, codes MAFOR (disponible sur demande), les prévisions maritimes à long terme, et les prévisions de la hauteur des vagues et pour les lacs Supérieur, Huron, St. Clair et Érié, et la baie Géorgienne.
	Silver Water Meaford	C83B	<ul style="list-style-type: none"> • Prévisions maritimes pour les plaisanciers du Chenal Nord. • Avis à la navigation pour les régions du lac Huron au nord de 44 00N, de la baie Géorgienne (incluant l'écluse de Port Severn) du Chenal Nord et de la rivière St. Mary's. • Niveau de l'eau pour le lac Supérieur et le lac Huron. • Prévisions des glaces pour le lac Supérieur et le lac Huron.
Continu (RMC Nord)	Sarnia	C21B	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • Avertissements/veilles, communiqués maritimes, situations maritimes techniques, prévisions maritimes régulières, codes MAFOR (disponible sur demande), les prévisions maritimes à long terme, et les prévisions de la hauteur des vagues et pour les lacs Supérieur, Huron, St. Clair et Érié, et la baie Géorgienne.
	Kincardine	C83B	<ul style="list-style-type: none"> • Avis à la navigation pour la région du lac Huron au sud de 45 10N, la rivière St. Clair, le lac St. Clair et la rivière Détroit. • Niveau de l'eau pour les lacs Huron, St. Clair et Érié. • Prévisions des glaces pour les lacs Huron, St. Clair et Érié.
Continu (RMC Sud)	Port Burwell	C21B	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • Avertissements/veilles, communiqués maritimes, situations maritimes techniques, prévisions maritimes régulières, codes MAFOR (disponible sur demande), les prévisions maritimes à long terme, et les prévisions de la hauteur des vagues et pour les lacs Supérieur, Huron, St. Clair et Érié, et la baie Géorgienne.
	Leamington	C83B	<ul style="list-style-type: none"> • Avis à la navigation pour les régions de la rivière St. Clair, du lac St. Clair, de la rivière Détroit et du lac Érié à l'ouest de 79 40W. • Avis à la navigation révisant la position de chaque plate-forme d'exploration et navire d'exploitation signalés. • Niveau de l'eau pour les lacs Huron, St. Clair et Érié. • Prévisions des glaces pour les lacs Huron, St. Clair et Érié.

Tableau 2-20 - SCTM Sarnia / VBE - Diffusions du lac Winnipeg

Heures UTC	Site	Fréquences ou voies	Contenu
01:40 08:40 12:40 16:40 21:40	Jackhead Long Point Beaver Creek	C26	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • Avertissements/veilles localisés, communiqués maritimes, situations maritimes techniques, prévisions maritimes régulières, codes MAFOR, prévisions de la hauteur des vagues et les prévisions maritimes à long terme pour le lac Winnipeg.
	Fraserwood	C19	<ul style="list-style-type: none"> • Avis à la navigation.

2.1.10 Sydney, Nouvelle-Écosse

MMSI : 003160017 Indicatif d'appel : VCO

Heures : H24

Services radio disponibles en français et en anglais.

Toutes communications avec les Services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne sont enregistrées.

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

Pour les services de trafic maritime, veuillez adresser les appels à trafic Canso - vous référer à la PARTIE 3.

Pour les services de trafic maritime, veuillez adresser les appels à trafic Northumberland - vous référer à la PARTIE 3.

Coordonnées

Adresse postale :

Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Agent responsable – Opérations des SCTM
Centre des SCTM de Sydney
1190 chemin Westmount
Sydney NS B1R 2J6Téléphone : 902-564-7751 Opérations des SCTM
1-800-686-8676 Opérations des SCTM, appel sans frais
902-564-2446 Service de correspondance publique commerciale
902-564-7752 Agent responsable

Télécopieur : 902-564-7662

Courriel : Safety.Sydney@innav.gc.ca**Centre des SCTM de Sydney - Service de radiogoniométrie par 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 des sites de réception de Port Caledonia, Cape North, Montague, North Cape et Cap Egmont. 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 2-21 - SCTM Sydney / VCO - Communications navire/terre

Sites situées à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Port Caledonia 46°11'14"N 059°53'59"W	C16 C24 C26 C70			Service de radiogoniométrie par VHF disponible. C24 et C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
		2182J3E 2530J3E 2582J3E		

Sites situées à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Cape North 47°00'38"N 060°25'41"W	C16 C24 C26 C70			Service de radiogoniométrie par VHF disponible. C24 et C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Kilkenny Lake 46°13'29"N 060°10'06"W	C16 C24 C26 C70		2182 2815 2206	C24, C26, 2815 et 2206 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
St. Columba 45°59'17"N 060°51'36"W	C16 C24 C26 C70			C24 et C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Chéticamp (NAD 27) 46°34'39"N 060°59'10"W	C16 C26 C70			C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Montague, Î-P-É 46°11'40"N 062°39'35"W	C16 C24 C26 C70			Service de radiogoniométrie par VHF disponible. C24 et C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Cap Egmont, Î-P-É 46°24'08"N 064°08'02"W	C12 C16 C24 C26 C70			Service de radiogoniométrie par VHF disponible. C24 et C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Pointe Escuminac, N-B 47°04'25"N 064°47'53"W	C16 C24 C26 C70			C24 et C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
North Cape, Î-P-É 47°03'27"N 063°59'55"W	C16 C24 C26 C70			Service de radiogoniométrie par VHF disponible. C24 et C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Eddy Point 45°30'52"N 061°15'15"W	C6 C11 C14			

Tableau 2-22 - SCTM Sydney / VCO - Diffusions

Heures UTC	Site	Fréquences ou voies	Contenu
00:40	Port Caledonia	2749J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> · La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les régions 209, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 231 et 232. · Prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 209, 213, 214, 215 et 217. · Avis à la navigation pour les régions de la rive du Cap Breton (y compris le Déroit de Cabot et Banc Banquereau), du Golfe Saint-Laurent, de la côte Sud de Terre-Neuve, de l'Î-P-É et de la Baie de Miramichi. · Avis à la navigation révisant la position de chaque plate-forme d'exploration et navire d'exploitation signalés.
01:30	Port Caledonia	490F1B	NAVTEX : (J) français <ul style="list-style-type: none"> · Météo (glaces seulement en hiver).
02:40	Port Caledonia	518F1B	NAVTEX : (Q) anglais <ul style="list-style-type: none"> · Avis à la navigation.
05:30	Port Caledonia	490F1B	NAVTEX : (J) français <ul style="list-style-type: none"> · Météo.
06:40	Port Caledonia	518F1B	NAVTEX : (Q) anglais <ul style="list-style-type: none"> · Prévisions maritimes.
07:40	Port Caledonia	2749J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> · La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les régions 209, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 231 et 232. · Prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 209, 213, 214, 215 et 217. · Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
09:30	Port Caledonia	490F1B	NAVTEX : (J) français <ul style="list-style-type: none"> · Météo.
10:40	Port Caledonia	518F1B	NAVTEX : (Q) anglais <ul style="list-style-type: none"> · Météo.
11:21	Sambro	6915.10J3C	Radiofacsimilé : Cartes de glaces <ul style="list-style-type: none"> · Analyse des glaces pour le Golfe Saint-Laurent.
11:42	Sambro	6915.10J3C	Radiofacsimilé : Cartes des glaces <ul style="list-style-type: none"> · Analyse des glaces pour les secteurs Est ou Sud-Est des eaux de Terre-Neuve.
13:30	Port Caledonia	490F1B	NAVTEX : (J) français <ul style="list-style-type: none"> · Avis à la navigation.

Heures UTC	Site	Fréquences ou voies	Contenu
14:40	Port Caledonia	2749J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> · La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les régions 209, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 231 et 232. · Prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 209, 213, 214, 215 et 217. · Avis à la navigation pour les régions de la rive du Cap Breton (y compris le Déroit de Cabot et Banc Banquereau), du Golfe Saint-Laurent, de la côte Sud de Terre-Neuve, de l'Î-P-É et de la Baie de Miramichi. · Avis à la navigation révisant la position de chaque plate-forme d'exploration et navire d'exploitation signalés.
14:40	Port Caledonia	518F1B	NAVTEX : (Q) anglais <ul style="list-style-type: none"> · Avis à la navigation.
17:30	Port Caledonia	490F1B	NAVTEX : (J) français <ul style="list-style-type: none"> · Météo.
17:41	Sambro	6915.10J3C	Radiofacsimilé : Cartes de glaces <ul style="list-style-type: none"> · Analyse des glaces et limite des icebergs.
18:40	Port Caledonia	518F1B	NAVTEX : (Q) anglais <ul style="list-style-type: none"> · Météo.
20:10	Port Caledonia	2749J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> · La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les régions 209, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 231 et 232. · Prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 209, 213, 214, 215 et 217. · Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
21:30	Port Caledonia	490F1B	NAVTEX : (J) français <ul style="list-style-type: none"> · Avis à la navigation.
22:00	Sambro	4416J3C	Radiofacsimilé : Cartes de glaces <ul style="list-style-type: none"> · Analyse des glaces pour le Golfe Saint-Laurent.
22:40	Port Caledonia	518F1B	NAVTEX : (Q) anglais <ul style="list-style-type: none"> · Météo (glaces seulement en hiver).
23:31	Sambro	4416J3C	Radiofacsimilé : Cartes de glaces <ul style="list-style-type: none"> · Analyse des glaces pour les secteurs Est ou Sud-Est des eaux de Terre-Neuve.
Continu	Port Caledonia Pte. Escuminac Montague	C21B	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> · La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les régions 209, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 231 et 232. · Prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 209, 213, 214, 215 et 217. · Avis à la navigation pour les régions de la rive du Cap Breton (y compris le Déroit de Cabot et Banc Banquereau), Golfe du Saint-Laurent, de la côte Sud de Terre-Neuve, de l'Î-P-É et de la Baie de Miramichi.
	Cape North Cap Egmont	C83B	<ul style="list-style-type: none"> · Avis à la navigation révisant la position de chaque plate-forme d'exploration et navire d'exploitation signalés. · Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles). · Prévisions sur les glaces pour les pêcheurs professionnels de l'Î-P-É.

2.2 OPÉRATION DU CANAL ET DES ÉCLUSES**Tableau 2-23 - Côte de l'Atlantique, golfe et fleuve Saint-Laurent jusqu'à Montréal l'est de l'Arctique**

Nom Coordonnées Indicatif d'appel	Catégorie	Voies	Remarques
Canso, N-É, Écluse 45°38'04"N 061°24'30"W VAZ3	SC	16 11	Exploitée par Pêches et Océans Canada pour le trafic dans le canal seulement. Continu pendant la saison de navigation.

2.3 OPÉRATION DU CANAL, DU PORT ET DES ÉCLUSES**Tableau 2-24 - Grands Lacs (y incluant le fleuve Saint-Laurent jusqu'à Montréal)**

Nom Coordonnées Indicatif d'appel	Catégorie	Voies	Remarques
Voie maritime, Beauharnois Melocheville (QC) 45°18'15"N 073°55'42"W VDX20	SC	16 14	Exploitée par l'administration de la voie maritime. Contrôle du trafic maritime seulement.
Voie maritime, Iroquois Iroquois, ON 44°49'50"N 075°18'46"W VDX21	SC	16 11	Exploitée par l'administration de la voie maritime. Contrôle du trafic maritime seulement.
Voie maritime, Newcastle Port Hope, ON 43°57'38"N 078°16'04"W VDX72	SC	16 11	Exploitée par l'administration de la voie maritime. Les navires doivent rapporter tous les dangers à la navigation. Contrôle du trafic maritime seulement.
Voie maritime, Newcastle St. Catharines, ON 43°13'01"N 079°12'53"W VDX70	SC	16 11	Exploitée par l'administration de la voie maritime. Les navires doivent rapporter tous les dangers à la navigation. Contrôle du trafic maritime seulement.
Toronto, ON 43°38'31"N 079°22'44"W XJF495		16 12 14	Du lundi au vendredi, entre 8h et 16h à l'exception des petits navires, tous les navires qui entrent, quittent ou changent de quai à l'intérieur du port de Toronto, doivent communiquer avec le Centre des Communications du port de Toronto (lettres d'appel XJF 495) directement sur la voie VHF 12. En dehors de ces heures, tous les appels initiaux adressés aux autorités portuaires doivent se faire sur la voie 16. La station est exploitée par la Commission du port de Toronto pour le trafic maritime seulement.
Burlington, ON Pont du canal 43°17'48"N 079°47'42"W XL146	SC	16 12	Exploité par le ministère des Travaux publics. Contrôle du trafic maritime seulement.

Nom Coordonnées Indicatif d'appel	Catégorie	Voies	Remarques
Hamilton, ON 43°17'00"N 079°50'00"W XJF496		16 12	À l'exception des petits navires, tous les navires qui entrent, quittent ou se déplacent à l'intérieur du port devraient communiquer avec le maître du port de Hamilton directement sur la voie 12. Contrôle du trafic maritime seulement.
Voie maritime, Welland St. Catharines, ON 43°49'20"N 079°11'45"W VDX22	SC	16 14	Exploitée par l'administration de la voie maritime. Contrôle du trafic maritime seulement.
Voie maritime, Long Point Port Colborne, ON 42°53'15"N 079°14'57"W VDX68	SC	16 11	Exploitée par l'administration de la voie maritime. Contrôle du trafic maritime seulement.
Windsor, ON 42°19'00"N 083°04'00"W XJP56		16 12 14	Exploité par la Commission du port de Windsor pour le contrôle du trafic maritime seulement. Les navires devraient faire leurs appels initiaux directement sur la voie 14.
Sault Ste. Marie, ON Écluse du canal 46°30'48"N 084°21'03"W VDX23	SC	16 14	Exploité par Parcs Canada. Cette station n'est pas continuellement gardée lui permettant de recevoir les communications en provenance des navires. Les navires qui désirent entrer dans la section canadienne du canal du Sault Ste. Marie y seront normalement dirigés au moyen de signaux optiques, suite à une entente avec le maître-éclusier du canal américain de St. Mary's Falls. Contrôle du trafic maritime seulement.

Figure 2-1 - Couverture radiotéléphonie VHF - Grands Lacs

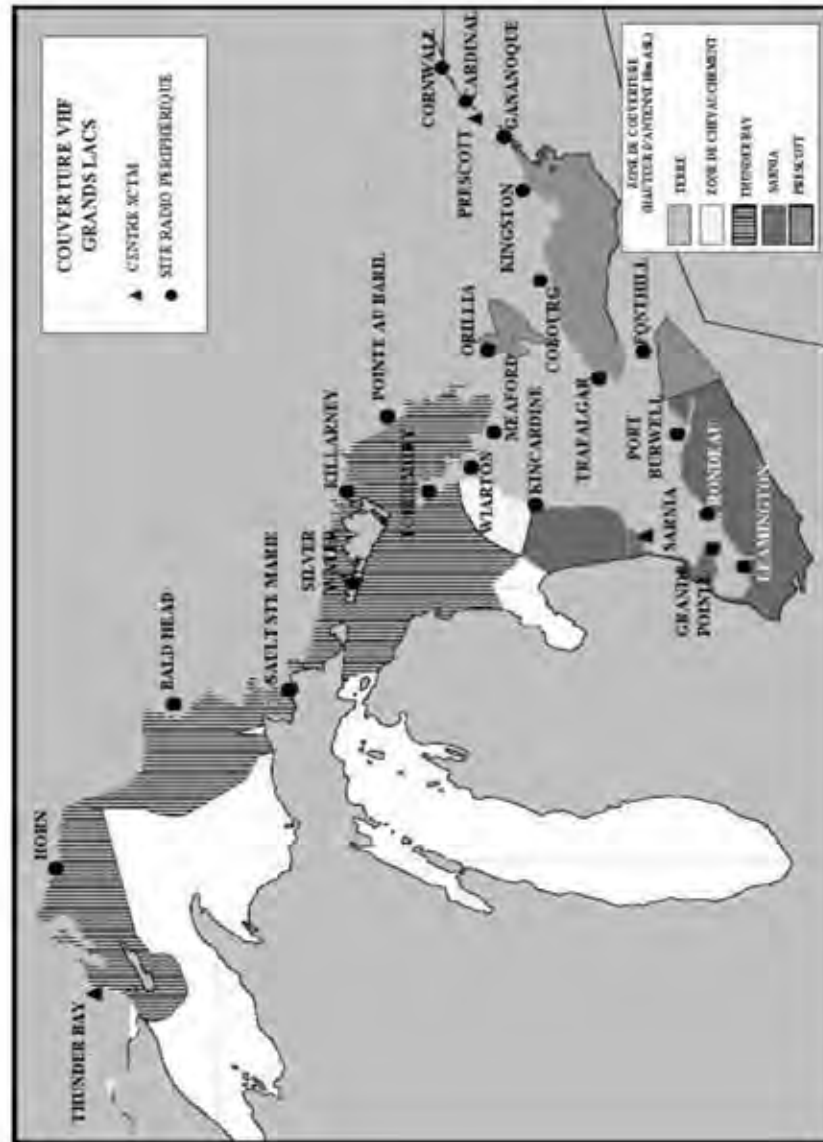
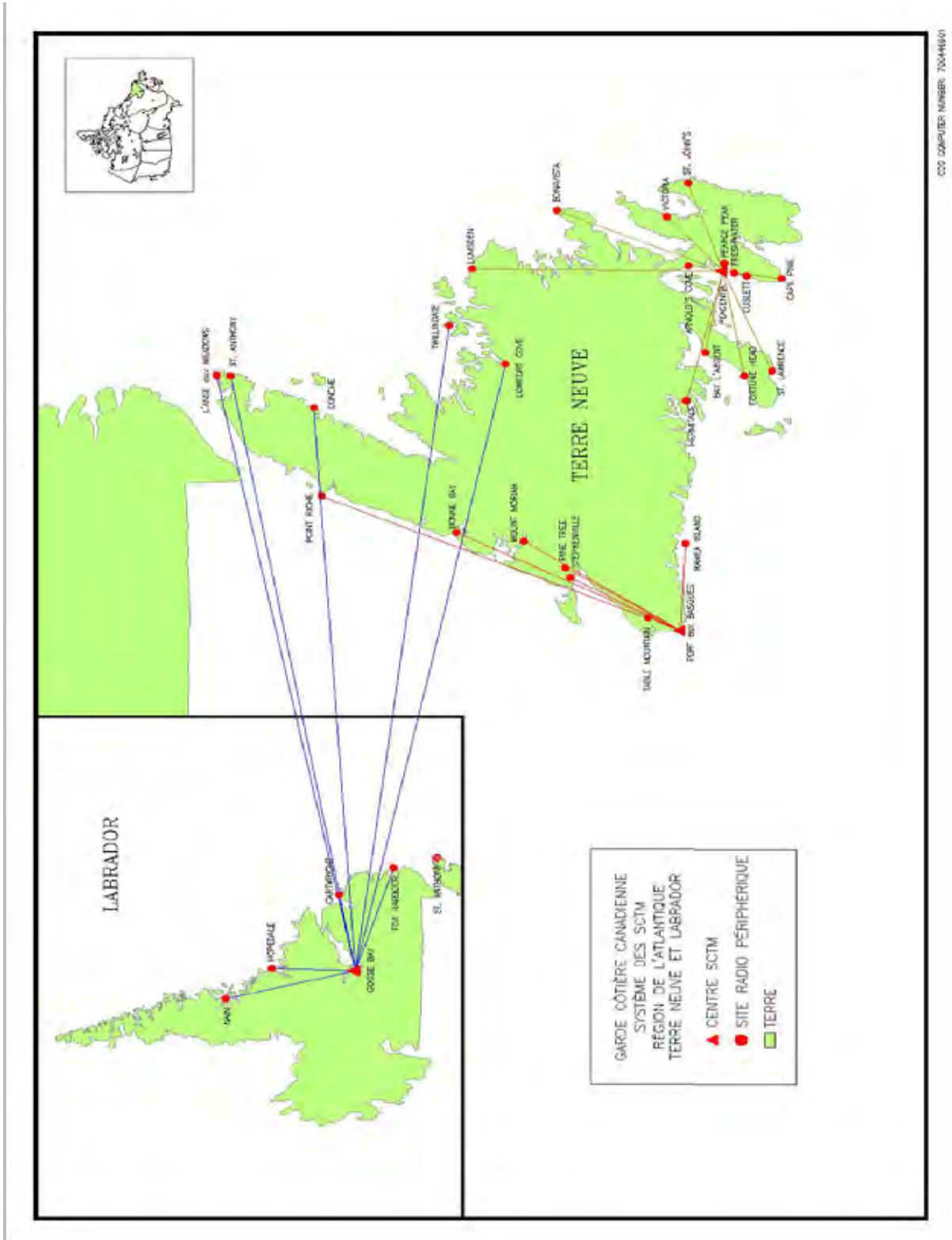


Figure 2-2 - Couverture VHF pour le lac Winnipeg

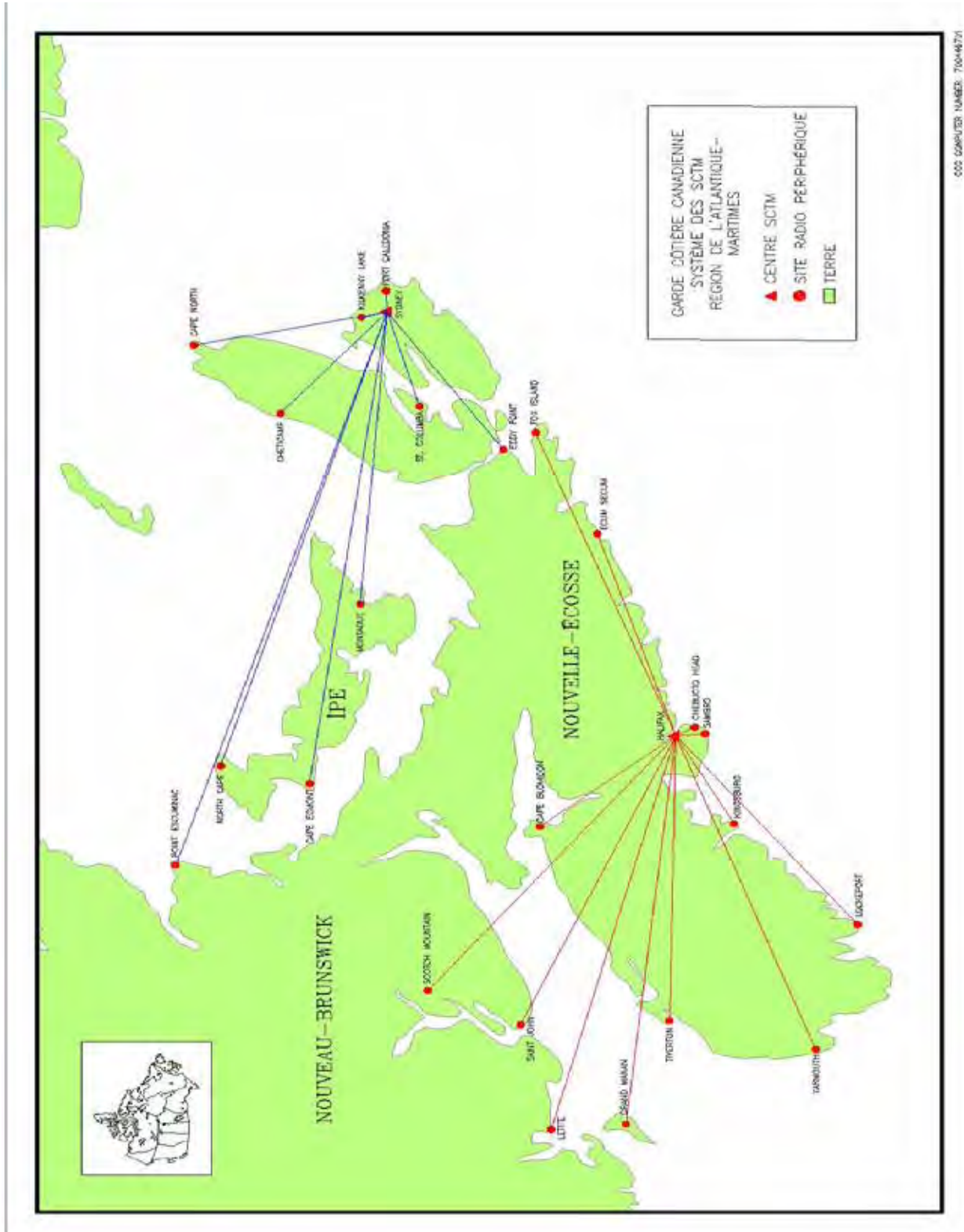


Figure 2-3 - Réseau des SCTM - Région de l'Atlantique - Terre-Neuve et Labrador



CGG COMPUTER NUMBER: 750446601

Figure 2-4 - Réseau des SCTM - Région de l'Atlantique - Maritimes



2.4 RADIOPHARES À FONCTIONNEMENT CONTINU**Tableau 2-25 - Côte de l'Atlantique, golfe et fleuve Saint-Laurent jusqu'à Montréal, l'est de l'Arctique**

Nom et emplacement	Portée milles marins	Degrés d'arc	Identification	Remarques
St. Pierre et Miquelon (France) 46°45'45"N 056°10'10"W	386	100	••• •---• (S) (P)	Fonctionne à longueur d'année.

2.5 BALISES RADAR (RACONS)**2.5.1 Côte de l'Atlantique, golfe et fleuve Saint-Laurent jusqu'à Montréal, l'est de l'Arctique****Tableau 2-26 - Balises radar situées à Terre-Neuve**

Nom et emplacement	Portée milles marins	Degrés d'arc	Identification	Remarques
Cap Harrigan (feu) 55°50'34"N 060°18'56.8"W	10	160 à 315	—•— (K)	Saison de navigation seulement.
Channel Head Station de Phare 47°33'57"N 059°07'24.6"W	10	360	—••• (C)	Fonctionne à longueur d'année.
Come by Chance Bouée à Sifflet Lumineuse « PCC » 47°19'29.4"N 054°07'26.3"W	8	360	•— (A)	Fonctionne à longueur d'année.
Hens and Chickens 56°30'39.5N 060°38'37.5"W	10	360	•--- (W)	Fonctionne à longueur d'année.
Île Grappling (feu) 54°27'22.5"N 056°52'52.3"W	10	360	---• (G)	Saison de navigation seulement.
Île White Bear (Nanuaktok) 52°26'00.7"N 059°30'40.9"W	10	360	—• (N)	Saison de navigation seulement.
Pointe Domino 53°27'42.4"N 055°44'31"W	10	360	—•--- (Y)	Saison de navigation seulement.
Quaker Hat 54°44'12.5"N 057°20'37.7"W	10	360	---•— (Q)	Fonctionne à longueur d'année.
Negro Island 56°21'06"N 060°32'41"W	6	360	---•• (Z)	Fonctionne à longueur d'année.

Tableau 2-27 - Balises radar situées en Nouvelle-Écosse

Nom et emplacement	Portée Milles Marins	Degrés d'arc	Identification	Remarques
Anse Bear (Bouée à cloche lumineuse 'H6') 44°32'36.3"N 063°31'19.6"W	8	360	—• (N)	Fonctionne à longueur d'année.
Cap Forchu 43°47'38.8"N 066°09'19.3"W	10	360	—••• (B)	Fonctionne à longueur d'année.
Cap Sable 43°23'24"N 065°37'16.9"W	10	360	—•—• (C)	Fonctionne à longueur d'année.
Port de Caribou Bouée à cloche lumineuse « SS1 » 45°45'08"N 062°39'44"W	10	360	—•—• (G)	Saison de navigation seulement.
Chebucto Head (feu) 44°30'26.6"N 063°31'21.8"W	10	360	—••• (Z)	Fonctionne à longueur d'année.
Îles Cranberry (feu) 45°19'29.6"N 060°55'38.2"W	10	360	—••• (B)	Fonctionne à longueur d'année.
Lurcher Shoal Bouée de bifurcation lumineuse « NM » 43°48'57"N 066°29'58"W	8	360	—•— (K)	Fonctionne à longueur d'année.

Tableau 2-28 - Balises radar situées au Nouveau-Brunswick

Nom et emplacement	Portée Milles Marins	Degrés d'arc	Identification	Remarques
Gannet Rock (feu) 44°30'37.1"N 066°46'52.9"W	10	360	—•— (G)	Fonctionne à longueur d'année.
Île Miscou (feu) 48°00'33.7"N 064°29'34.7"W	15.5	300	—•— (K)	Fonctionne à longueur d'année.
Chenal de l'île Portage, feu postérieur de l'alignement 47°07'42.3"N 065°02'31.2"W	10	360	—•— (G)	Fonctionne à longueur d'année.
Port de Saint John (Bouée à sifflet lumineuse « J ») 45°12'55.3"N 066°02'36.9"W	8	360	—• (N)	Fonctionne à longueur d'année.
Shippegan Chenal Nord bouée à sifflet lumineuse « EE » 47°53'14.2"N 064°45'47.6"W	10	360	—•— (G)	Fonctionne à longueur d'année.

Tableau 2-29 - Balises radar situées à l'Île-du-Prince-Édouard

Nom et emplacement	Portée Milles Marins	Degrés d'arc	Identification	Remarques
Pont de la Confédération Shaft 21 46°12'39.9"N 063°45'05.5"W	30	360	— (T)	Fonctionne à longueur d'année.
Pont de la Confédération Shaft 22 46°12'33.8"N 063°45'13.1"W	30	360	—••• (B)	Fonctionne à longueur d'année.

Tableau 2-30 - Balises radar situées au Québec

Nom et emplacement	Portée Milles Marins	Degrés d'arc	Identification	Remarques
Anse aux Basques 48°19'07.5"N 069°24'46.5"W	10	360	—•— (K)	Fonctionne à longueur d'année.
Banc du Brûlé, aval feu postérieur de l'alignement 47°05'22.7"N 070°42'38.9"W	10	360	—•— (K)	Fonctionne à longueur d'année.
Bouée lumineuse Cardinale est YY; Pointe de l'est 47°36'45.2"N 061°19'39.4"W	10	360	—•• (G)	Saison de navigation seulement.
Gentilly feu antérieur de l'alignement 46°25'48"N 072°15'46.9"W	10	360	—•— (K)	Fonctionne à longueur d'année.
Île aux Raisins feu postérieur de l'alignement 46°05'52.7"N 072°57'58.4"W	10	360	—•— (K)	Fonctionne à longueur d'année.
Île Beacon, Baie d'Ungava 58°54'08"N 066°20'30.5"W	10	360	—•• (G)	Saison de navigation seulement.
Île Kitdliat, Baie d'Ungava 59°58'34.5"N 069°37'30.6"W	10	360	—•— (K)	Saison de navigation seulement.
Île Nipper, Baie d'Ungava 59°00'26.5"N 068°53'18"W	10	360	—•• (G)	Saison de navigation seulement.
Île Richelieu 46°38'33.5"N 071°54'35.2"W	10	360	— — (M)	Fonctionne à longueur d'année.
Île Saint-Ours (feu sud) 45°54'20.5"N 073°13'31.5"W	10	360	— — (M)	Fonctionne à longueur d'année.

Nom et emplacement	Portée Milles Marins	Degrés d'arc	Identification	Remarques
Îles Mermettes/ Rivière St-Paul 51°19'20.5"N 057°50'34.6"W (NAD 27)	10	360	— — (M)	Fonctionne à longueur d'année.
Kahnawake feu d'alignement antérieur 45°24'10.3"N 073°47'45.7"W	4	360	— — • (G)	Saison de navigation seulement.
Lac Saint-Pierre, Amont de la Courbe Louiseville feu postérieur de l'alignement 46°11'00.4"N 072°55'38.2"W	10	360	— • (N)	Fonctionne à longueur d'année.
Lavaltrie feu postérieur de l'alignement 45°52'43.1"N 073°16'02.6"W	10	360	— • (N)	Fonctionne à longueur d'année.
Nicolet feu à secteurs 46°15'27.1"N 072°39'03.5"W	10	360	— — • (G)	Fonctionne à longueur d'année.
Pointes aux Trembles (Neuville) 46°41'47.4"N 071°34'22.5"W	10	360	— — • (G)	Fonctionne à longueur d'année.
Pointe de Manicouagan 49°06'04.4"N 068°11'37.8"W	10	360	— • • — (X)	Fonctionne à longueur d'année.
Pointe du Nord-Est/ Rivière St- Augustin 51°10'37.4"N 058°25'42.7"W (NAD 27)	10	360	— • (N)	Fonctionne à longueur d'année.
Pointe Penouille feu postérieur de l'alignement 48°51'11.8"N 064°25'36.3"W	10	360	— — • (G)	Fonctionne à longueur d'année.
Pointe Qirniraujaq (Congaraya) 58°34'59.4"N 068°00'24.9"W (NAD 27)	10	360	— • • — (X)	Saison de navigation seulement.
Port de Québec – Pont de Québec – Nord du Chenal 46°44'47.4"N 071°17'19.1"W	10	360	— (T)	Fonctionne à longueur d'année.
Port de Québec – Pont de Québec – Sud du Chenal 46°44'40.3"N 071°17'14.9"W	10	360	— • • • (B)	Fonctionne à longueur d'année.
Port de Rimouski feu antérieur du l'alignement 48°28'06"N 068°31'06.1"W	10	360	— • (N)	Fonctionne à longueur d'année.

Nom et emplacement	Portée Milles Marins	Degrés d'arc	Identification	Remarques
St-Jean, Île d'Orléans 46°54'56.5"N 070°53'47"W	10	360	---• (G)	Fonctionne à longueur d'année.
Trois-Rivières Ouest Pont Laviolette-Nord du Chenal 46°18'29.1"N 072°33'45.9"W	10	360	— (T)	Fonctionne à longueur d'année.
Trois-Rivières Ouest Pont Laviolette-Sud du Chenal 46°18'24.4"N 072°33'37.7"W	10	360	•••• (H)	Fonctionne à longueur d'année.
Yamachiche (Courbe de)/Lac St-Pierre 46°12'18.7"N 072°49'49.1"W	10	360	— — (M)	Fonctionne à longueur d'année.

Tableau 2-31 - Balises radar situées au Manitoba

Nom et emplacement	Portée Milles Marins	Degrés d'arc	Identification	Remarques
Churchill 58°47'00.9"N 094°13'59.2"W	10	360	---• (G)	Saison de navigation seulement.

Tableau 2-32 - Balises radar situées en Nunavut et Nunavik

Nom et emplacement	Portée Milles Marins	Degrés d'arc	Identification	Remarques
Île Broomfield (Baie d'Hudson) 55°40'24"N 079°14'18"W (NAD 27)	10	360	—• (N)	Saison de navigation seulement.
Île Coats 62°10'20"N 083°08'00"W (NAD 27)	10	360	—•—• (C)	Saison de navigation seulement.
Île Nottingham 63°05'10"N 077°57'00"W (NAD 27)	10	360	—• (N)	Saison de navigation seulement.
Île Sentry 61°09'35.6"N 093°52'14.6"W	10	360	—•—• (C)	Saison de navigation seulement.
Île Walrus 61°57'59.4"N 092°28'41.1"W	10	360	—•— — (Y)	Saison de navigation seulement.

Tableau 2-33 - Balises radar situées au Nunavut

Nom et emplacement	Portée Milles Marins	Degrés d'arc	Identification	Remarques
Île Mansel 62°25'00"N 079°36'30"W	10	360	— • — (K)	Saison de navigation seulement.

Tableau 2-34 - Balises radar situées aux États-Unis

Nom et emplacement	Portée Milles Marins	Degrés d'arc	Identification	Remarques
Feu 73 44°55'33.5"N 075°05'43.1"W	6 à 8	360	— — (M)	Saison de navigation seulement.
Bouée lumineuse 153 44°30'37.2"N 075°46'07.6"W		360	— — (M)	Saison de navigation seulement.

2.5.2 Lac Winnipeg

Tableau 2-35 - Balises radar situées au lac Winnipeg

Nom et emplacement	Portée Milles Marins	Degrés d'arc	Identification	Remarques
Brise-Lames est entrée Rivière Rouge 50°24'05"N 096°48'45.7"W	5	360	— — • (G)	Saison de navigation seulement.

2.5.3 Grands Lacs (y incluant le fleuve Saint-Laurent jusqu'à Montréal)

Tableau 2-36 - Balises radar situées en Ontario sauf si indiqué autrement

Nom et emplacement	Portée Milles Marins	Degrés d'arc	Identification	Remarques
Granite State feu de Haut-Fond 214, voie maritime du Saint-Laurent (É.-U.) 44°17'0.69"N 076°0'58.39"W			— — (M)	Opéré par les É.-U.
Chapman feu de Haut-Fond 222, voie maritime du Saint-Laurent (É.-U.) 44°15'27.17"N 076°4'18.45"W			— • — • (C)	Opéré par les É.-U.
Prescott/ Ogdensburg Piliers du pont (Pilier sud), voie maritime du Saint-Laurent (É.-U.) 44°44'01.7"N 075°27'29.9"W	10	360	• • • • (H)	Saison de navigation seulement.

Nom et emplacement	Portée Milles Marins	Degrés d'arc	Identification	Remarques
Prescott/ Ogdensburg Piliers du pont (Pillier Nord), voie maritime du Saint- Laurent (É.-U.) 44°44'11.3"N 075°27'37.4"W	10	360	— (T)	Saison de navigation seulement.
Long Point, Lac Érié 42°32'55.2"N 080°02'58.1"W	10	360	— — (M)	Fonctionne à longueur d'année.
Southeast Shoal, Lac Érié 41°49'34.8"N 082°27'46.1"W	10	360	— • — (K)	Fonctionne à longueur d'année.
Pelée Passage, Lac Érié 41°51'14.9"N 082°34'54.7"W	10	360	— — (M)	Fonctionne à longueur d'année.
Feu 1E, Chenal extérieur est, Lac Érié (É.-U.) 41°54'48.2"N 083°06'24.1"W	12	360	— — — (O)	Opéré par les É.-U. du 15 mars au 15 janvier.
Feu de la rivière Détroit, Rivière Détroit (É.-U.) 42°00'02.9"N 083°08'28.5"W	10	360	— • • — (X)	Opéré par les É.-U. Fonctionne à longueur d'année.
Lac St. Clair (feu), Lac St. Clair (É.-U.) 42°27'55.1"N 082°45'15.4"W	6	360	— • (N)	Opéré par les É.-U.
Feu n°7, Lac Huron (É.-U.) 43°03'34.838"N 082°25'03.981"W	6		— (T)	Opéré par les É.-U. du 15 mai au 15 octobre.
Gladman Rock, Baie Georgienne 45°20'51.9"N 080°18'52.7"W	10	360	— — • (G)	Saison de navigation seulement.
Île Gereaux, Baie Georgienne 45°44'40"N 080°39'32.7"W	10	360	— — • (G)	Saison de navigation seulement.
Havre de Mamainse, Lac Supérieur 47°02'15.1"N 084°47'11.5"W	10	360	— — (M)	Saison de navigation seulement.
Île Comfort, feu de Haut-Fond 199, voie maritime du Saint- Laurent (É.-U.) 44°19'26.038"N 075°56'19.493"W			— — (M)	Opéré par les É.-U.
Île Pêche, Lac St. Clair 42°21'37.8"N 082°54'24.7"W			— (T)	Opéré par les É.-U.

PARTIE 3 SERVICES DE TRAFIC MARITIME

La présente section 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 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 STM 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, pilote ou 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 STM.

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 et 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 basée 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 à 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 mobile maritime 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 situer :

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

La veille d'écoute continue peut être interrompue si un officier des SCTM 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 STM 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 SCTM 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).

3.4 DESCRIPTIONS DES ZONES

3.4.1 *Est du Canada*

La zone de services de trafic maritime de l'Est du Canada comprend les eaux canadiennes sur le littoral Est du Canada au sud du 60^e parallèle de latitude nord et, dans le fleuve Saint-Laurent à l'est du méridien de 66°00' de longitude ouest; elle ne comprend pas les eaux de la baie d'Ungava ni les eaux situées à l'intérieur des zones de services de trafic maritime visées 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.

3.4.3 *Zones locales*

Les zones de trafic maritime locales sont celles visées dans le *Règlement sur les zones de services de trafic maritime* et décrites dans l'annexe qui figurent dans le règlement.

3.5 APPLICATION AUX ZONES

3.5.1 *Zone de services de trafic maritime de l'Est du Canada (ECAREG)*

Pour la zone de trafic de l'Est du Canada, le *Règlement sur la zone de services de trafic maritime de l'Est du Canada* s'applique :

- a) à tout navire de 500 tonneaux ou plus de jauge brute;
- b) à tout navire qui 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) à tout navire qui 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*.

La participation est obligatoire.

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.

3.5.2 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 Zones de trafic maritime local

Pour les zones de trafic maritime visées dans le *Règlement sur les zones de services de trafic maritime*, ce règlement 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 zones de trafic maritime visées dans le *Règlement sur les zones de services de trafic maritime*, ce règlement 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 RAPPORTS

3.6.1 Changement dans les renseignements

Un compte rendu doit être fait lorsqu'un changement important se produit dans les renseignements fournis dans tout compte rendu précédent fait conformément au *Règlement sur la zone de trafic de l'Est du Canada* ou *Règlement sur la zone de services de trafic maritime du Nord canadien* ou au *Règlement sur les zones de services de trafic maritime*, sauf lorsque le compte rendu a été fait avant que le navire ne quitte une zone STM.

3.6.2 Comptes rendus inhabituels

Conformément au *Règlement sur la zone de trafic de l'Est du Canada* et 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 avant que le navire ne fasse route, dès que le capitaine a connaissance de l'une ou l'autre des situations suivantes :

- a) toute existence à bord du navire d'un incendie;
- b) l'implication du navire dans un abordage, échouement ou talonnage;
- c) toute défectuosité, de la coque du navire, des appareils de propulsion principale, des appareils à gouverner, du radar, compas, équipement de radiocommunications, ancres ou câbles;
- d) tout déversement ou menace de déversement de polluant par le navire, dans l'eau;
- e) la vue 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.

Remarque : 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.

3.6.3 ECAREG – Renseignements requis

Les comptes rendus ECAREG doivent être communiqués directement à ECAREG ou au centre des SCTM de la Garde côtière canadienne. Toutes les heures données dans les comptes rendus ECAREG doivent être en temps universel coordonné (UTC).

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

- a) nom du navire;
- b) indicatif d'appel du navire;
- c) nom du capitaine du navire;
- d) position du navire;
- e) heure 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) les conditions météorologiques existantes (y compris les glaces), au besoin;
- i) heure prévue d'entrée du navire dans la zone des STM de l'Est du Canada;
- j) heure prévue de départ du navire de son poste;
- k) destination du navire;
- l) heure prévue d'arrivée du navire à destination;
- m) route que le navire à l'intention de suivre dans la zone des STM de l'Est du Canada pour arriver à destination;

- 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, transporté à bord du navire ou à bord de tout navire remorqué ou poussé par le navire;
- q) abrogé;
- r) toute déféctuosité de la coque du navire, des machines de propulsion principale, des appareils à gouverner, du radar, des compas, équipement de radiocommunications, des ancres ou des câbles;
- s) 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;
- t) nom de l'agent canadien ou américain, selon le cas; et
- u) 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 ECAREG – Comptes rendus de zone

3.6.4.1 Arrivée dans une zone

Un compte rendu comprenant tous les renseignements énumérés, sauf l'élément j), doit être fait au moins 24 heures avant d'entrer dans la zone ou aussitôt que possible lorsque l'heure prévue d'arrivée du navire dans la zone est moins de 24 heures après l'heure où le navire a quitté son dernier port d'escale.

Ce compte rendu n'est pas requis dans les cas suivants :

- a) lorsque le navire effectue un voyage entre deux ports à l'intérieur de la même zone;
- b) lorsque le navire est en provenance directe de la Zone de services de trafic maritime du Nord canadien, et a en sa possession une autorisation NORDREG valide.

3.6.4.2 Arrivée à la limite d'une zone

Un compte rendu comprenant les renseignements énumérés aux points a), b), d), h) et i), doit être fait avant que le navire ne traverse la limite de la zone en y entrant.

Ce compte rendu n'est pas requis lorsque le navire est en provenance directe d'une zone STM locale.

3.6.4.3 Arrivée au poste

À l'arrivée du navire au poste, un compte rendu comprenant les renseignements énumérés aux points a) et b) ainsi que les renseignements suivants doit être donné :

- a) le port d'arrivée;
- b) l'heure d'arrivée.

Doit être fait à l'arrivée du navire au point d'appel.

3.6.4.4 Départ du poste

Un compte rendu comprenant les renseignements énumérés, sauf l'élément a), doit être fait deux heures avant que le navire ne quitte un poste d'amarrage.

L'autorisation de quitter un poste est valide pour une heure suivant l'heure prévue de départ. Si l'autorisation a expiré en raison de la modification de l'heure prévue de départ du poste, une nouvelle autorisation doit être obtenue. Dans ce cas, le compte rendu ne doit comprendre que le nom du navire, son indicatif d'appel, sa position et l'heure prévue de départ modifié.

Ce compte rendu n'est pas requis lorsque le navire appareille pour aller à un autre poste dans le même port.

3.6.4.5 Sortie d'une zone

Un compte rendu comprenant les renseignements énumérés aux points a), b), d) et h), doit être fait immédiatement avant que le navire ne traverse la limite vers le large.

Lorsque le départ d'une zone coïncide avec l'entrée dans une zone locale STM, ce compte rendu n'est pas nécessaire. Les procédures applicables à la zone STM doivent être suivies.

ECAREG – Coordonnées

Les comptes rendus ECAREG doivent être envoyés à :

Centre des SCTM de Halifax
Téléphone : 902-426-4956
Télécopieur : 902-426-4483
Courriel : HFXECAREG1@INNAV.GC.CA

Centre des SCTM de Les Escoumins
Téléphone : 418-233-3483
Télécopieur : 418-233-3299
Courriel : ECAREG.ESCOUMINS@INNAV.GC.CA

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 communiqué soit directement à NORDREG CANADA ou au centre des SCTM 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.

Remarque : 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 SCTM et permet aux SCTM d'évaluer les conditions courantes et de préparer l'information de sécurité pertinente pour le bâtiment.²

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.

Remarque : 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.

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

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.

Remarque : 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, et 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 (RF) 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	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.
D		
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; et 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.

NORDREG – Coordonnées

Les comptes rendus NORDREG doivent être envoyés à :

Centre des SCTM d'Iqaluit

Téléphone : 867-979-5724

Télécopieur : 867-979-4264

Télex (Téléfax) : 063-15529

Indicatif télégraphique : NORDREG CDA

Courriel : IQANORDREG@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 : IQANORDREG@INNAV.GC.CA

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

3.6.5.12 Comptes rendus de zone STM locale

Pour les zones STM locales visées dans *le Règlement sur les zones de Services de trafic maritime*, le capitaine doit faire un compte rendu à l'officier des SCTM conformément aux exigences ci-après.

3.6.5.13 Renseignements requis

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

- a) nom du navire;
- b) indicatif d'appel du navire;
- c) position du navire;
- d) heure prévue à laquelle le navire entrera dans la zone STM;
- e) la destination du navire;
- f) l'heure prévue à laquelle le navire arrivera à sa destination;
- g) la présence d'un polluant ou de marchandises dangereuses transportées à bord du navire ou de tout bâtiment ou objet qu'il remorque ou qu'il pousse;
- h) l'heure prévue à laquelle le navire quittera le poste;
- i) l'heure prévue à laquelle le navire arrivera au prochain point nécessitant un compte rendu.

3.6.5.14 Arrivée dans une zone

Un compte rendu comprenant les renseignements énumérés en a), b), c), d), e), f) et g) doit être fait au moins 15 minutes avant que le navire n'entre dans une zone.

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

3.6.5.15 Arrivée à un point d'appel

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

3.6.5.16 Arrivée au poste

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

3.6.5.17 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 que le navire ne commence à appareiller, un rapport comprenant les renseignements énumérés en a), b), c), e), f), g) et h) doit être fait;
- b) immédiatement après que le navire a terminé l'appareillage, un rapport comprenant les renseignements énumérés en a), c) et i) doit être fait.

3.6.5.18 Manœuvres

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

- a) la 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 tout autre manœuvre susceptible de nuire à la sécurité de la navigation.

Avant d'amorcer une manœuvre, un rapport comprenant les renseignements énumérés en (a) et (c), ainsi qu'une description de la manœuvre contemplée doit être faite.

Un compte rendu décrivant la manœuvre doit être fait aussitôt que possible après que la manœuvre ait pris fin.

3.6.5.19 Procédures différentes

Les traversiers et autres navires à horaire régulier peuvent être dispensés de soumettre des comptes rendus réguliers. Une autorisation de suivre des formalités et des procédures différentes de compte 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 SCTM concerné de la Garde côtière canadienne (voir section 1.7). Dans des circonstances autres que celles susmentionnées, on peut obtenir d'un officier des SCTM 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.

3.6.5.20 Rapport sur les renseignements exigés au préalable (RREP)

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 les faire parvenir se trouvent à la PARTIE 4.

Figure 3-1 - Zone de services de trafic maritime Côte de l'Atlantique

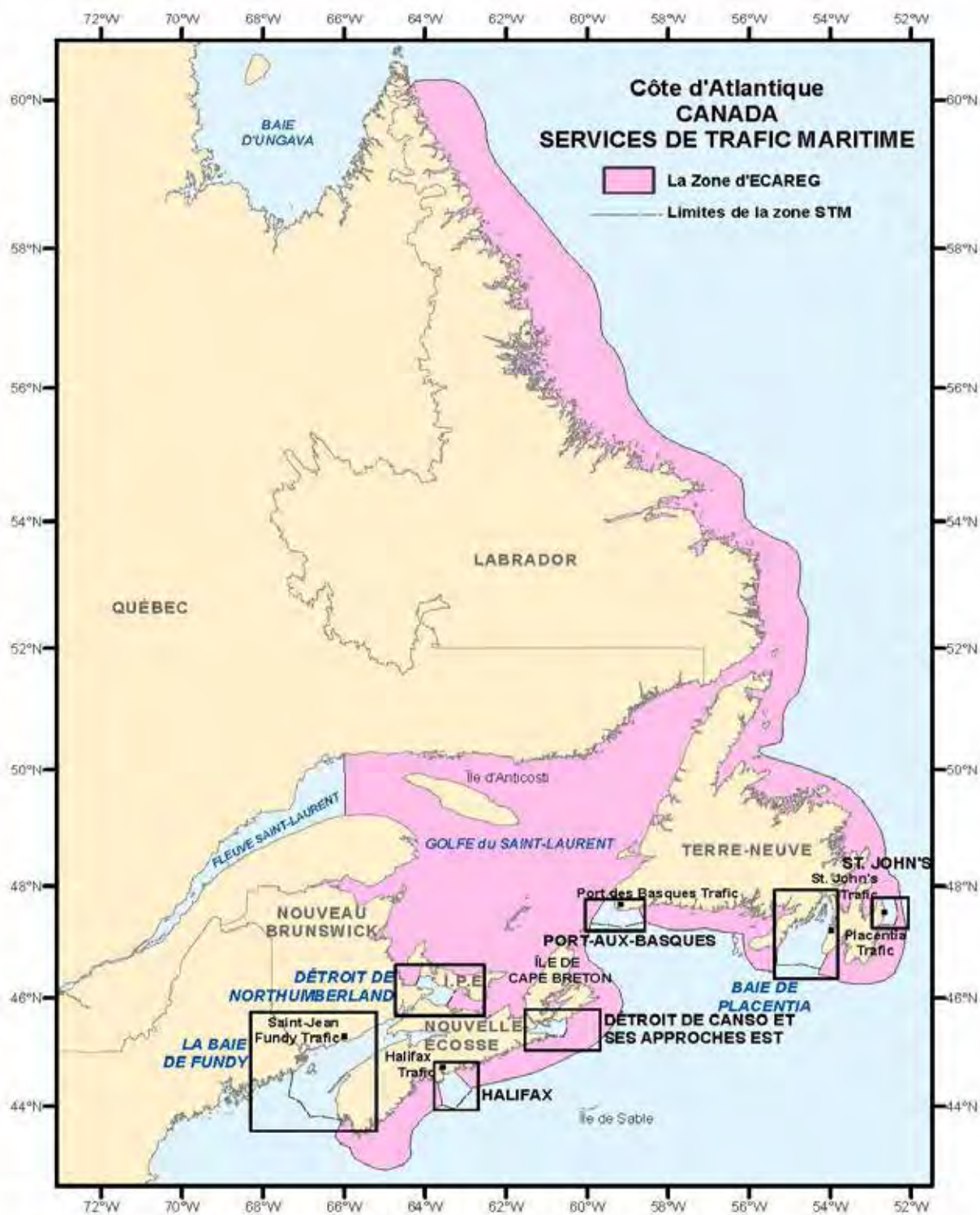
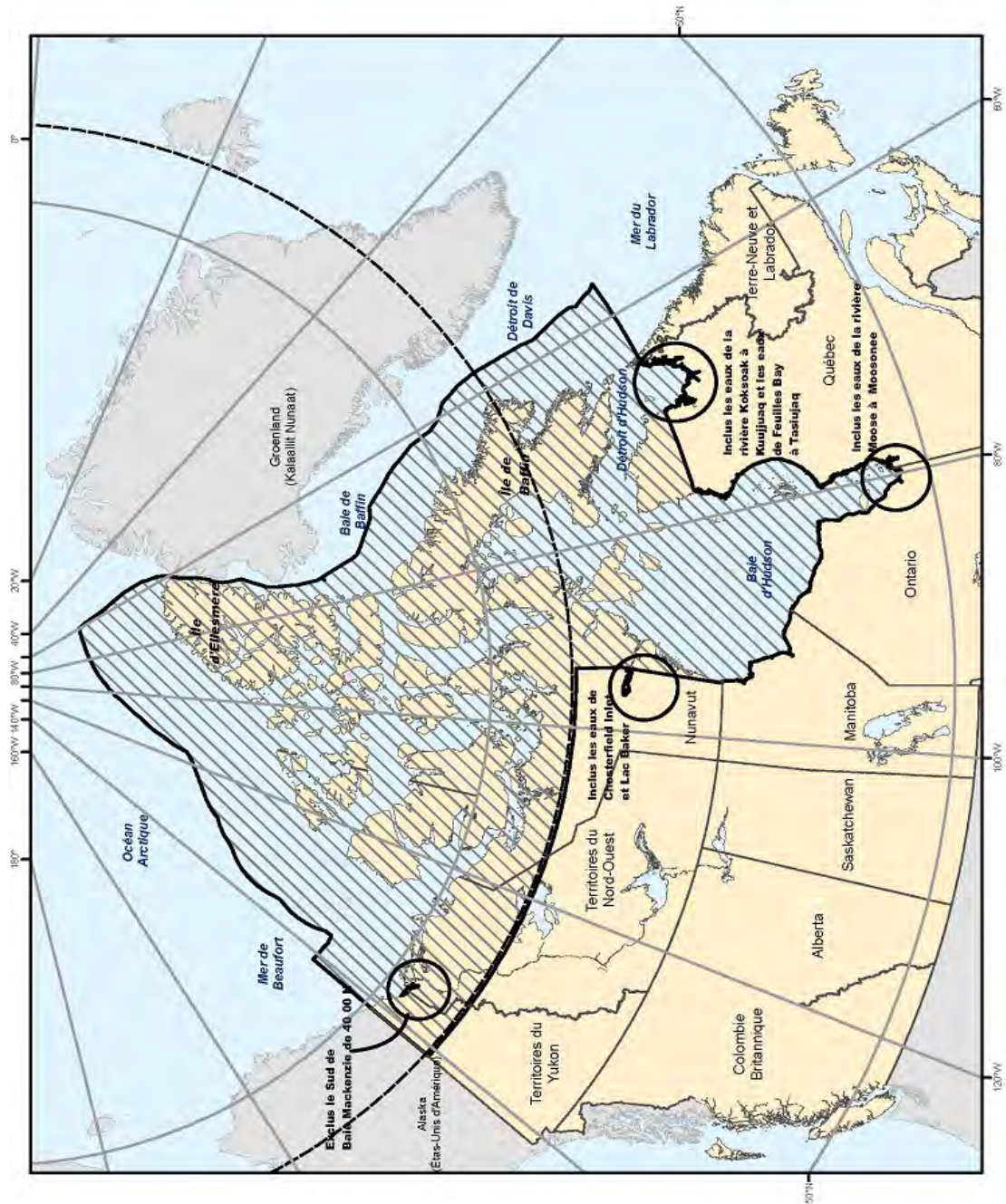


Figure 3-2 - Zone de services de trafic maritime du Nord canadien (NORDREG)



3.7 ANNEXES DES ZONES DE SERVICES DE TRAFIC MARITIME

3.7.1 Baie de Fundy

Remarque : Les positions exprimées en latitude et en longitude, pour la Zone STM de la baie de Fundy, sont données en NAD 83.

La zone de Services de trafic maritime de la baie de Fundy comprend toutes les eaux canadiennes à l'intérieur de la zone délimitée par une ligne tirée dans une direction de 270 (vraie) depuis la pointe Chebogue, par 43°43'54.3"N 066°07'08"W; de là, en passant par les positions suivantes :

43°43'54.3"N 066°26'28"W, 43°58'45.3"N 066°27'43"W, 44°09'30.3"N 066°47'01"W, 44°11'50.3"N 066°49'31"W, 44°14'57.3"N 066°52'40"W, 44°17'21.2"N 066°55'08"W, 44°22'30.2"N 067°18'58.1"W, 44°29'50.2"N 067°15'08.1"W, 44°35'30.2"N 067°08'13"W, 44°42'00.2"N 066°58'22"W, 44°46'35.6"N 066°54'09.2"W de là, longeant la frontière entre le Canada et les États-Unis jusqu'à la rive, à la position 45°11'30.5"N 067°17'00.6"W; de là longeant la rive canadienne du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse jusqu'au point de départ à la pointe Chebogue, y compris la zone de pêche no. 2.

Tableau 3-2 - Secteurs et limites pour la baie de Fundy

Secteur	Limites
1	La limite extérieure de la zone et une ligne joignant les positions suivantes : 45°03'29.2"N 066°27'32.8"W, 44°53'14.6"N 066°36'00.1"W, 44°43'08.8"N 066°44'16.6"W, 44°36'38"N 065°56'28.7"W.
2	Depuis la limite intérieure du secteur 1 vers l'est jusqu'à une ligne joignant les positions 45°19'22.5"N 065°32'05.4"W, et 44°56'54.3"N 065°15'49.4"W, y compris les eaux du port de Saint-Jean, au nord d'une ligne joignant la pointe Pleasant, par 45°16'28.7"N 066°05'47.1"W; et Pokiok, par 45°16'38.3"N 066°05'34.5"W.
3	Toutes les eaux entourées par les rives du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse à l'est d'une ligne joignant les positions 45°19'22.5"N 065°32'05.4"W; et 44°56'54.3"N 065°15'49.4"W; ligne qui est définie comme la limite est du secteur 2.

Tableau 3-3 - Identification et fréquences pour la baie de Fundy

Secteur	Identification	Voie	Fréquences (MHz)
1	« Trafic Fundy »	14	156.7
2	« Trafic Fundy »	12	156.6
3	« Trafic Fundy »	71	156.575

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

Tableau 3-4 - Points d'appels pour la baie de Fundy

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
1A	1		Entrée sud-ouest du dispositif de séparation du trafic Entrant.	Un point par 44°10'40.3"N 066°48'16"W.
1B	1		Sortie sud-ouest du dispositif de séparation du trafic Sortant.	Un point par 44°16'09.3"N 066°53'54"W.

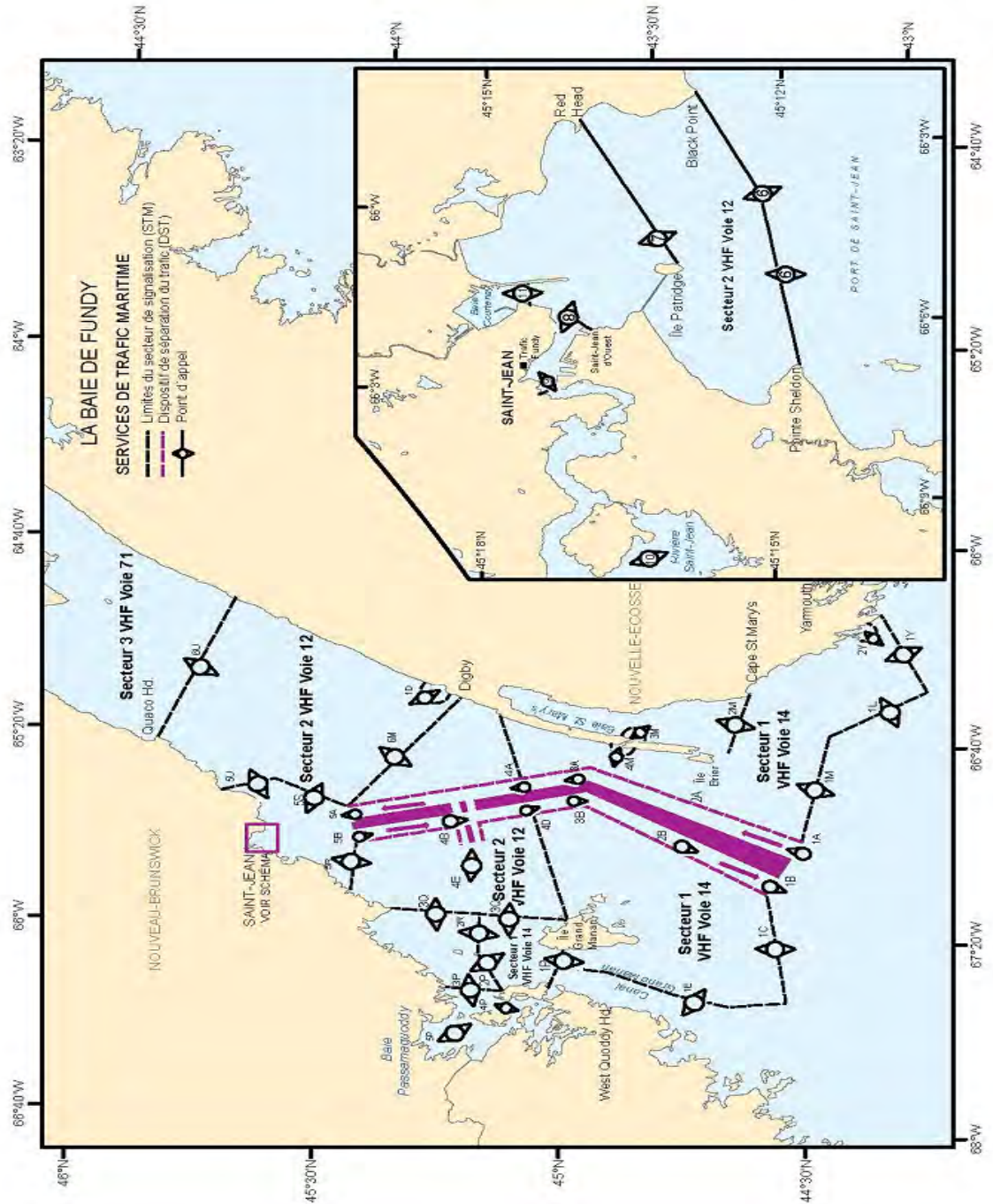
Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
2A	1		Trafic entrant seulement.	Un point par 44°19'11.4"N 066°34'12.4"W.
2B	1		Trafic sortant seulement.	Un point par 44°23'16.9"N 066°39'28"W.
3A	1		Trafic entrant seulement.	Un point par 44°30'09.3"N 066°15'56.5"W.
3B	1		Trafic sortant seulement.	Un point par 44°32'25.8"N 066°20'46"W.
4A	1 et 2		Limite du secteur Entrant.	Un point par 44°38'53.3"N 066°12'43.9"W.
4B	2		Limite du secteur Sortant.	Un point par 44°50'17.8"N 066°14'19.5"W.
4C	2		Trafic entrant seulement.	Un point par 44°44'49.1"N 066°10'32.7"W.
4D	1 et 2		Limite du secteur - Trafic sortant seulement.	Un point par 44°39'38.1"N 066°18'11.2"W.
4E	2		Entrée/sortie du dispositif de séparation du trafic.	Un point par 44°49'38.3"N 066°23'40.2"W.
5A	2		Sortie nord du dispositif de séparation du trafic - Trafic entrant seulement.	Un point par 45°01'45.3"N 066°04'08.4"W.
5B	2		Sortie nord du dispositif de séparation du trafic - Trafic sortant seulement	Un point par 45°02'45.3"N 066°09'35.4"W.
6	2	Feu et bouée lumineuse « J » à sifflet du Port de Saint-Jean		Une ligne joignant les positions : 45°13'30.4"N 066°05'45.1"W; 45°12'55.3"N 066°02'36.9"W; 45°12'59.3"N 066°00'28.2"W.
7	2	Partridge Island		Une ligne joignant les positions : 45°14'10.3"N 066°03'12.1"W et 45°14'20.3"N 066°00'07.9"W.
8	2			Un point par 45°15'30.3"N 066°03'31.3"W.
9	2			Un point par 45°16'10.9"N 066°04'24.9"W.
10	2			Un point par 45°16'00.5"N 066°05'39.1"W.
11	2			Un point par 45°15'51.5"N 066°02'37.6"W.
1C	1		Limite extérieure – Secteur 1.	Une ligne joignant les positions : 44°17'21.2"N 066°55'08"W et 44°22'30.2"N 067°18'58.1"W.
1E	1		Limite extérieure – Secteur 1 dans le chenal Grand Manan.	Une ligne joignant les positions : 44°22'30.2"N 067°18'58.1"W; 44°29'50.2"N 067°15'08.1"W; 44°35'30.2"N 067°08'13"W; 44°42'00.2"N 066°58'22"W; 44°46'35.6"N 066°54'09.2"W; 44°47'39.1"N 066°53'07.5"W.

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
1P	1		Chenal Grand Manan	Une ligne joignant les positions : 44°45'35.7"N 066°50'01.9"W et 44°45'37"N 066°50'03"W, et, de là, longeant la limite entre les zones de pêche 2 et 4 jusqu'à 44°47'39.1"N 066°53'07.5"W de là, longeant la frontière entre le Canada et les États-Unis jusqu'à 44°49'31.8"N 066°55'57.3"W et longeant le prolongement de cette frontière jusqu'à 44°50'16.8"N 066°57'05.2"W.
2P	1		De Campobello Island jusqu'à The Wolves.	Une ligne joignant les positions : 44°55'57.4"N 066°53'55.3"W et 44°56'09.8"N 066°44'04.3"W.
2R	1		De Wolf Island sud-ouest jusqu'à la limite du secteur.	Une ligne joignant les positions : 44°56'10.6"N 066°43'57.7"W; et 44°53'14.6"N 066°36'00.1"W.
3Q	1 et 2		Limite du secteur.	Une ligne joignant les positions : 44°43'08.8"N 066°44'16.6"W, 44°53'14.6"N 066°36'00.1"W, 45°03'29.2"N 066°27'32.8"W.
5R	2			Une ligne joignant les positions : 45°03'00.3"N 066°10'58"W; 45°03'36.3"N 066°12'22"W; 45°07'06.7"N 066°20'50.8"W.
3P	1			Une ligne joignant les positions : 45°02'19.6"N 066°48'31.1"W; 44°55'57.4"N 066°53'55.3"W.
4P	1		Head Harbour Passage.	Une ligne joignant les positions : 44°56'48.5"N 066°58'14"W; 44°55'40.6"N 066°56'37.4"W.
5P	1		Passamaquoddy Bay.	Une ligne joignant les positions : 45°04'17"N 066°55'12.6"W et une position sur la frontière entre le Canada et les États-Unis, par 45°01'36.7"N 067°03'56.6"W.
1M	1		Limite extérieure – Secteur 1 au sud-ouest de Brier Island.	Une ligne joignant les positions : 43°58'45.3"N 066°27'43"W; 44°09'30.3"N 066°47'01"W.
2M	1		Entrée de St. Mary's Bay.	Une ligne joignant les positions : 44°05'12"N 066°12'42.8"W; 44°12'08.3"N 066°23'09"W.
3M	1		Extrémité sud du Petit Passage.	L'arc d'un cercle d'un rayon de 1 ½ mille nautique centré sur la position 44°22'21"N 066°12'12"W, s'étendant d'une rive à l'autre dans les eaux de la baie St. Mary's et joignant les positions suivantes : 44°23'31.3"N 066°10'53.6"W; 44°21'15.2"N 066°10'46.4"W; 44°21'19.9"N 066°13'44.1"W.

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
4M	1		Extrémité nord du Petit Passage.	L'arc d'un cercle d'un rayon de 1½ mille nautique centré sur la position 44°24'14.5"N 066°12'55"W, s'étendant d'une rive à l'autre dans les eaux de la baie de Fundy et joignant les positions suivantes : 44°23'02.8"N 066°14'10.8"W; 44°25'19.6"N 066°14'21.7"W; 44°25'21.9"N 066°11'31.8"W.
6M	2			Une ligne joignant les positions : 44°39'56.6"N 065°49'57.2"W et 45°01'30.3"N 066°02'46"W.
5U	2			Une ligne joignant les positions : 45°08'02.3"N 065°50'56.9"W et 45°15'24.3"N 065°48'39.9"W.
1D	2		Entrée/sortie de Digby Gut.	L'arc d'un cercle d'un rayon de 2 milles nautiques centré sur la position 44°42'38.8"N 065°46'23.9"W; s'étendant d'une rive à l'autre dans les eaux de la baie de Fundy et joignant les positions suivantes : 44°41'03.7"N 065°48'06.6"W; 44°44'00.3"N 065°48'27.5"W; 44°43'09.9"N 065°43'41.4"W.
5S	2			Une ligne joignant les positions : 45°01'30.3"N 066°02'46"W et 45°08'02.3"N 065°50'56.9"W.
8U	2 et 3		Limite – Secteurs 2 et 3.	Une ligne joignant les positions : 45°19'22.5"N 065°32'05.4"W; et 44°56'54.3"N 065°15'49.4"W.
1L	1		Limite extérieure – Secteur 1 à l'ouest de Yarmouth (N-É).	Une ligne joignant les positions : 43°43'54.3"N 066°26'28"W et 43°58'45.3"N 066°27'43"W.
1Y	1		Limite extérieure – Zone STM de la baie de Fundy près de Yarmouth (N-É).	Une ligne joignant les positions : 43°43'54.3"N 066°07'08"W et 43°43'54.3"N 066°26'28"W.
2Y	1		Yarmouth Sound	L'arc d'un cercle d'un rayon de 1½ mille nautique centré sur la position 43°46'57.3"N 066°09'29.5"W, s'étendant d'une rive à l'autre dans les eaux de Yarmouth Sound et joignant les positions suivantes : 43°46'08.4"N 066°07'45.2"W; 43°46'29.7"N 066°11'27.7"W; 43°48'24.5"N 066°10'00.3"W.

Toutes les heures sont données en heure normale de l'Atlantique ou en heure avancée de l'Atlantique, selon l'heure en vigueur.

Figure 3-3 - Zone de services de trafic maritime de la Baie de Fundy



3.7.2 Port d'Halifax et ses approches

Remarque : Les positions de latitude et de longitude données pour la zone STM dans le port de Halifax et ses approches sont exprimées d'après le NAD 83.

La zone de services de trafic maritime d'Halifax comprend toutes les eaux canadiennes à l'intérieur d'une ligne tirée à partir de la pointe Pennant, par 44°25'53.8"N 063°38'56.5"W; jusqu'à la position 44°17'41.3"N 063°35'09.6"W; jusqu'à la limite territoriale canadienne à 44°14'02"N 063°30'50.3"W; de là, le long de la limite territoriale canadienne jusqu'à une position à 44°22'43.5"N 063°13'48.5"W, et de là, le long d'une ligne jusqu'à Petpeswick (Collies) Head, à 44°40'43.3"N 063°09'44.2"W.

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

Tableau 3-5 - Secteurs et limites pour le port d'Halifax et ses approches

Secteur	Limites
1	De la limite extérieure de la zone à une ligne tirée depuis la pointe Hartlen, par 44°35'20.5"N 063°27'05.8"W; jusqu'à la position 44°30'13.8"N 063°28'46.7"W; de là, jusqu'à la bouée lumineuse H1 du récif Duncan, par 44°29'36"N 063°30'34"W; et de là, jusqu'au rivage à l'ouest du récif Duncan, par 44°29'36"N 063°31'28.1"W.
2	La limite intérieure du secteur 1 et la ligne du rivage au nord et à l'ouest de la limite intérieure du secteur 1.

Tableau 3-6 - Identification et fréquences pour le port d'Halifax et ses approches

Secteur	Identification	Voie	Fréquences (MHz)
1	« Trafic Halifax »	14	156.7
2	« Trafic Halifax »	12	156.6

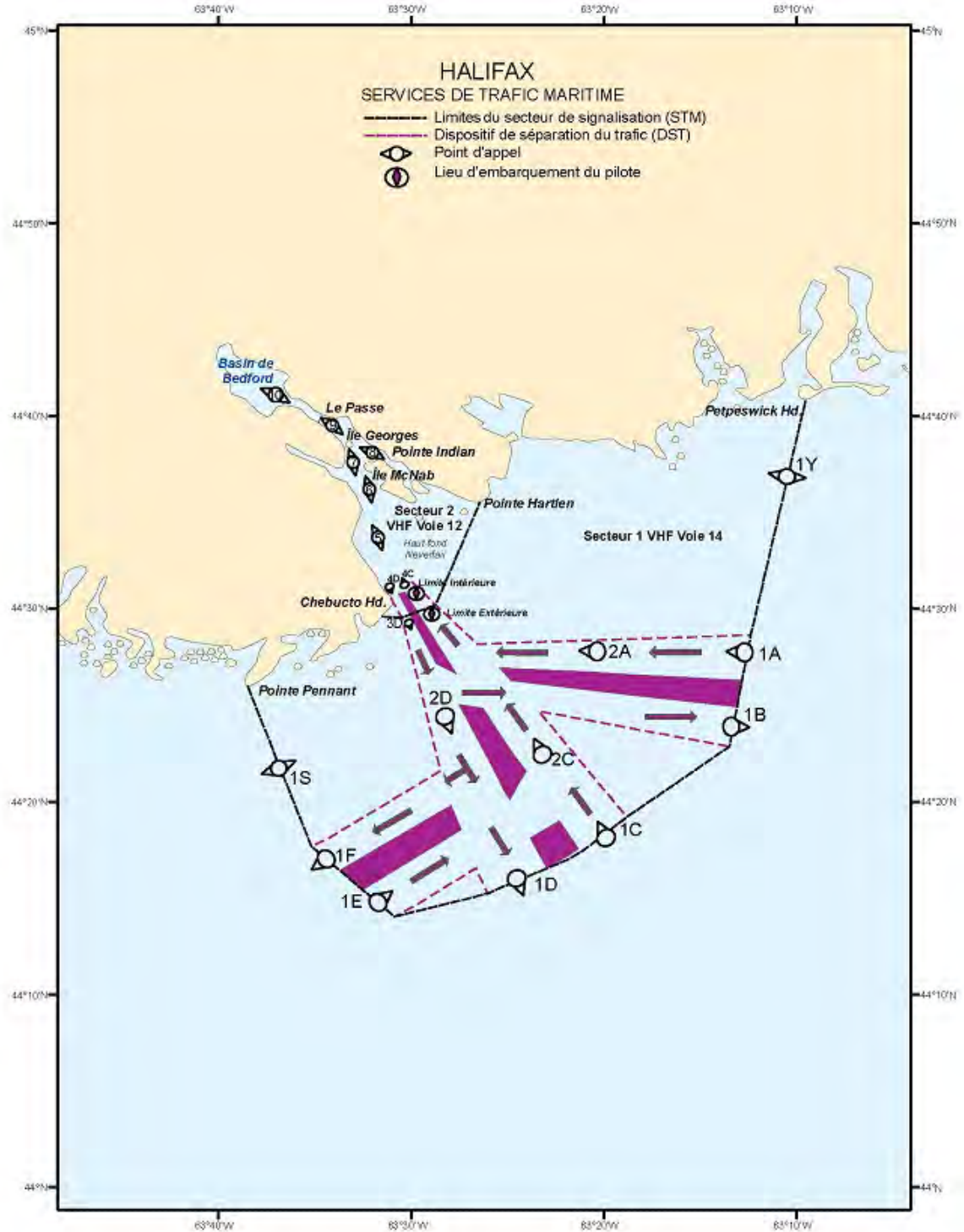
Tableau 3-7 - Points d'appel pour le port d'Halifax et ses approches

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
1A	1		Limite. - Entrée de la voie de circulation.	Une position à 44°27'35.6"N 063°12'42.6"W.
2A	1		Trafic entrant seulement.	Une position à 44°27'39.3"N 063°19'37.6"W.
1B	1		Limite. - Sortie de la voie de circulation.	Une position à 44°23'42.7"N 063°13'35.2"W.
1C	1		Limite. - Entrée de la voie de circulation.	Une position 44°18'13.2"N 063°19'57.3"W.
2C	1		Trafic entrant seulement.	Une position à 44°22'44.6"N 063°23'21"W.
1D	1		Limite. - Sortie de la voie de circulation.	Une position à 44°15'46.2"N 063°24'26.4"W.
2D	1		Trafic sortant seulement.	Une position à 44°24'14"N 063°28'09.1"W.
1E	1		Limite. - Entrée de la voie de circulation.	Une position à 44°14'47.8"N 063°31'44.4"W.

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
1F	1		Limite. - Sortie de la voie de circulation.	Une position à 44°17'07"N 063°34'29"W.
1S	1		Limite ouest de la zone.	Une ligne joignant les positions : 44°25'53.8"N 063°38'56.5"W et 44°17'41.3"N 063°35'09.6"W.
1Y	1		Limite est de la zone.	Une ligne joignant les positions : 44°40'43.3"N 063°09'44.2"W et 44°28'42.3"N 063°12'27.6"W.
3D	1		Trafic sortant seulement.	Une position à 44°28'12.6"N 063°29'45.9"W.
4C	2	Inner Automatic Entrant	Navires entrants. Les navigateurs doivent indiquer si leur route passe à l'est ou à l'ouest de la bouée de Neverfail Shoal.	Une position à 44°31'31.9"N 063°30'31.6"W.
4D	2	Inner Automatic Sortant	Les navigateurs doivent indiquer leur route et l'HPA au point d'appel 3D.	Une position à 44°31'15.2"N 063°31'16.1"W.
5	2	Neverfail Shoal		Une ligne joignant les positions : 44°34'47.8"N 063°27'34"W; 44°33'23.2"N 063°31'51.9"W et 44°32'59.3"N 063°33'04.6"W.
6	2	Feu de Maugher Beach	Navires sortants. Les navigateurs doivent indiquer si leur route passe à l'est ou à l'ouest de la bouée de Neverfail Shoal.	Une ligne joignant les positions : 44°36'07.7"N 063°32'02.5"W et 44°35'50.2"N 063°33'04.7"W.
7	2	Ives Knoll	Navires entrants. Les navigateurs doivent indiquer si leur route passe à l'est ou à l'ouest de Georges Island.	Une ligne joignant la bouée lumineuse « HT2 », par 44°37'50.2"N 063°32'44.7"W; 44°37'33.9"N 063°33'34.7"W.
8	2	Indian Point		Une ligne joignant les positions : 44°37'37.9"N 063°31'48.8"W et 44°37'59.1"N 063°31'31.8"W.
9	2	Route du traversier	Navires sortants. Les navigateurs doivent indiquer si leur route passe à l'est ou à l'ouest de Georges Island.	Une ligne joignant les positions : 44°39'47.3"N 063°34'09.9"W et 44°39'23.7"N 063°34'38.4"W.
10	2	Bedford Bassin		Une ligne joignant les positions : 44°40'18.9"N 063°37'25.6"W et 44°41'22.6"N 063°36'58.3"W.

Toutes les heures sont données en heure normale de l'Atlantique ou en heure avancée de l'Atlantique, selon l'heure en vigueur.

Figure 3-4 - Zone de services de trafic maritime d'Halifax



3.7.3 Détroit de Northumberland

Remarque : Les positions de latitude et de longitude données pour la zone STM pour le détroit de Northumberland sont exprimées d'après le NAD 83.

Tableau 3-8 - Secteur et limites pour le détroit de Northumberland

Secteur	Limites
1	Toutes les eaux du détroit de Northumberland s'étendant à l'ouest d'une ligne tirée entre cape Cliff (N.-É.) par 45°52'42.3"N 063°27'59.3"W et Rice point (Î.-P.-É.) par 46°07'47.9"N 063°13'18.3"W, et une ligne tirée entre Fagan point (N.-B.) par 46°13'41.8"N 064°13'42"W, et cape Egmont (Î.-P.-É.) par 46°24'04.8"N 064°08'05.3"W.

Tableau 3-9 - Identification et fréquences pour le détroit de Northumberland

Secteur	Identification	Voie	Fréquences (MHz)
1	« Trafic Northumberland »	12	156.6

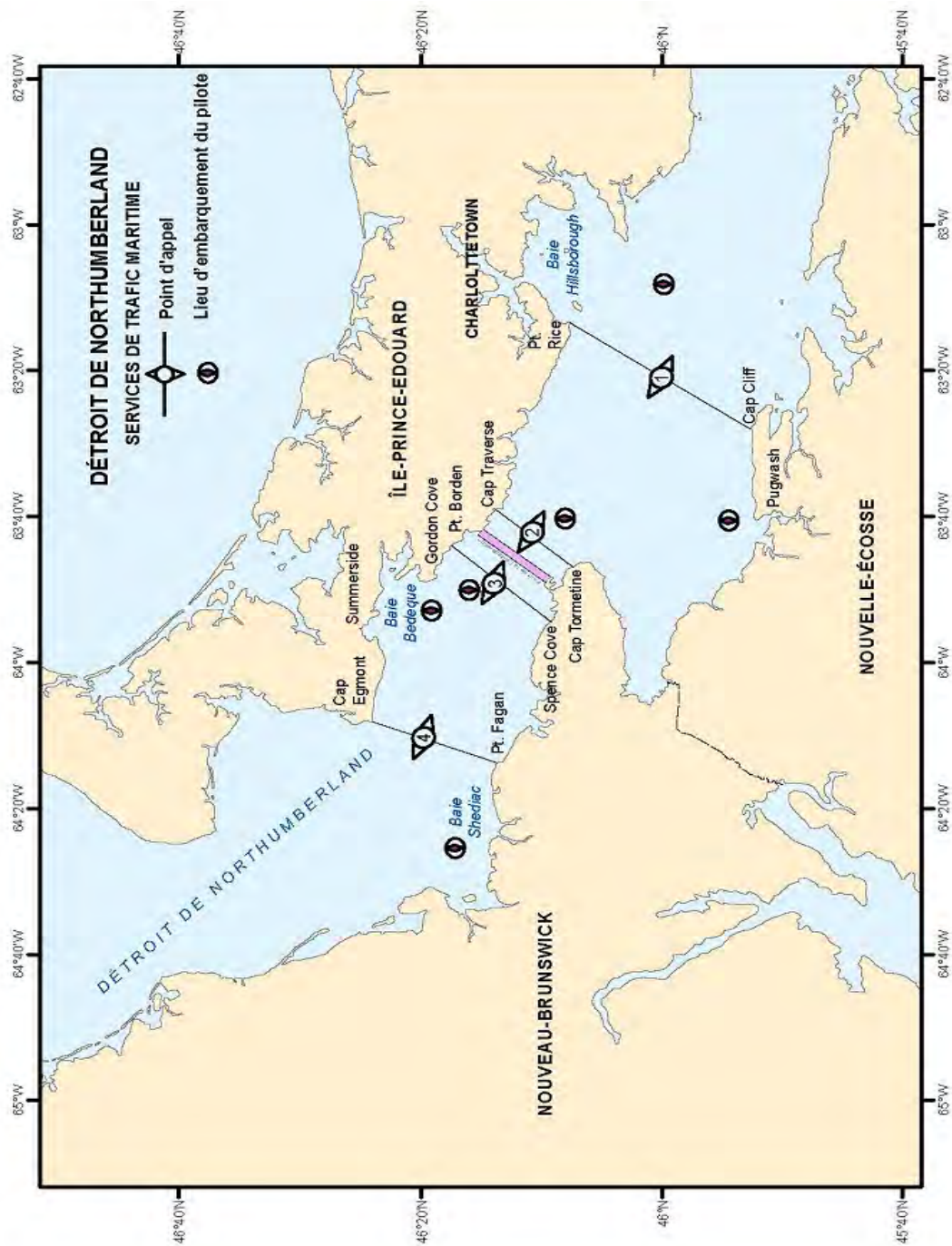
Tableau 3-10 - Points d'appel pour le détroit de Northumberland

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
1	1	Limite de la zone est	Une ligne joignant le cape Cliff (N-É) et Rice point (Î-P-É).	La porte de l'écluse nord du canal de Canso par 45°52'42.3"N 063°27'59.3"W et 46°07'47.9"N 063°13'18.3"W.
2	1	Zone de sécurité de l'approche est	Une ligne joignant le cape Tormentine (N-B) et le cape Traverse (Î-P-É).	Une ligne joignant les positions : 46°07'24.6"N 063°46'56.5"W et 46°13'51.2"N 063°38'58"W.
3	1	Zone de sécurité de l'approche ouest	Une ligne joignant Spence Cove (N-B) et Gordon Cove (Î-P-É).	Une ligne joignant les positions : 46°09'15.3"N 063°54'21.6"W et 46°17'34.1"N 063°43'53.1"W.
4	1	Limite de la zone ouest	Une ligne joignant Fagan point (N-B) et cape Egmont (Î-P-É).	Une ligne joignant les positions : 46°13'41.8"N 064°13'42"W et 46°24'04.8"N 064°08'05.3"W.

Toutes les heures sont données en heure normale de l'Atlantique ou en heure avancée de l'Atlantique, selon l'heure en vigueur.

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

Figure 3-5 - Zone de services de trafic maritime du détroit de Northumberland



3.7.4 Baie Placentia

La zone de services de trafic maritime de la baie Placentia comprend toutes les eaux canadiennes entre une ligne tirée dans une direction de 180° (vrai) à partir de Bass point, par 46°55'05"N 055°15'55"W, et une ligne tirée dans une direction de 180° (vrai) à partir du feu de cape St. Mary's, par 46°49'22"N 054°11'49"W.

Tableau 3-11 - Secteurs et limites pour la baie de Placentia

Secteur	Limites
1	La limite extérieure de la zone et une ligne tracée dans une direction 101°-281°, passant par 47°08'05"N 054°30'00"W et s'étendent jusqu'à la rive.
2	La limite intérieure du secteur 1 et le rivage au nord de la zone.

Tableau 3-12 - Identification et fréquences de la baie de Placentia

Secteur	Identification	Voie	Fréquences (MHz)
1	«Trafic Placentia»	14	156.7
2	«Trafic Placentia»	12	156.6

Tableau 3-13 - Points d'appel pour la baie de Placentia

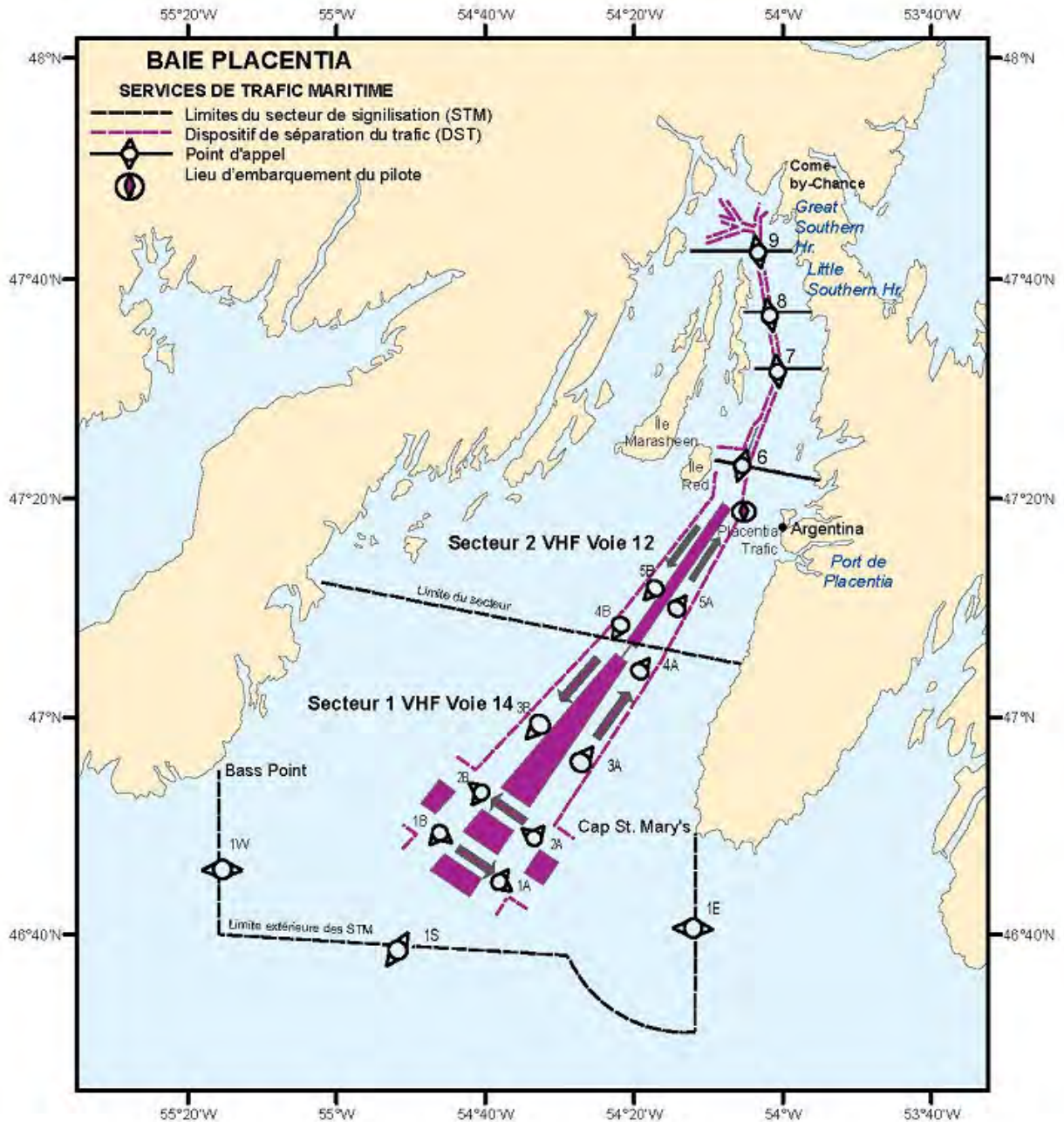
Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
1W	1			Une ligne tirée dans une direction de 180° (vrai) depuis Bass Point, par 46°55'05"N 055°15'55"W jusqu'à la limite des eaux territoriales.
1S	1			Une ligne longeant la limite des eaux territoriales à partir de la position 46°39'55"N 055°15'55"W jusqu'à la position 46°31'02"N 054°11'49"W.
1E	1			Une ligne tirée dans une direction de 180° (vrai) depuis le feu du cap St. Mary's par 46°49'22"N 054°11'49"W jusqu'à la limite des eaux territoriales.
1A	1		Entrant	Une position à 46°45'25"N 054°37'44"W.
2A	1		Entrant	Une position à 46°49'46"N 054°33'30"W.
3A	1		Entrant	Une position à 46°57'52"N 054°25'41"W.
4A	2		Entrant	Une position à 47°03'21.1"N 054°20'17.9"W.
5A	2		Entrant	Une position à 47°12'22"N 054°12'08"W.
1B	1		Sortant	Une position à 46°49'18"N 054°46'15"W.
2B	1		Sortant	Une position à 46°53'20"N 054°40'56"W.
3B	1		Sortant	Une position à 47°00'44"N 054°31'18"W.
4B	1		Sortant	Une position à 47°08'07"N 054°21'38"W.
5B	2		Sortant	Une position à 47°13'54"N 054°15'24"W.
6	2			Une ligne tracée dans une direction 101° - 281° (vrai) et passant par le point 47°23'01"N 054°05'13"W et s'étendant jusqu'à la rive.

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
7	2			Une ligne orientée 090° - 270° (vrai) passant par 47°31'55"N 054°00'32"W, et s'étendant jusqu'à la rive.
8	2			Une ligne tracée dans une direction 090° - 270° (vrai) et passant par le point 47°37'01"N 054°01'53"W et s'étendant jusqu'à la rive.
9	2			Une ligne tracée dans une direction 090° - 270° (vrai) passant par 47°42'35"N 054°03'22"W et s'étendant jusqu'à la rive.

Toutes les heures sont données en heure normale de Terre-Neuve ou en heure avancée de Terre-Neuve, selon l'heure en vigueur.

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

Figure 3-6 - Zone de services de trafic maritime de la baie Placentia



3.7.5 Port aux Basques

La zone de services de trafic maritime de Port aux Basques comprend toutes les eaux canadiennes adjacentes aux côtes Ouest et Sud-Ouest de Terre-Neuve entre une ligne tirée dans une direction 232° (vrai) du feu de cape Ray 47°37'17.1"N 059°18'16.8"W et une ligne tirée dans une direction 180° (vrai) du feu de Rose Blanche Point 47°35'57"N 058°41'30"W.

Remarque : Les positions de latitude et de longitude données pour la zone STM de Port aux Basques sont exprimées d'après le NAD 83.

Tableau 3-14 - Secteurs et limites pour Port aux Basques

Secteur	Limites
1	A partir du cape Ray, par 47°37'04"N 059°18'05"W, longeant la limite entre les zones de pêche 1 et 4, jusqu'à la position 47°29'56"N 059°32'20.4"W; de là, le long d'un arc centré à la position 47°43'07"N 059°05'59.7"W et reliant les points suivants : 47°28'18.1"N 059°30'21.7"W, 47°26'48.2"N 059°28'10"W, 47°25'27.1"N 059°25'46.3"W, 47°24'15.6"N 059°23'12.1"W, 47°23'14.4"N 059°20'28.6"W, 47°22'24"N 059°17'37.4"W; de là, longeant la limite des eaux territoriales canadiennes jusqu'à la position 47°23'37.3"N 058°42'01.9"W; de là, dans une direction de 000° (vrai) jusqu'au feu de Rose Blanche Point, à 47°36'06.5"N 058°41'40.4"W.

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

Tableau 3-15 - Identification et fréquences pour Port aux Basques

Secteur	Identification	Voie	Fréquences (MHz)
1	« Trafic Port aux Basques »	11	156.55

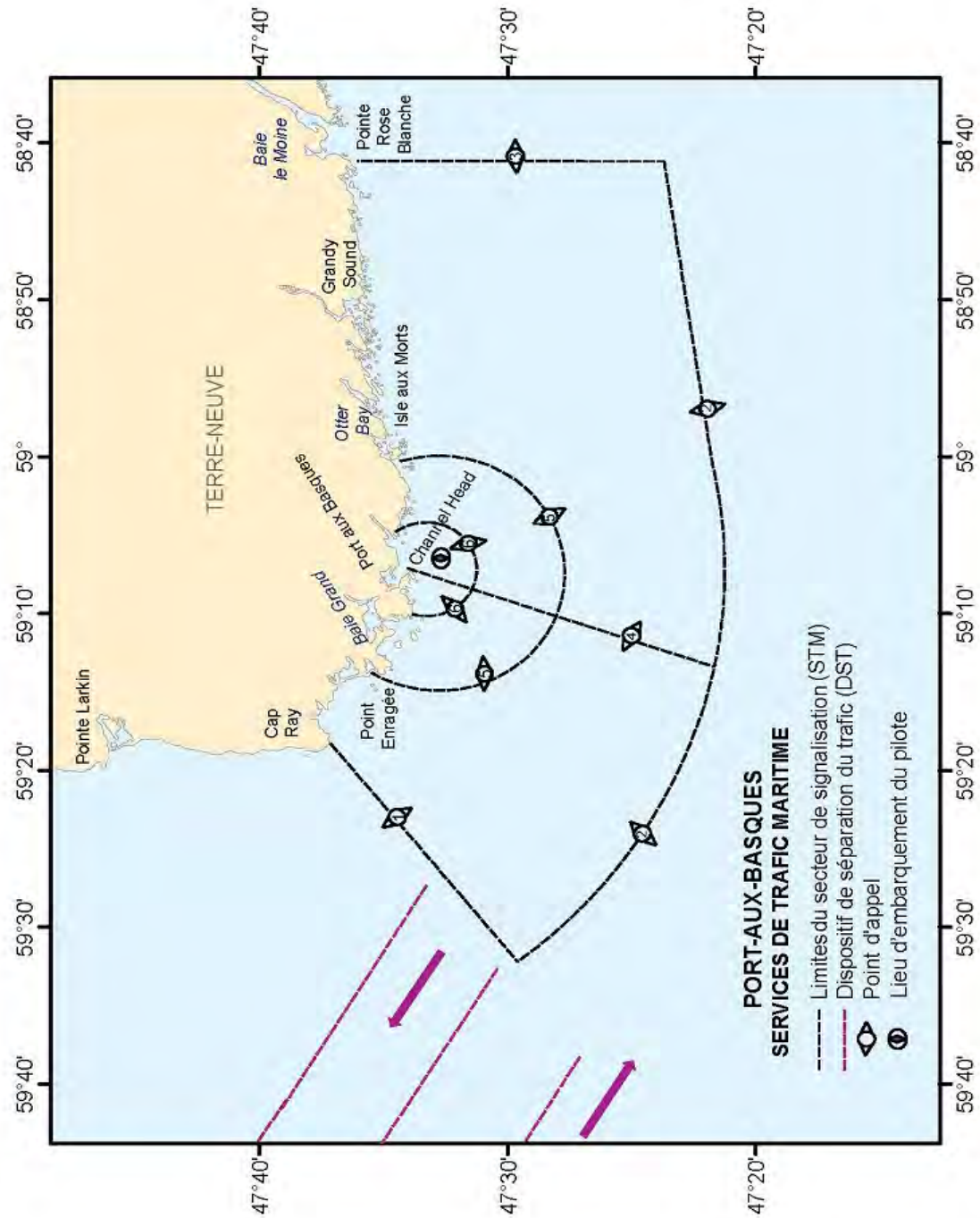
Tableau 3-16 - Points d'appel pour Port aux Basques

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
1	1	Cape Ray	Au large du cape Ray	À partir du cape Ray, à 47°37'04"N 059°18'05"W, le long de la limite entre les zones de pêche 1 et 4, jusqu'à la position 47°29'56"N 059°32'20.4"W.
2	1	Limite sud	Croisant la limite sud de la zone	Un arc centré à la position 47°43'07"N 059°05'59.7"W et reliant les positions suivantes : 47°29'56"N 059°32'20.4"W, 47°28'18.1"N 059°30'21.7"W, 47°26'48.2"N 059°28'10"W, 47°25'27.1"N 059°25'46.3"W, 47°24'15.6"N 059°23'12.1"W, 47°23'14.4"N 059°20'28.6"W, 47°22'24"N 059°17'37.4"W; de là, le long de la limite des eaux territoriales canadiennes jusqu'à la position 47°23'37.3"N 058°42'01.9"W.
3	1	Rose Blanche	Au large de Rose Blanche Point	Une ligne tirée dans une direction de 180° (vrai) depuis Rose Blanche Point, par 47°36'06.5"N 058°41'40.4"W jusqu'à la limite des eaux canadiennes à 47°23'37.3"N 058°42'01.9"W.
4	1	Route du traversier	Croisant la route recommandée du traversier reliant Port aux Basques (Terre-Neuve) et North Sydney (N-É).	Une ligne tracée depuis la position 47°33'00"N 059°07'27.4"W jusqu'à la limite sud de la zone à la position 47°22'09"N 059°16'26.6"W.

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
5	1	5 milles marins au large de Channel Head	5 milles marins au large de Channel Head.	Un arc centré à la position 47°33'57"N 059°07'24.5"W, d'un rayon de 5 milles marins, s'étendant d'une rive à l'autre et reliant les positions suivantes : 47°35'09.7"N 059°00'14.4"W, 47°28'57"N 059°07'24.5"W, 47°36'02.8"N 059°14'07"W.
6	1	2 milles marins au large de Channel Head	2 milles marins au large de Channel Head.	Un arc centré à la position 47°33'57"N 059°07'24.5"W d'un rayon de 2 milles marins, s'étendant d'une rive à l'autre et reliant les positions suivantes : 47°34'27"N 059°04'32.8"W, 47°31'57"N 059°07'24.5"W, 47°34'12.2"N 059°10'20.4"W.

Toutes les heures sont données en heure normale de Terre-Neuve ou en heure avancée de Terre-Neuve, selon l'heure en vigueur.

Figure 3-7 - Zone de services de trafic maritime Port aux Basques



3.7.6 St. John's

La zone de services de trafic maritime de St. John's comprend toutes les eaux canadiennes entre une ligne tirée à 090° (vrai) depuis le feu de cape St-Francis, 47°48'32"N 052°47'09.6"W, et une ligne tirée à 090° (vrai) du feu de Bull Head 47°18'39"N 052°44'52"W, incluant le port de St. John's.

Remarque : Les positions de latitude et de longitude données pour la zone STM de St. John's sont exprimées d'après le NAD 83.

Tableau 3-17 - Secteur et limites pour St- John's

Secteur	Limites
1	Une ligne tirée depuis le cape St-Francis, 47°48'31.5"N 052°47'09.6"W, vers l'est jusqu'à la limite des eaux territoriales à la position 47°48'29.5"N 052°25'30.1"W; de là, le long de la limite des eaux territoriales jusqu'à la position 47°18'36.3"N 052°25'14.8"W; de là, vers l'ouest jusqu'à North Head, 47°18'38"N 052°44'46"W.

Tableau 3-18 - Identification et fréquences pour St- John's

Secteur	Identification	Voie	Fréquences (MHz)
1	« Trafic St. John's »	11	156.55

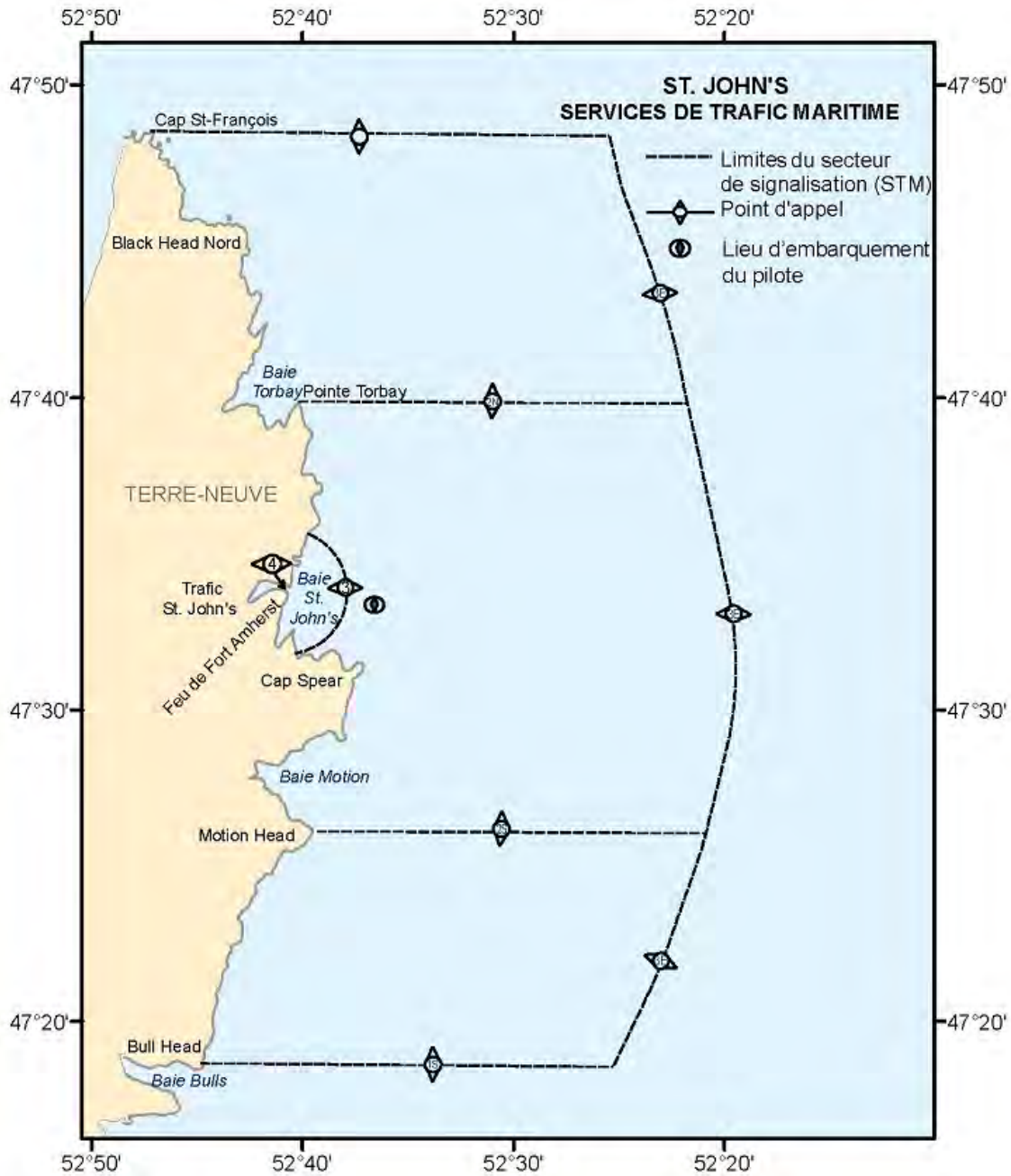
Tableau 3-19 - Points d'appel pour St- John's

Numéro	Secteur	Nom	Description géographique
1N	1	Cape St-Francis	Une ligne tirée de la position 47°48'31.5"N 052°47'09.6"W jusqu'à la limite des eaux territoriales canadiennes à la position 47°48'29.5"N 052°25'30.1"W.
1E	1	Limite est de la zone	Une ligne longeant la limite des eaux territoriales de la position 47°48'29.5"N 052°25'30.1"W et 47°18'36.3"N 052°25'14.8"W.
1S	1	North Head	Une ligne tirée de la position 47°18'38"N 052°44'46"W jusqu'à la limite des eaux territoriales canadiennes à 47°18'36.3"N 052°25'14.8"W.
2N	1	Torbay Point	Une ligne tirée de la position 47°39'56.2"N 052°40'05"W jusqu'à la limite des eaux territoriales canadiennes à 47°39'54.8"N 052°21'46.3"W.
2S	1	Motion Head	Une ligne tirée de la position 47°26'11"N 052°39'33.2"W jusqu'à la limite des eaux territoriales canadiennes à 47°26'09.5"N 052°20'50.9"W.
3	1	2 milles marins au large de St. John's	Un arc dont le centre est le feu de Fort Amherst, par 47°33'47.9"N 052°40'49.6"W, et reliant les points 47°35'39.8"N 052°39'45.2"W; 47°33'35.4"N 052°37'53.2"W; et 47°31'49.5"N 052°40'20.3"W.
4	1	Fort Amherst	Une position sur l'alignement à 47°33'56.2"N 052°40'48.2"W, par le travers du feu de Fort Amherst, 47°33'47.9"N 052°40'49.6"W.

Toutes les heures sont données en heure normale de Terre-Neuve ou en heure avancée de Terre-Neuve, selon l'heure en vigueur.

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

Figure 3-8 - Zone de services de trafic maritime de St. John's



3.7.7 Voie maritime du Saint-Laurent

La zone de services de trafic maritime de la voie maritime du Saint-Laurent comprend les eaux du fleuve Saint-Laurent s'étendant en amont du méridien 066°00'00" de longitude ouest jusqu'aux limites amont du port de Montréal, y compris la rivière Saguenay et autres affluents pouvant être utilisés par les navires entrant ou sortant du fleuve Saint-Laurent entre les limites susmentionnées, à l'exception de la partie de la voie maritime du Saint-Laurent entre l'écluse de St-Lambert jusqu'à une position 650 mètres en aval de la section du pont Jacques-Cartier qui enjambe la voie maritime.

Tableau 3-20 - Secteurs et limites pour la voie maritime du Saint-Laurent

Secteur	Limites
1	Le méridien traversant le fleuve Saint-Laurent à 66° ouest, et une ligne à la pointe de Manicouagan joignant les positions 49°06'04.3"N 068°11'39.7"W et 48°42'00"N 067°52'00"W (NAD 83).
2	La limite intérieure du secteur 1 et une ligne à Cap du Basque joignant les positions 48°00'06"N 069°45'48"W; 47°58'25"N 069°37'51"W et 47°52'35"N 069°33'02"W; incluant la rivière Saguenay (NAD 83).
3	La limite intérieure du secteur 2 et une ligne à Pointe St-Nicolas joignant les positions 46°42'07"N 071°26'47"W et 46°43'38"N 071°27'33"W.
4	La limite intérieure du secteur 3 et une ligne à Tracy, joignant les positions 46°00'48"N 073°09'49"W et 46°01'00"N 073°11'00"W.
5	La limite intérieure du secteur 4 et la limite amont de la zone.

Tableau 3-21 - Identification et fréquences pour la voie maritime du Saint-Laurent

Secteur	Identification	Voie	Fréquences (MHz)
1	« Trafic Les Escoumins »	14	156.7
2	« Trafic Les Escoumins »	9	156.45
3	« Trafic Québec »	12	156.6
4	« Trafic Québec »	13	156.65
5	« Trafic Québec »	10	156.5

Tableau 3-22 - Points d'appel pour la voie maritime du Saint-Laurent

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
1	1	66W	Limite est de la zone.	Méridien de longitude 066°00'00"W.
1A	1	66W	Limite est de la zone – Entrant.	Une position à 50°05'30"N 066°00'00"W.
1B	1	66W	Limite est de la zone – Sortant.	Une position à 50°01'25"N 066°00'00"W.
1C	1	66W	Limite est de la zone – Entrant.	Une position à 49°59'20"N 066°00'00"W.
1D	1	66W	Limite est de la zone – Sortant.	Une position à 49°52'30"N 066°00'00"W.
1E	1	66W	Limite est de la zone – Entrant.	Une position à 49°38'40"N 066°00'00"W.
1F	1	66W	Limite est de la zone – Sortant.	Une position à 49°34'25"N 066°00'00"W.
1G	1	66W	Limite est de la zone – Entrant.	Une position à 49°26'15"N 066°00'00"W.
1H	1	66W	Limite est de la zone – Sortant.	Une position à 49°22'00"N 066°00'00"W.

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
2	1	Pointe des Monts		Une ligne joignant les positions : 49°19'00"N 067°22'30"W et 48°55'18"N 067°16'18"W.
2A	1	Pointe des Monts	Navires montants	Une position à 49°13'40"N 067°21'20"W.
2B	1	Pointe des Monts	Navires descendants	Une position à 49°07'30"N 067°19'30"W.
3	1/2	Pointe Manicouagan		Une ligne joignant les positions : 49°06'04.3"N 068°11'39.7"W et 48°42'00"N 067°52'00"W.
3A	1/2	Pointe Manicouagan	Limite du secteur Navires montants	Une position à 48°55'45"N 068°03'20"W.
3B	1/2	Pointe Manicouagan	Limite du secteur Navires descendants	Une position à 48°52'20"N 068°00'00"W.
4	2	Pointe au Boisvert		Une ligne joignant les positions : 48°33'55"N 069°08'32"W et 48°19'42"N 068°50'18"W.
4A	2	Pointe au Boisvert	Navires montants	Une position à 48°30'00"N 069°03'00"W.
4B	2	Pointe au Boisvert	Navires descendants	Une position à 48°26'48"N 068°59'20"W.
5A	2		Navires montants	Une position à 48°20'54"N 069°19'36"W.
5	2	Les Escoumins		Une ligne joignant les positions : 48°19'05"N 069°24'53"W et 48°08'05"N 069°11'14"W.
5B	2	Les Escoumins	Navires descendants seulement	Une position à 48°15'00"N 069°20'00"W.
6	2	Phare du Haut-fond Prince		Une ligne joignant les positions : 48°09'36"N 069°39'00"W; 48°06'30"N 069°36'53"W; et 48°05'38"N 069°34'01"W et une ligne joignant les positions : 48°04'10"N 069°33'19"W et 48°03'04"N 069°25'29"W.
S1	2	Île St-Louis (Rivière Saguenay)		Une ligne joignant les positions : 48°15'03"N 070°01'09"W et 48°15'45"N 070°01'00"W.
S2	2	Chicoutimi		Une position à 48°25'20"N 070°52'50"W.
7	2/3	Île Blanche	Limite du secteur	Une ligne joignant les positions : 48°00'06"N 069°45'48"W; 47°58'25"N 069°37'51"W; 47°52'35"N 069°33'02"W.
8	3	Cap-aux-Oies St-Roch		Une ligne joignant les positions : 47°29'18"N 070°13'55"W et 47°18'42"N 070°10'42"W.
9	3	Sault au Cochon/ Beaujeu		Une ligne joignant les positions : 47°11'49"N 070°38'16"W et 47°05'12"N 070°25'30"W.

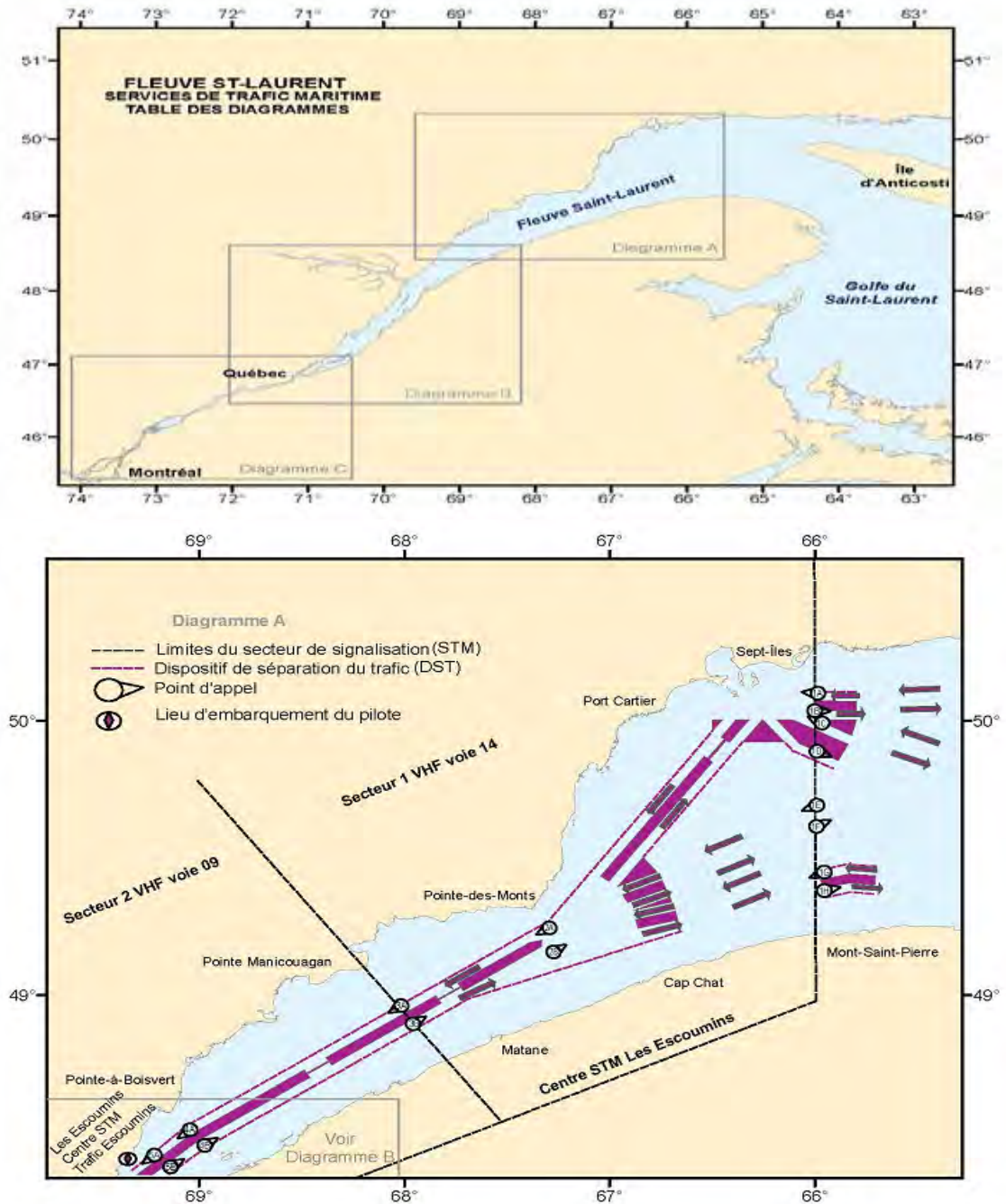
Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
10	3	Saint-Laurent		Une ligne joignant les positions : 46°51'33"N 071°00'16"W et 46°50'09"N 070°59'15"W.
11	3	Ste Pétronille (Île d'Orléans)	Navires montants seulement	Une ligne joignant les positions : 46°50'41.5"N 071°07'57"W et 46°49'42"N 071°07'42"W.
12	3	Québec		Une ligne joignant les positions : 46°48'38"N 071°12'12"W et 46°48'27"N 071°11'18"W.
13	3	Sillery	Navires descendants seulement	Une ligne joignant les positions : 46°46'19"N 071°14'37"W et 46°45'50"N 071°13'50"W.
14	3/4	St-Nicolas	Limite du secteur	Une ligne joignant les positions : 46°42'07"N 071°26'47"W et 46°43'38"N 071°27'33"W.
15	4	Ste-Croix		Une ligne joignant les positions : 46°37'40"N 071°42'00"W et 46°40'09"N 071°42'16"W.
16	4	Grondines		Une ligne joignant les positions : 46°35'14"N 072°02'26"W et 46°33'39"N 072°01'18"W.
17	4	Batiscan		Une ligne joignant les positions : 46°30'02"N 072°14'47"W et 46°29'51"N 072°12'27"W.
18	4	Cap-de-la- Madeleine	Navires montants seulement	Une ligne joignant les positions : 46°21'58.1"N 072°29'47.4"W et 46°21'47"N 072°28'04"W.
19	4	Pointe des Ormes		Une ligne joignant les positions : 46°18'14"N 072°34'39"W et 46°17'24"N 072°34'15"W.
20	4	Port Saint- François	Navires descendants seulement	Une ligne joignant les positions : 46°16'21.5"N 072°37'10"W et 46°16'50"N 072°37'48.5"W.
21	4	Yamachiche		Une ligne joignant les positions : 46°12'53"N 072°49'11.5"W et 46°12'28.9"N 072°48'55"W.
22	4	Île des Barques		Une ligne joignant les positions : 46°05'24"N 073°00'43"W et 46°05'08"N 073°00'13"W.
23	4/5	Tracy	Limite de secteur	Une ligne joignant les positions : 46°00'48"N 073°09'49"W et 46°01'00"N 073°11'00"W.
24	5	Contrecoeur		Une ligne joignant les positions : 45°49'55.3"N 073°16'55.7"W et 45°50'15"N 073°17'31"W.
25	5	Cap St-Michel		Une ligne joignant les positions : 45°44'05"N 073°26'40"W et 45°43'30"N 073°25'15"W.

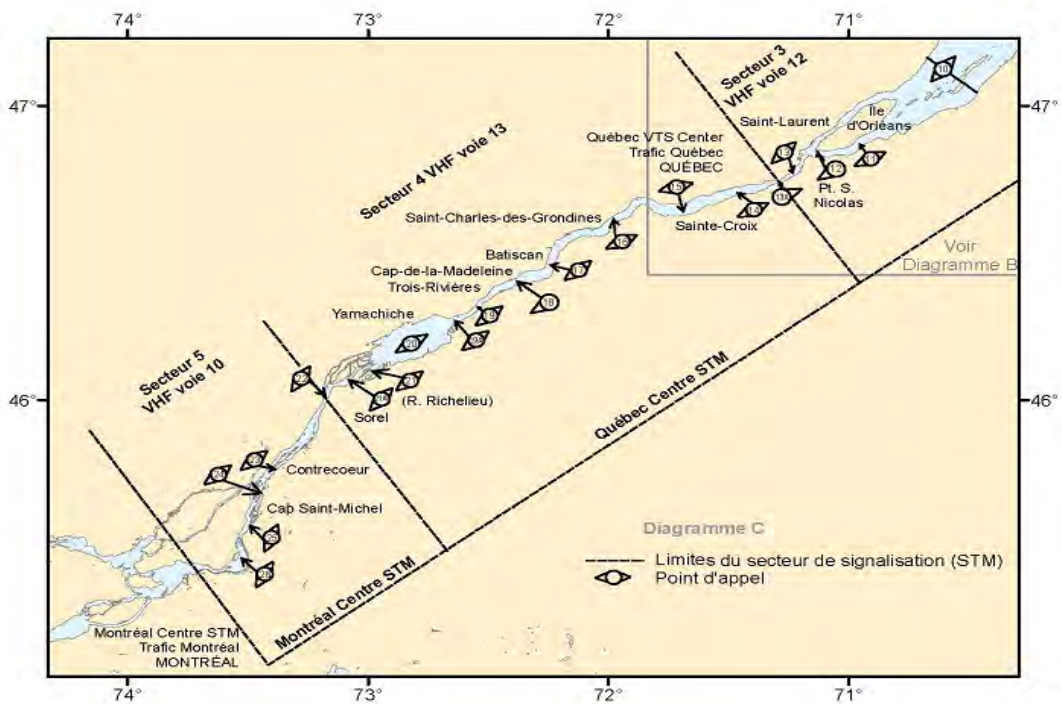
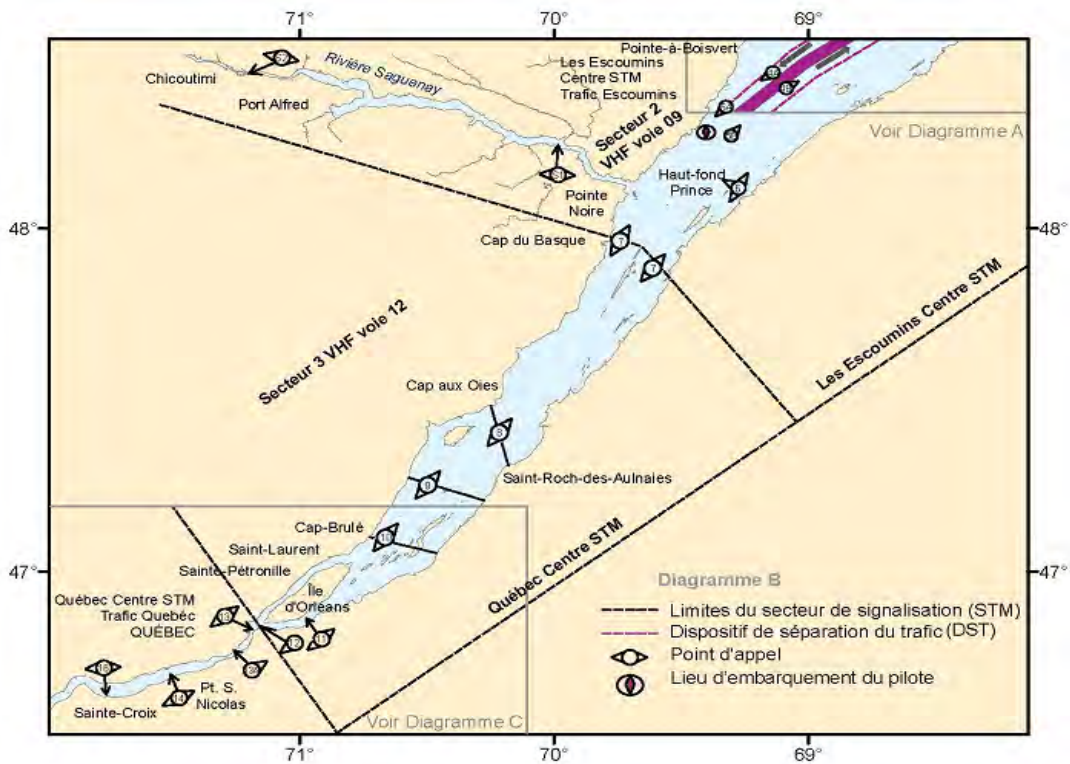
Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
26	5	Section 110		Un point à 45°37'54"N 073°29'18"W.
27	5	Point d'appel 2		Un point à 45°31'36"N 073°31'39"W.

Toutes les heures sont données en heure normale de l'Est ou en heure avancée de l'Est, selon l'heure en vigueur.

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

Figure 3-9 - Zone de services de trafic maritime fleuve Saint-Laurent





Ces cartes (figures ci-dessus) ne reflètent pas encore les changements des points d'appels

3.7.8 Zone et secteurs de Sarnia

3.7.8.1 Zone STM de Sarnia

La zone de services de trafic maritime de Sarnia comprend les eaux à partir de la bouée lumineuse « 11 » du chenal du lac Huron jusqu'aux bouées « 1 » mouillées dans les chenaux extérieurs est et ouest du lac Érié.

Les points d'appel portant un chiffre indiquent les points d'appel obligatoires en vertu du *Règlement sur la sécurité de la navigation dans les rivières St. Clair et Détroit*.

3.7.8.2 Secteurs STM de Sarnia

Les secteurs de services de trafic maritime de Sarnia comprennent les eaux canadiennes à partir du feu du récif De Tour sur le lac Huron jusqu'à la bouée lumineuse « 11 » du chenal du lac Huron et les eaux canadiennes dans le lac Érié à partir des bouées « 1 » des chenaux extérieurs Est et ouest jusqu'au feu de Long Point. Dans ces secteurs, les navires sont priés de garder l'écoute sur la fréquence internationale de détresse, de sécurité et d'appel 156.8 MHz (voie 16).

Les points d'appel portant une lettre indiquent les points d'appel volontaires dans les secteurs STM de Sarnia.

3.7.8.3 Application

Dans les rivières St. Clair et Détroit, les navigateurs devraient se guider sur les dispositions du *Règlement sur la sécurité de la navigation dans les rivières St. Clair et Détroit* relatives aux rapports sur la voie de trafic, qui s'appliquent à tous les navires qui, en application du *Règlement sur les stations radios de navires* doivent être munis d'un radiotéléphone entre passerelles.

Tableau 3-23 - Secteurs et limites pour zone et secteurs de Sarnia

Secteur	Limites
1	Les eaux du lac Huron, de la rivière St. Clair et du lac Sainte-Claire à partir d'une ligne orientée 090°-270° (vrai) passant par le feu du récif De Tour, par 45°56'54"N 083°54'12"W jusqu'à une ligne joignant le feu du lac Sainte-Claire, par 42°27' 54"N 082°45'18"W et la bouée lumineuse « 24 » du lac Sainte-Claire, par 42°27'53"N 082°45'03"W.
2	Les eaux du lac Sainte-Claire, de la rivière Détroit et du lac Érié à partir d'une ligne joignant le feu du lac Sainte-Claire, par 42°27'54"N 082°45'18"W et la bouée lumineuse « 24 » du lac Sainte-Claire, par 42°27'53"N 082°45'03"W, jusqu'à une ligne orientée 152° (vrai) à partir du feu de Long Point, par 42°32'55"N 080°02'57.4"W dans le lac Érié.

Tableau 3-24 - Identification et fréquences pour zone et secteurs de Sarnia

Secteur	Identification	Voie	Fréquences (MHz)
1	« Trafic Sarnia »	11	156.55
2	« Trafic Sarnia »	12	156.6

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

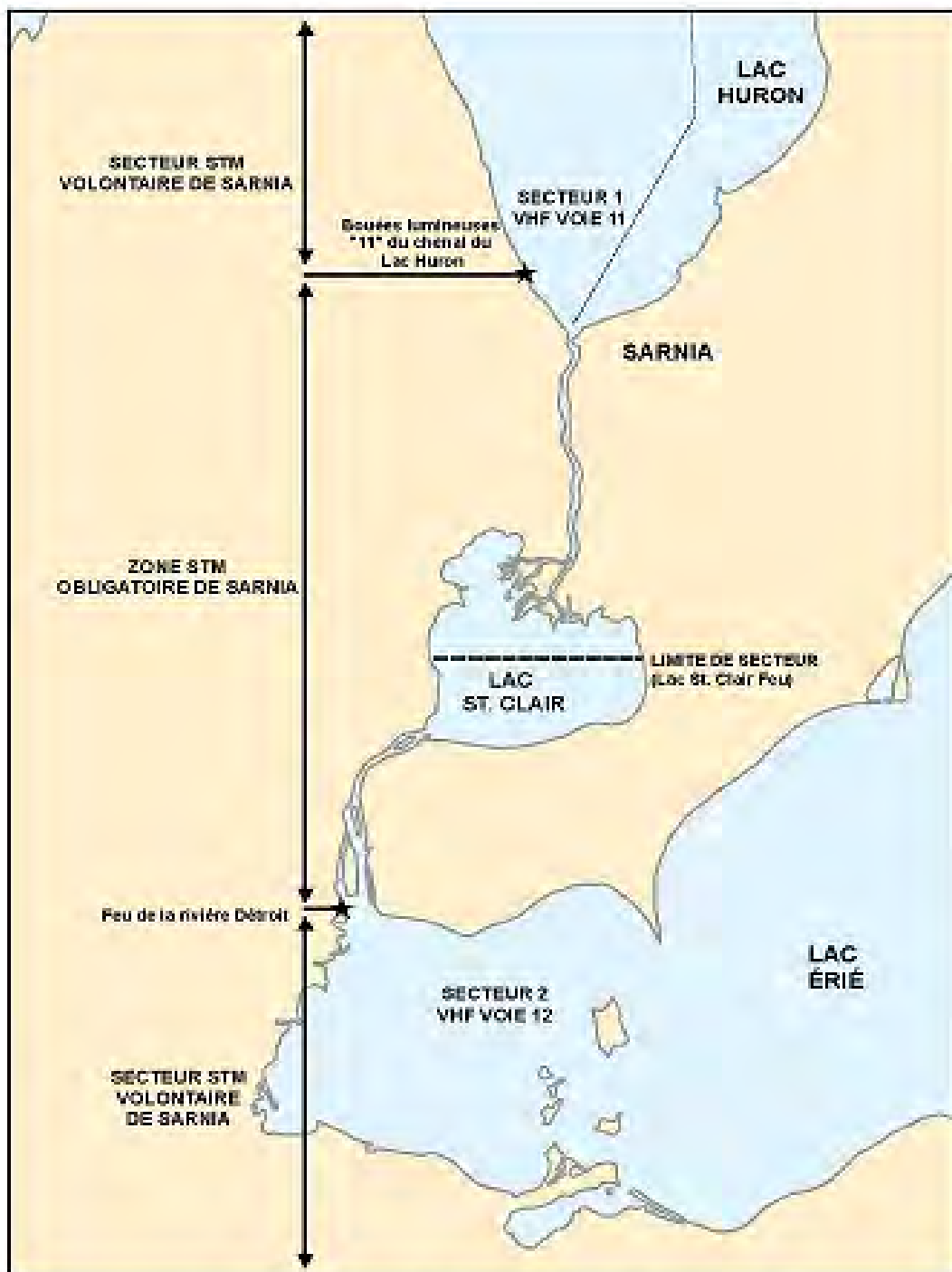
Tableau 3-25 - Points d'appel pour zone et secteurs de Sarnia

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
A	1	De Tour	Au récif De Tour, feu pour les navires en transit sur la rivière Sainte-Marie.	Pour les navires en transit sur la rivière Sainte-Marie, ligne joignant les positions 090°- 270° (vrai) à 45°56'54"N 083°54'12"W.
		Pointe Cordwood	À Pointe Cordwood, bouée lumineuse « 1 » pour les navires en provenance du lac Michigan ou en partance vers celui-ci.	Pour les navires en provenance du lac Michigan ou en partance vers celui-ci, ligne joignant 45°56'54"N 083°54'12"W et 45°40'53"N 084°18'05"W.
			Ces navires devront spécifier la Cordwood point.	
B	1	Great Duck Island	Une ligne joignant le feu de Great Duck Island et le feu de Presque Isle.	Une ligne joignant les positions : 45°38'30"N 082°57'48"W, jusqu'à la position 45°21'24"N 083°29'30"W.
C	1	Cove Island	Au feu de Cove Island. Pour les navires en direction ou en provenance de la baie Géorgienne.	Une ligne orientée 000° (vrai) à partir de 45°19'37"N 081°44'07"W Contacter SCTM Sarnia sur voie 26.
D	1	Harbour Beach Point Clark	Les navigateurs devront spécifier point Clark lorsqu'ils suivent les routes de la baie Géorgienne et Harbour Beach à tous les autres moments.	Une ligne joignant 43°50'42"N 082°37'54"W et 44°04'22.1"N 081°45'25.6"W.
1	1	30 minutes au nord de la bouée lumineuse « 11 » du chenal du lac Huron	30 minutes au nord des bouées lumineuses « 11 » et « 12 » du chenal du lac Huron (descendant seulement).	
E	1	Bouée lumineuse « 11 » du chenal du lac Huron	Bouée lumineuse « 11 » du chenal du lac Huron.	Une ligne orientée 090°-270° (vrai) passant par 43°05'25"N 082°24'38"W.
2	1	Feu « 7 » du chenal du lac Huron	Feu « 7 » du chenal du lac Huron (descendant seulement).	Une ligne orientée 090°-270° (vrai) passant par 43°03'36"N 082°25'06"W.
3	1	Bouée lumineuse « 1 » du chenal du lac Huron	À la bouée lumineuse « 1 » du chenal du lac Huron (montant seulement).	Une ligne orientée 090°-270° (vrai) passant par 43°00'37"N 082°24'53"W.
4	1	Black River	Au feu de jonction St. Clair/ Rivière Black.	Sur la rive nord de l'entrée de la rivière, par 42°58'24"N 082°25'12"W.

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
5	1	Feu amont de Stag Island	Au feu amont de Stag Island (montant seulement).	Une ligne orientée 090° (vrai) à partir de 42°54'25"N 082°27'57.5"W.
6	1	Salt Dock	Au feu de Salt Dock de Marine City.	Une ligne orientée 110° (vrai) passant par 42°41'16.8"N 082°30'20.5"W.
7	1	Feu 23	Au feu « 23 » de Grande Pointe (descendant seulement).	Une ligne joignant les positions : 42°35'07"N 082°33'23.5"W et 42°35'04"N 082°33'10"W.
8	1	Feu 2	Une ligne joignant le feu « 2 » des sèches du canal St. Clair et le feu « X32/1 » du pilier du chenal St. Clair (montant seulement).	Une ligne joignant les positions : 42°31'06"N 82°41'12"W et 42°30'54"N 82°41'08"W.
9	1	Feu du lac Sainte-Claire	Au feu du lac Sainte-Claire.	Une ligne joignant les positions : 42°27'54"N 082°45'18"W et 42°27'53"N 082°45'03"W.
10	2	Station Belle Isle	Au feu de Belle Isle (descendant seulement).	Une ligne orientée 150° (vrai) à partir de 42°20'24"N 082°57'36"W.
10A	2	Rouge River	20 minutes avant d'entrer ou de sortir de Rouge River ou du Shortcut Canal.	
10B	2	Rouge River	Immédiatement avant d'entrer ou de sortir de Rouge River ou de Shortcut Canal.	Une ligne joignant les positions : 42°16'26"N 083°06'36"W et 42°16'31"N 083°06'33.5"W.
11	2	Feu de l'île Grassy	Au feu de Grassy Island.	Une ligne orientée 090°-270° (vrai) passant par 42°13'30"N 083°08'00"W.
12	2	Feu de la rivière Détroit	Au feu de la rivière Détroit.	Une ligne orientée 090°-270° (vrai) passant par 42°00'01"N 083°08'30"W.
F	2	Southeast Shoal	Au feu du Southeast Shoal.	Une ligne joignant la position : 41°54'33"N 082°30'36"W et 41°49'35"N 082°27'47"W de là, jusqu'à la position 41°32'12"N 082°42'42"W.
G	2	Long Point	Une ligne joignant le feu de Long Point et la rive sud du lac Érié.	Une ligne orientée 152° (vrai) à partir de 42°32'55"N 080°02'58"W jusqu'à 42°14'35"N 079°49'44"W.

Toutes les heures sont données en heure normale de l'Est ou en heure avancée de l'Est, selon l'heure en vigueur.

Figure 3-10 - Zone de services de trafic maritime de Sarnia



SECTEUR ET ZONES STM SARNIA

3.7.8.4 Écoute sur le bassin des Grands Lacs

Une modification au Règlement sur les pratiques et les règles de radiotéléphonie en VHF a désignée la voie 13 (156.650 MHz) à l'usage exclusif des communications de passerelle à passerelle aux fins de la navigation selon l'accord sur les Grands Lacs. Cette modification est entrée en vigueur le 1er février 1989. Les exigences d'écoute pour les navires en aval et en amont, dans ces eaux, sont les suivantes :

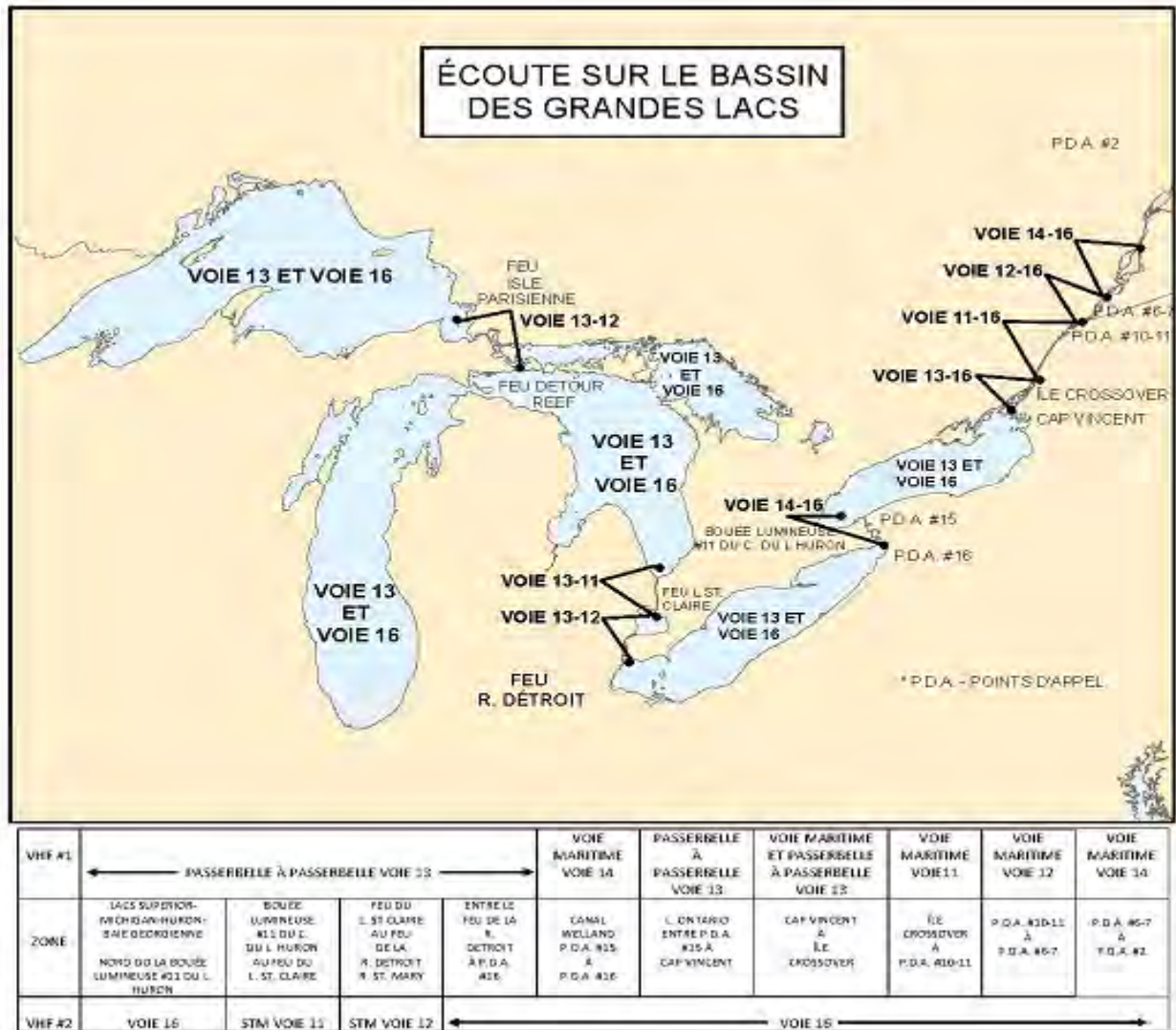
Tableau 3-26 - Exigence d'écoute en VHF pour les navires

	Zone	Écoute	Remarques
A	Point d'appel #2 aux points #6-7 (voie maritime Beauharnois).	Voie 14 de la voie maritime et voie 16	Exemption de la voie 13 entre passerelles pour cette zone.
B	Points d'appel #6-7 aux points #10-11 (voie maritime Eisenhower).	Voie 12 de la voie maritime et voie 16	Exemption de la voie 13 entre passerelles pour cette zone.
C	Points d'appel #10-11 à Crossover Island (voie maritime Iroquois).	Voie 11 de la voie maritime et voie 16	Exemption de la voie 13 entre passerelles pour cette zone.
D	Crossover Island au Cape Vincent (voie maritime Clayton).	Voie 13 entre passerelles et voie 16	Voie 13 utilisée pour les communications entre passerelles. Voie 12 utilisée pour les communications avec la voie maritime Clayton.
E	Cape Vincent à la moitié du lac Ontario (voie maritime Sodus).	Voie 13 entre passerelles et voie 16	Voie maritime Sodus utilise également la voie 12 dans cette zone.
F	Moitié du lac Ontario au point d'appel #15 (voie maritime Newcastle).	Voie 13 entre passerelles et voie 16	Voie maritime Newcastle utilise la voie 11 dans cette zone.
G	Point d'appel #15 au point d'appel #16 (Canal Welland).	Voie 14 de la voie maritime et voie 16	Exemption de la voie 13 entre passerelles pour cette zone.
H	Point d'appel #16 à Long Point lac Érié (voie maritime Long Point).	Voie 13 entre passerelles et voie 16	Voie maritime Long Pont utilise la voie 11.
I	Long Point au feu de la rivière Détroit (lac Érié).	Voie 13 entre passerelles et voie 16	Centre des SCTM de Sarnia utilise la voie 12.
J	Feu de la rivière Détroit au feu de lac Sainte-Claire.	Voie 13 entre passerelles et voie 12 du Centre des SCTM	Centre des SCTM de Sarnia assure la veille de la voie 16 au profit des navires.
K	Feu de lac Sainte-Claire à la bouée lumineuse « 11 » du lac Huron.	Voie 13 entre passerelles et voie 11 du Centre des SCTM	Centre des SCTM de Sarnia assure la veille de la voie 16 au profit des navires.
L	Bouée lumineuse « 11 » du lac Huron au de De Tour Reef, incluant Cove Island (lac Huron et la baie Géorgienne).	Voie 13 entre passerelles et voie 16	Centre des SCTM de Sarnia utilise la voie 11 pour le lac Huron.
M	Du feu de De Tour Reef au feu de l'Île Parisienne (rivière St-Mary's).	Voie 13 entre passerelles et voie 12.	USCG Sault Ste-Marie (SOO Traffic) assure la veille de la voie 16 au profit des navires.
N	Du feu de l'Île Parisienne aux lacs Supérieur et Michigan.	Voie 13 entre passerelles et voie 16.	

Remarques

- 1) *Une installation radiotéléphonique portative VHF peut être utilisée pour répondre aux exigences de veille de la voie 13 lorsqu'un navire est requis, par le Règlement sur les stations radio de navire, de n'être équipé que d'une seule installation.*
- 2) *En résumé, les navires doivent garder l'écoute permanente de la voie 13 entre passerelles à l'exception des zones de Saint-Lambert à Crossover Island et dans le canal Welland où l'écoute de la voie VHF appropriée à la Voie maritime est prescrite.*
- 3) *L'écoute de la voie 16 doit être maintenue dans le bassin des Grands Lacs à l'exception de la zone s'étendant du feu de la rivière Détroit jusqu'à la bouée lumineuse N°. 11 du chenal du lac Huron (Zone de Services de trafic maritime de Sarnia) et du feu De Tour Reef jusqu'au feu de l'Île Parisienne (St-Mary's River). Étant donné que les navires maintiennent l'écoute de la voie 13 et de la fréquence SCTM appropriée dans cette zone, l'écoute de la voie 16 va être maintenue au profit des navires par le centre des SCTM de Sarnia pour la zone de Services de trafic maritime de Sarnia et par le contrôle USCG de Sault pour la zone comprise entre le feu De Tour Reef et le feu de l'Île Parisienne.*
- 4) *Bien que l'écoute de la voie 13 de passerelle à passerelle doive être maintenue en permanence, à l'exception de certaines zones, la veille sur la voie 16 peut être interrompue lorsque le navire se rapporte à un point d'appel ou communique avec toute station du service mobile maritime sur une fréquence de travail appropriée.*
- 5) *Lorsqu'un navire désire entrer en contact soit avec les autorités portuaires, les stations de pilotage ou les responsables des ponts, la communication initiale doit s'effectuer sur la voie de travail appropriée.*
- 6) *L'information contenue sur la carte et dans le narratif s'appuie sur les plus récents renseignements disponibles au moment de la mise en page.*

Figure 3-11 - Zone de services de trafic maritime écoute sur le bassin des Grands Lacs



3.7.9 Zone du détroit de Belle Isle – Volontaire

Remarque : Les positions de latitude et de longitude données pour la zone STM du détroit de Belle Isle – volontaire sont exprimées d'après le NAD 83.

La Garde côtière canadienne a instauré une zone de services volontaire de trafic maritime dans le détroit de Belle Isle (Terre Neuve).

La zone STM de Belle Isle comprend toutes les eaux du détroit de Belle Isle situées à l'intérieur d'une ligne tirée depuis Double Island (Labrador), par 52°15'30"N 055°32'55"W jusqu'à Northeast Ledge (Belle Isle), par 52°02'11.8"N 055°16'05.6"W, jusqu'à White Island (Terre-Neuve), par 51°34'51"N 055°21'05"W; de là, vers l'ouest jusqu'au feu de Partridge point (Terre-Neuve), par 51°34'52.7"N 055°25'16.1"W; de là, vers l'ouest longeant la rive sud du détroit de Belle Isle jusqu'à Seal Island (Terre-Neuve), par 51°17'16.2"N 056°45'51.8"W; de là, en ligne droite jusqu'au feu de Forteau (Labrador), 51°28'10.2"N 056°57'12.1"W; et de là, vers l'est le long de la côte Nord du détroit de Belle Isle jusqu'à Double Island (Labrador), par 52°15'30"N 055°32'55"W.

Les navires assujettis au *Règlement sur les zones de services de trafic maritime* sont tenus de participer au système. Les bateaux de pêche sont encouragés à maintenir une écoute permanente ou à communiquer avec « Belle Isle Trafic » sur la voie 14 VHF pour obtenir de l'information à jour sur les navires qui transitent dans la zone de services de trafic maritime de Belle Isle.

Tableau 3-27 - Secteur et limites pour la zone du détroit de Belle Isle

Secteur	Limites
1	<p>Limite Est : Une ligne tirée depuis Double Island (Labrador), par 52°15'30"N 055°32'55"W jusqu'à Northeast Ledge (Belle Isle), par 52°02'11.8"N 055°16'05.6"W jusqu'à White Island (Terre-Neuve), par 51°34'51"N 055°21'05"W de là, vers l'ouest jusqu'au feu de Partridge Point (Terre-Neuve), par 51°34'52.7"N 055°25'16.1"W.</p> <p>Limite Ouest : Une ligne tirée depuis Seal Island (Terre-Neuve), par 51°17'16.2"N 056°45'51.8"W, jusqu'au feu Forteau (Labrador), par 51°28'10.2"N 056°57'12.1"W.</p>

Tableau 3-28 - Identification et fréquences pour la zone du détroit de Belle Isle

Secteur	Identification	Voie	Fréquences (MHz)
1	« Trafic Belle Isle »	14	156.7

Tableau 3-29 - Points d'appel pour la zone du détroit de Belle Isle

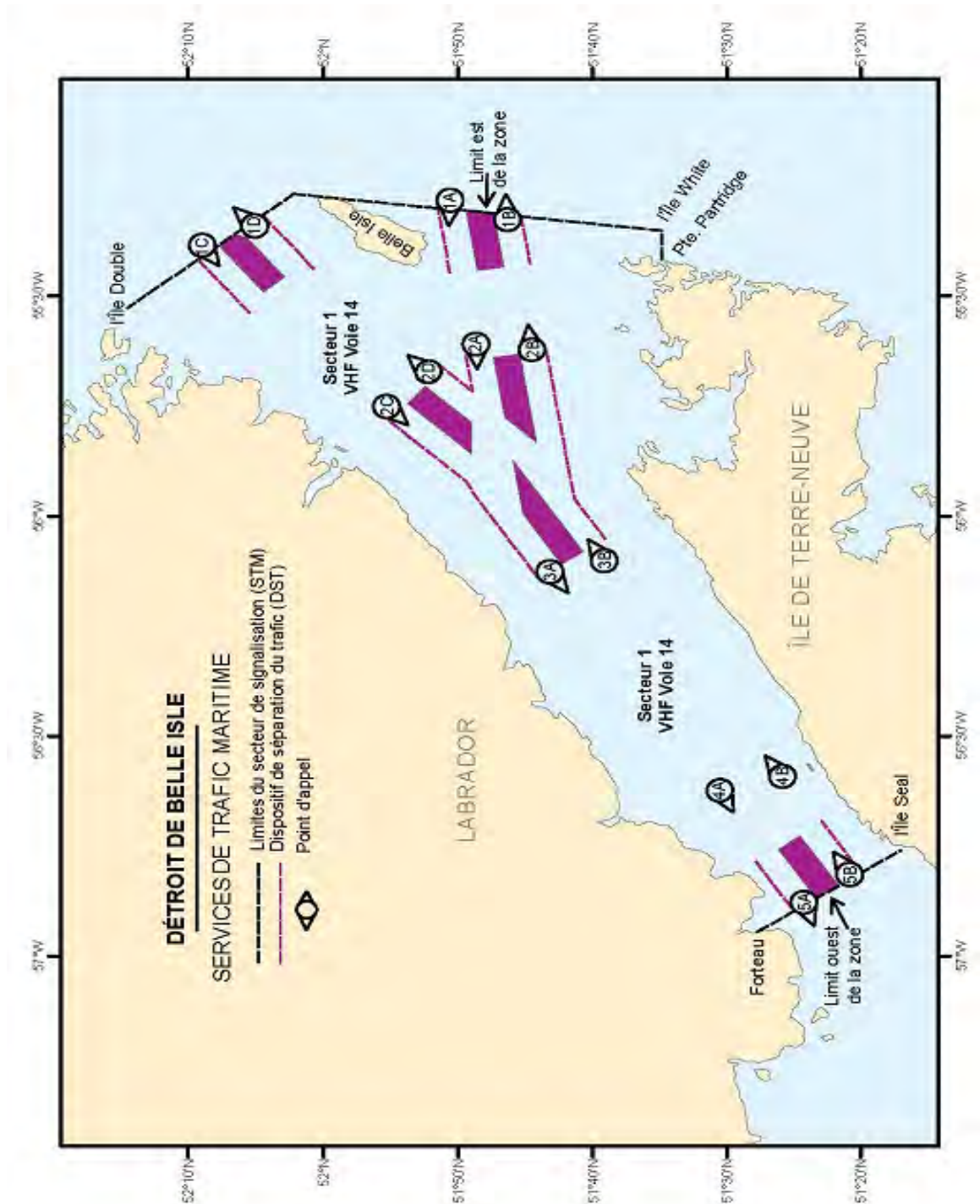
Numéro	Secteur	Description générale et conditions	Description géographique
1A	1	Entrant (route de Belle Isle sud)	Une position à 51°50'29.2"N 055°18'14.6"W.
2A	1	Entrant (route de Belle Isle sud)	Une position à 51°48'23.8"N 055°38'36.3"W.
3A	1	Entrant	Une position à 51°43'13.8"N 056°07'28.2"W.
4A	1	Entrant	Une position à 51°33'50.9"N 056°29'59.4"W.
5A	1	Entrant	Une position à 51°24'07.6"N 056°52'59.0"W.
1B	1	Sortant (route de Belle Isle sud)	Une position à 51°46'21.4"N 055°18'59.8"W.
2B	1	Sortant (route de Belle Isle sud)	Une position à 51°44'27.1"N 055°37'32.3"W.
3B	1	Sortant	Une position à 51°39'53.9"N 056°03'54.3"W.
4B	1	Sortant	Une position à 51°30'30.7"N 056°26'27.1"W.
5B	1	Sortant	Une position à 51°20'46.4"N 056°49'29.8"W.

Numéro	Secteur	Description générale et conditions	Description géographique
1C	1	Entrant (route de Belle Isle nord)	Une position à 52°09'00.4"N 055°24'40.7"W.
2C	1	Entrant (route de Belle Isle nord)	Une position à 51°54'27.4"N 055°45'53.0"W.
1D	1	Sortant (route de Belle Isle nord)	Une position à 52°05'48.0"N 055°20'37.7"W.
2D	1	Sortant (route de Belle Isle nord)	Une position à 51°51'47.3"N 055°41'04.1"W.

Toutes les heures sont données en heure normale de Terre-Neuve ou en heure avancée de Terre-Neuve, selon l'heure en vigueur.

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

Figure 3-12 - Zone de services de trafic maritime détroit de Belle Isle



3.7.10 Déroit de Canso et ses approches Est

Remarque : Les positions de latitude et de longitude données pour la zone STM du déroit de Canso et ses approches Est sont exprimées d'après le NAD 83.

Tableau 3-30 - Secteur et limites pour déroit de Canso et ses approches Est

Secteur	Limites
1	Toutes les eaux canadiennes qui se situent au sud de la porte de l'écluse nord du canal de Canso par 45°38'58.2"N 061°24'57.3"W, se trouvant dans une zone définie par une ligne reliant les positions 45°38'23.3"N 060°29'15.3"W, 45°25'48.8"N 060°29'34"W, et la limite territoriale canadienne à 45°24'09.3"N 060°29'34.3"W; de là, le long de la limite territoriale canadienne jusqu'à une position à 45°18'19.8"N 060°35'03.7"W; et ensuite, le long d'une ligne jusqu'à Cape Canso à 45°18'21.8"N 060°56'16.3W.

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

Tableau 3-31 - Identification et fréquences pour déroit de Canso et ses approches Est

Secteur	Identification	Voie	Fréquences (MHz)
1	« Trafic Canso »	14	156.7

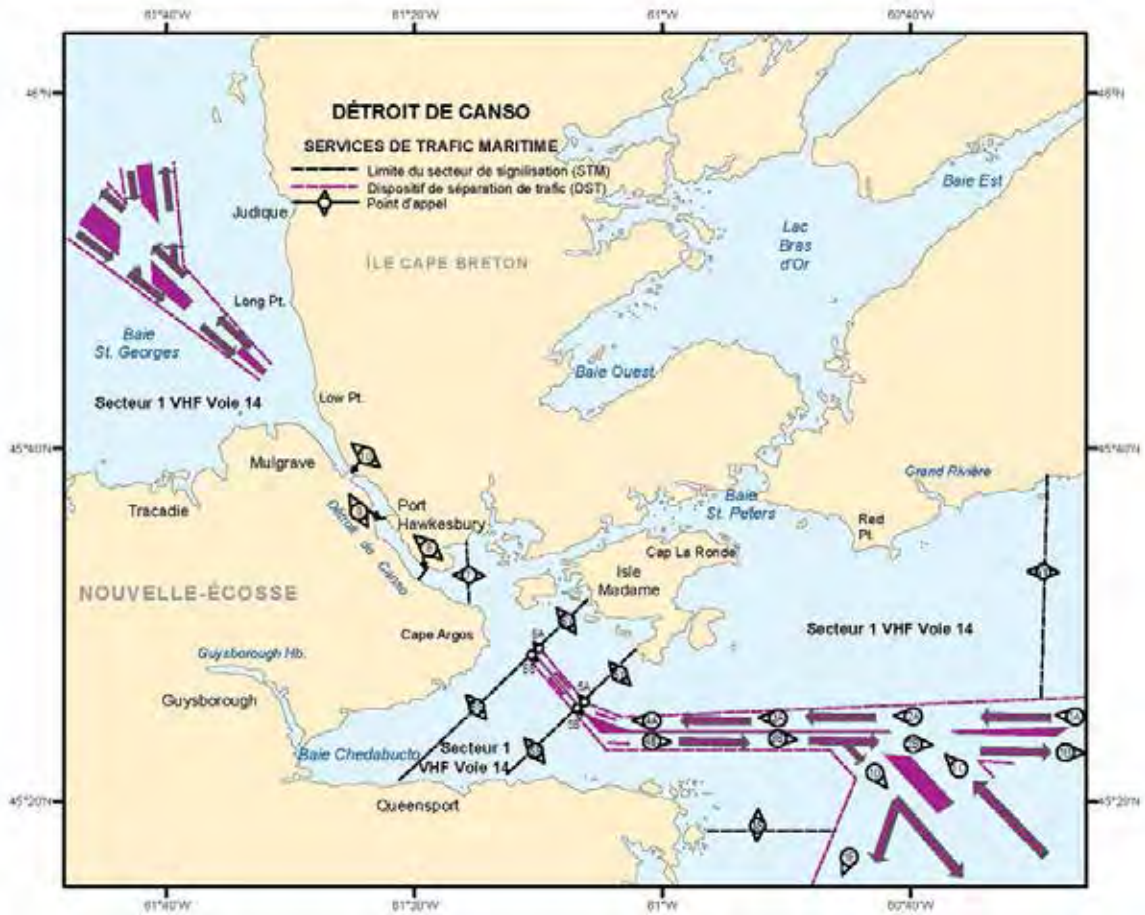
Tableau 3-32 - Points d'appel pour déroit de Canso et ses approches Est

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
1Y	1			Une ligne à partir de la position 45°38'23.3"N 060°29'15.3"W, jusqu'à 45°25'48.8"N 060°29'34"W.
1A	1		Entrée de la voie de circulation entrante.	Une ligne à partir de la position 45°25'48.8"N 060°29'34"W, jusqu'à la limite territoriale canadienne à 45°24'09.3"N 060°29'34.3"W.
1B	1		Sortie de la voie de circulation sortante.	Une ligne à partir de la position 45°23'43.9"N 060°29'58.3"W, le long de la limite territoriale du Canada jusqu'à la position 45°22'09"N 060°31'27.8"W.
1C	1		Entrée de la voie de circulation entrante.	Une ligne à partir de la position 45°20'53"N 060°32'39.5"W, le long de la limite territoriale du Canada jusqu'à la position 45°18'36.8"N 060°34'47.7"W.
1D	1		Sortie de la voie de circulation sortante.	Une ligne à partir de la position 45°18'20.1"N 060°36'30.3"W, jusqu'à 45°18'20.8"N 060°41'06.3"W.
1E	1		Sortie de la voie de circulation sortante.	Une ligne à partir de la position 45°18'20.8"N 060°41'06.3"W, jusqu'à 45°18'21.3"N 060°46'04.2"W.
1S	1			Une ligne à partir de la position 45°18'21.3"N 060°46'04.2"W, jusqu'à 45°18'21.8"N 060°56'16.3"W.
2A	1		Voie de circulation entrante.	Une position à 45°24'40.3"N 060°41'39.3"W.
2B	1		Voie de circulation sortante.	Une position à 45°23'17"N 060°41'39.3"W.

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
3A	1		Voie de circulation entrante.	Une position à 45°24'32.5"N 060°50'16.3"W.
3B	1		Voie de circulation sortante.	Une position à 45°23'24.5"N 060°50'16.3"W.
4A	1		Voie de circulation entrante.	Une position à 45°24'24.3"N 060°58'45.3"W.
4B	1		Voie de circulation sortante.	Une position à 45°23'24.3"N 060°58'45.3"W.
5S	1			Une ligne à partir de la position 45°21'08.3"N 061°13'49.3"W, jusqu'à 45°25'05.8"N 061°07'10.9"W.
5A	1		Voie de circulation entrante.	Une position à 45°25'31.3"N 061°06'28.1"W.
5B	1		Voie de circulation sortante.	Une position à 45°25'14.2"N 061°06'57.0"W.
5Y	1			Une ligne à partir de la position 45°28'31.3"N 061°01'25.3"W, jusqu'à 45°25'37.8"N 061°06'17.4"W.
6S	1			Une ligne à partir de la position 45°20'58.3"N 061°21'43.4"W, jusqu'à 45°28'07.2"N 061°10'49.8"W.
6A	1		Voie de circulation entrante.	Une position à 45°28'37.8"N 061°10'03.4"W.
6B	1		Voie de circulation sortante.	Une position à 45°28'15.2"N 061°10' 26.0"W.
6Y	1			Une ligne à partir de la position 45°31'15.3"N 061°05'59.5"W, jusqu'à 45°28'42.0"N 061°09'56.4"W.
7	1	Bouée C14		Une ligne à partir de la position 45°34'42.3"N 061°15'52.6"W, jusqu'à 45°31'13.8"N 061°15'40.4"W.
8	1	Critchett Point		Une ligne à partir de la position 45°33'34.3"N 061°19'03.4"W, jusqu'à 45°32'52.3"N 061°19'44.4"W.
9	1	Bouée C26		Une ligne à partir de la position 45°36'23.2"N 061°22'14.3"W, jusqu'à 45°36'15.2"N 061°23'13.2"W.
10	1	Porte de l'écluse nord du canal		La porte de l'écluse nord du canal de Canso par 45°38'58.2"N 061°24'57.3"W.

Toutes les heures sont données en heure normale de l'Atlantique ou en heure avancée de l'Atlantique, selon l'heure en vigueur.

Figure 3-13 - Zone de services de trafic maritime détroit de Canso et ses approches Est



PARTIE 4 GÉNÉRALITÉS

4.1 PROCÉDURES

4.1.1 Procédures en radiotéléphonie

4.1.1.1 Généralité

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 et du contrôle de la voie maritime, une écoute attentive sera maintenue sur la voie VHF 16 (156.8 MHz).

La fréquence 2182 kHz et la voie VHF 16 (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.

Les appels initiaux doivent être faits directement sur la fréquence de sécurité et d'appel 2182 kHz. Il y a lieu de suivre cette procédure parce que les centres des SCTM ne surveillent pas les fréquences de travail dans la bande MF.

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).	QUÉBEC RADIO GARDE CÔTIÈRE
Le mot « ICI ».	ICI
Type, nom, indicatif d'appel du navire appelant (prononcé trois fois).	LA 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 SUR LE LAC SAINT-LOUIS).
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

Expression	Mots parlés
Message	DU WESTWIND, INDICATIF D'APPEL V2AG
Envoyé	071225UTC
Adresse	ECAREG CANADA
Texte	AMARRÉ AU QUAI À SYDNEY
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 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	

4.1.1.4 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.

4.1.1.5 Table de conversion des fuseaux horaires

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

Pour convertir du temps universel coordonné à l'heure NORMALE locale, référez à la colonne appropriée à côté de l'heure UTC. Pour l'heure avancée, ajouter une heure.

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	18:30	18:00	17:00	16:00	15:00	14:00
23:00	19:30	19:00	18:00	17:00	16:00	15:00

4.1.1.6 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 075°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 possible, 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 le :

- 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, la 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, 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 Le 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 canadiens 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), va suivre bientôt; 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 dix (10) secondes.

4.1.2.3 Le 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 Le 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 de ce 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 d'appel 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 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 »
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 »
l'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 de la station relais;
- f) l'identité MMSI du navire (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 une station radio 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 (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) 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 »;
- 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 (prononcé trois fois);
- e) l'indicatif d'appel ou toute autre identification de la station qui répète le message;
- f) l'identité MMSI (si l'alerte a été émise par ASN);
- g) les détails du message de sécurité;
- h) le mot « TERMINÉ ».

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 de 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 maritimes » 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. En outre, aucune zone n'a été établie pour les Grands Lacs et le Saint-Laurent. La zone maritime A1 pour les bassins des Grands Lacs et du Saint-Laurent est également prévue.

4.2.1.6 Communications entre les navires SMDSM et les autres navires

Depuis le 1er février 1999, les plus gros 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 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 ASN/VHF 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, vous référer à la section 1.4, pour les identités MMSI des 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

Définitions et interprétation

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

bâtiment à passagers Bâtiment qui transporte plus de 12 passagers. (*passenger vessel*)

bâtiment de charge Bâtiment d'une jauge brute de 300 ou plus qui n'est pas un bâtiment à passagers. (*cargo vessel*)

équipement LRIT Équipement qui sert à transmettre les renseignements pour l'identification et le suivi à distance d'un bâtiment. (*LRIT equipment*)

ministre Le ministre des Transports. (*Minister*)

renseignements LRIT Les renseignements visés à l'article 5. (*LRIT information*)

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. (*SOLAS*)

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. (*international voyage*)

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. (*sea area A1, sea area A2, sea area A3 and sea area A4*)

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.

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;

³ Référence: [DORS/2010-227](#)

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.

Remarque : 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 secteur VHF

Équipement	Secteur maritime A1 ou secteur 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	Non
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 (Note : 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 secteur 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. <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)	Oui (EGC requis seulement hors de portée de NAVTEX)
	Non
Récepteur NAVTEX (aucun changement à l'exigence actuelle - RSNR)	Oui
	Oui <ul style="list-style-type: none"> · 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 • 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 (Note : 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 et 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. • 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 (Note : 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 et 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

IDBE : 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

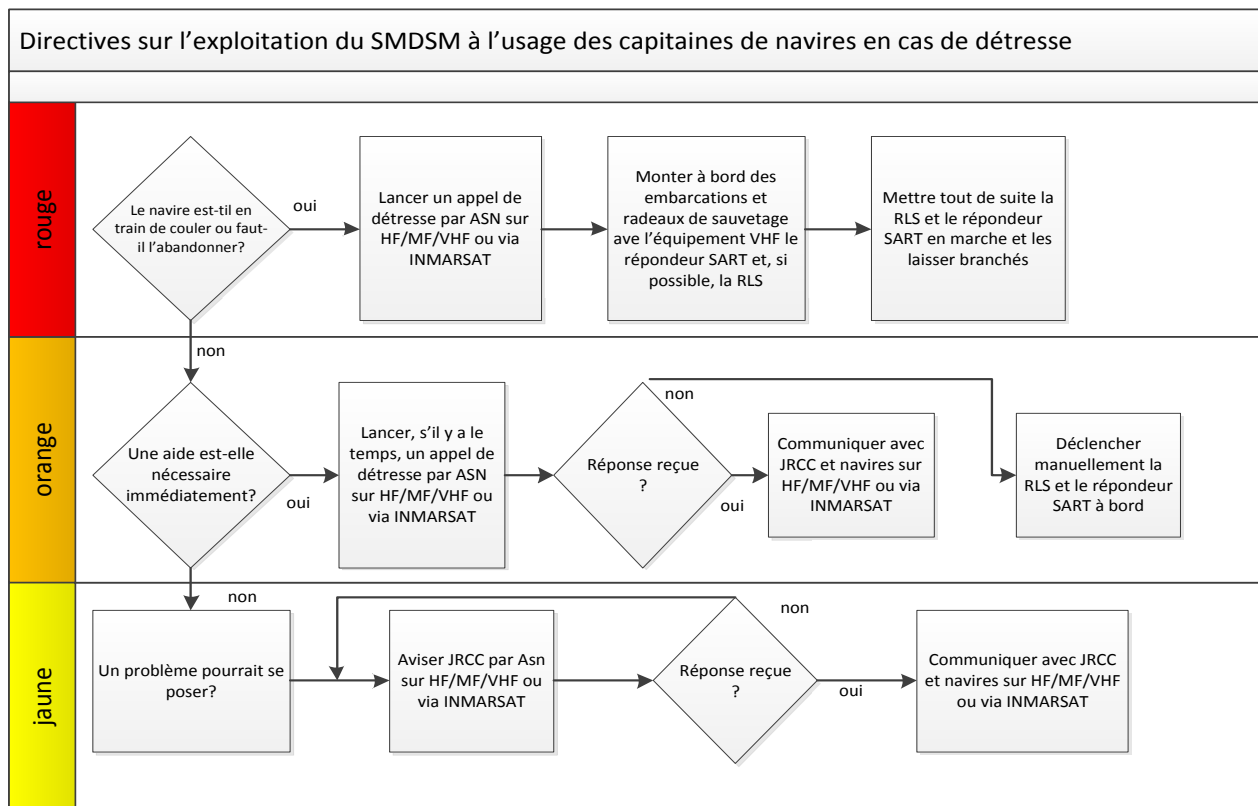
En 1992, l'Organisation maritime internationale (OMI) a réalisé un diagramme destiné à renseigner les capitaines de navires sur la manière d'utiliser le service SMDSM en cas de détresse (COM/Circ.108). Il y est recommandé de mettre ce diagramme bien en vue à la passerelle du navire.

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 :

- a) Directives sur l'exploitation du SMDSM à l'usage des capitaines de navires en cas de détresse;
- b) 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



1. 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.
2. Si nécessaire, le navire devrait utiliser tous les moyens disponibles appropriés, quels qu'ils soient, pour alerter d'autres navires.
3. 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 RADIOELECTRIQUE DE DETRESSE			
	Appel sélectif numérique (ASN) voie 70	Radiotéléphone voie 16	Radio télex
VHF	2187.5 kHz	2182 kHz	2174.5 kHz
MF	4207.5 kHz	4125 kHz	4177.5 kHz
HF4	6312.0 kHz	6215 kHz	6268.0 kHz
HF6	8414.5 kHz	8291 kHz	8376.5 kHz
HF8	12577.0 kHz	12290 kHz	12520.0 kHz
HF12	16804.5 kHz	16420 kHz	16695.0 kHz

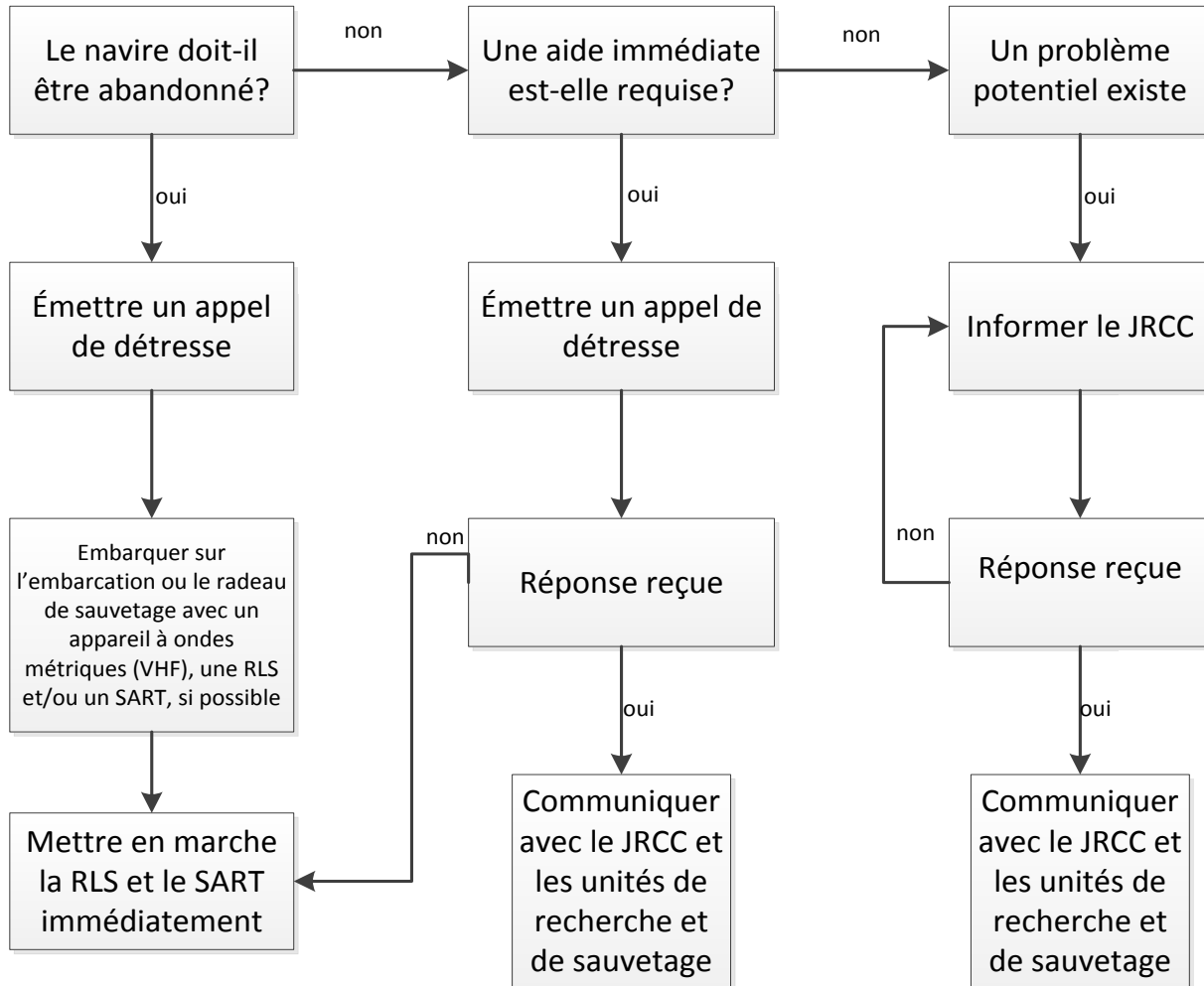
4.2.5.1 Alerte des autorités de recherche et de sauvetage (MSC/Circ.892)

- 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/CIR.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.

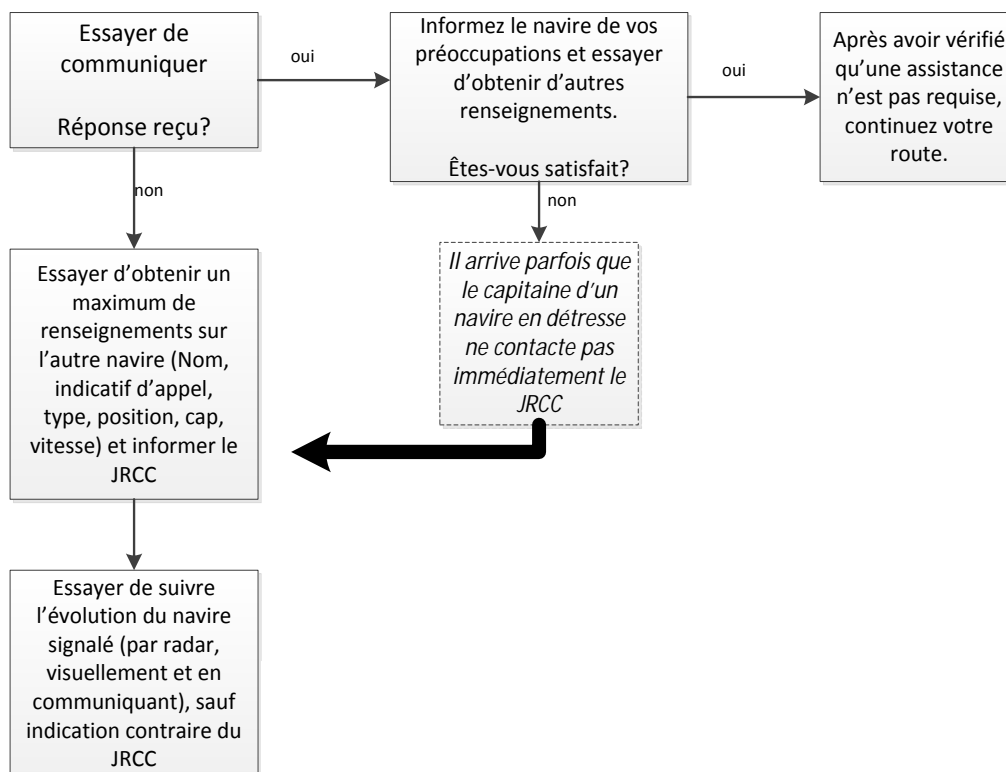
Figure 4-2 - Conseils à suivre par les capitaines de navires en détresse ou dans des cas d'urgence



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 1er 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 marins 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 détresse 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;
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 suit), en recommandant que cette procédure soit affichée à la passerelle du navire sous la forme d'affiche 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 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) et un certain nombre d'administrations ont déjà assigné à leurs stations côtières, en plus de leur MMSI individuelle, une MMSI « d'appel de groupe ».
- 3.2 Aux termes d'accords multilatéraux, une 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 une 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

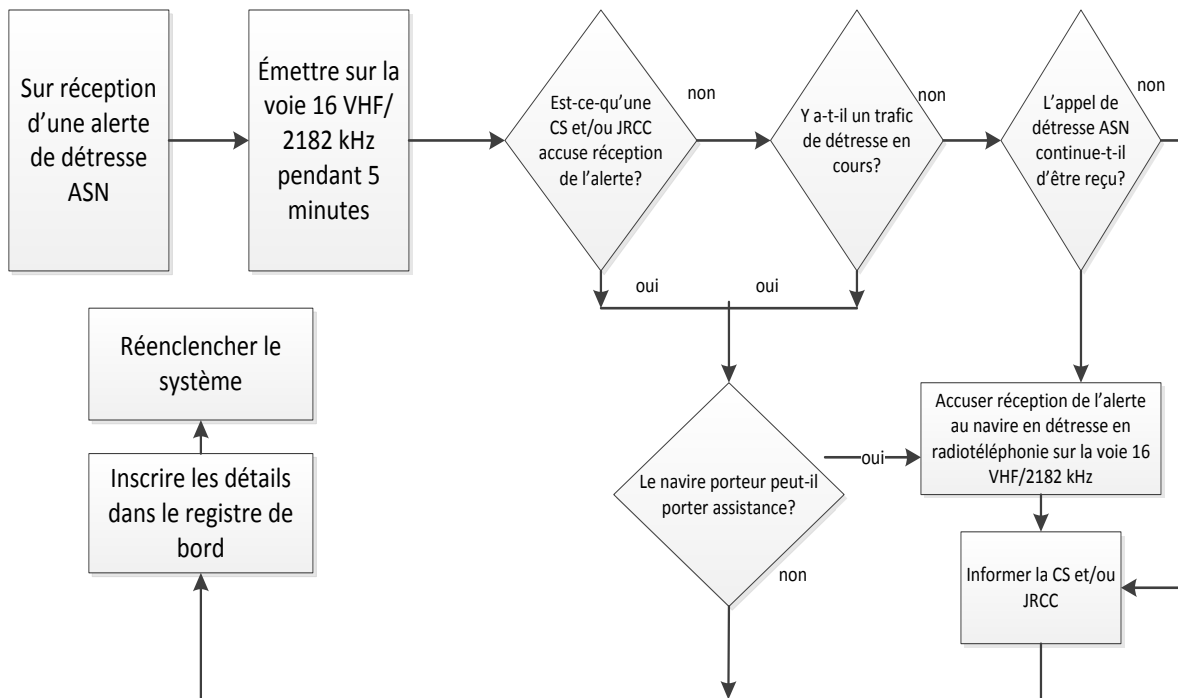
Il conviendrait de noter qu'à bord des navires, les alertes de détresse, les accusés de réception d'alertes de détresse et les appels de relais de détresse ne peuvent être émis qu'avec la permission du capitaine du navire.

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.

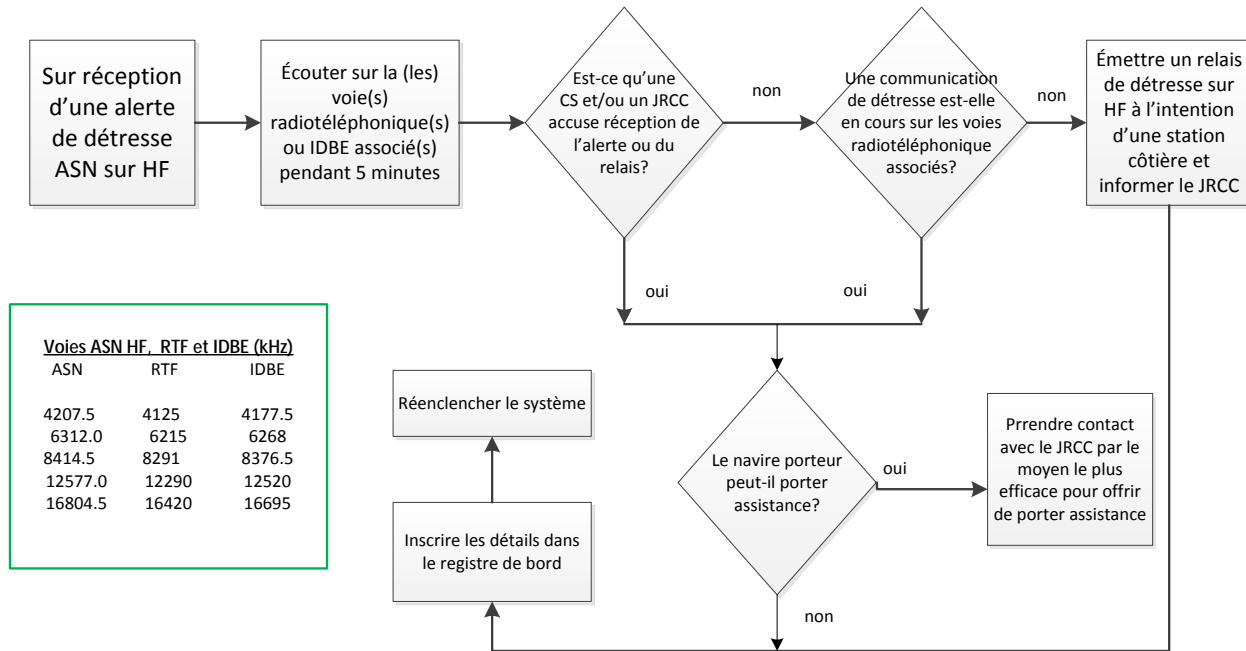
Nota 2: Un navire qui n'est en aucun cas autorisé à émettre un appel de relai de détresse ASN soit sur la voie 70 VHF soit sur la fréquence 2187.5 kHz de la bande MF.

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



Voies ASN HF, RTF et IDBE (kHz)		
ASN	RTF	IDBE
4207.5	4125	4177.5
6312.0	6215	6268
8414.5	8291	8376.5
12577.0	12290	12520
16804.5	16420	16695

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 le cas de détresse selon les instructions et porter assistance selon que de besoin et de manière appropriée.

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

CS = Station côtière

JRCC: centre de conjoint de Recherche et Sauvetage

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

Transport Canada
 Transports Canada

PROCÉDURES DE SÉCURITÉ ET DE DÉTRESSE RADIOTÉLÉPHONIQUES
 À AFFICHER À CÔTÉ DU RADIOTÉLÉPHONE

Nom de navire _____
 Numéro ISMIM _____

PROCÉDURE DE TRANSMISSION DES MESSAGES DE DÉTRESSE

À 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
 (M) _____ (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 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'embarcadere 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 retourne jamais le temps perdu dans les premiers stades d'un incident de détresse personnel et ces actions 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 37699999, position 49° 04.6' 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 montons dans l'embarcadere de sauvetage, terminé. »

EXEMPLE DE MESSAGE D'URGENCE (PAN PAN)
 « PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN, Radio Garde câblée St. John's, Radio Garde câblée St. John's, Radio Garde câblée St. John's, (NOM DU NAVIRE REPÉTÉ 3 FOIS), NUMÉRO ISMIM 37699999, 5 milles à l'est de Cap Bonaville, 3 personnes à bord, Le navire a pris l'eau dans le coque arrière, nous essayons de pomper l'excedent, terminé. »

Canada
TP 5628 (12/2006)

* On peut obtenir un numéro ISMIM (l'industrie Canada et enregistrer la RLS 405 982 ou, pour un particulier, le service de sauvetage (assistants provinciaux) 1-800-773-8414.

4.2.7 Amver - Système automatique d'entraide pour le sauvetage des navires

Remarque : 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 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 est 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 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'anglais. 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 formats différents utilisés actuellement. Comme d'autres systèmes adoptent aussi le format de l'OMI, nous nous approcherons ainsi davantage de l'utilisation d'un seul format 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 : <http://www.amver.com/>.

Le courriel pour 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 téléchargé à : http://www.aoml.noaa.gov/phod/goos/seas/amverseas_software.php

ou demander à :

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

Courriel : 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

Téléfacsimilé : Au centre des systèmes d'opération de la Garde côtière des É.-U. à Martinsburg : 1-304-264-2505

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 Halifax au lieu de Garde côtière (New-York) afin de s'assurer qu'aucune charge n'est appliquée à 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, 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 amplifiants// (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 rapport 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/GKAWSL/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'Amver, 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 (3).

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

LE NOM DU PORT OU DE L'AMVER 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> <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/>.

Figure 4-7, Figure 4-8 et Figure 4-9 illustrent 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 Émissions DGPS par la Garde côtière canadienne

Tableau 4-15 - Fleuve Saint-Laurent et côte de l'Atlantique

Nom de la station	Emplacement de la station NAD 83	Fréquence et régime d'émission	AISM des stations de référence	AISM indicatif des radiophares	Remarques
St. Jean sur Richelieu, (Qc)	45°19'N 073°19'W	296 kHz 200bps	312, 313	929	Service pleinement opérationnel.
Lauzon, (Qc)	46°49'N 071°10' W	309 kHz 200bps	316, 317	927	Service pleinement opérationnel.
Rivière du Loup (Qc)	47°46'N 069°36'W	300kHz 200bps	318, 319	926	Service pleinement opérationnel.
Moisie, (Qc)	50°12'N 066°07'W	313 kHz 200bps	320, 321	925	Service pleinement opérationnel.
Point Escuminac, (N.-B.)	47°04'N 064°48'W	319 kHz 200bps	332, 333	936	Service pleinement opérationnel.
Partridge Island, (N.-B.)	45°14'N 066°03'W	295 kHz 200bps	326, 327	939	Service pleinement opérationnel.

Nom de la station	Emplacement de la station NAD 83	Fréquence et régime d'émission	AISM des stations de référence	AISM indicatif des radiophares	Remarques
Western Head, (N.-É.)	43°59'N 064°40'W	312 kHz 200bps	334, 335	935	Service pleinement opérationnel.
Hartlen Point, (N.-É.)	44°36'N 063°27'W	298 kHz 200bps	330,331	937	Service pleinement opérationnel.
Fox Island, (N.-É.)	45°20'N 061°05'W	307 kHz 200bps	336, 337	934	Service pleinement opérationnel.
Cape Race, (T.-N.-L.)	46°46'N 053°11'W	315 kHz 200bps	338, 339	940	Service pleinement opérationnel.
Cape Ray, (T.-N.-L.)	47°38'N 059°14'W	288 kHz 200bps	340, 341	942	Service pleinement opérationnel.
Rigolet, (T.-N.-L.)	54°11'N 058°27'W	299 kHz 200bps	344, 345	946	Service pleinement opérationnel.
Cape Norman, (T.-N.-L.)	51°30'N 055°49'W	310 kHz 200bps	342, 343	944	Service pleinement opérationnel.

4.2.8.2 Émissions DGPS de la Garde côtière canadienne

Tableau 4-16 - Grands Lacs et fleuve Saint-Laurent

Nom de la station	Emplacement de la station NAD 83	Fréquence et régime d'émission	AISM Indicatif des stations de référence	AISM Indicatif des radiophares	Remarques
Cardinal, (Ont.)	44°47'N 075°25'W	306kHz 200bps	308, 309	919	Service pleinement opérationnel.
Warton, (Ont.)	44°56'N 081°14'W	286kHz 200bps	310, 311	918	Service pleinement opérationnel.

Figure 4-7 - Couverture DGPS - Côte Est

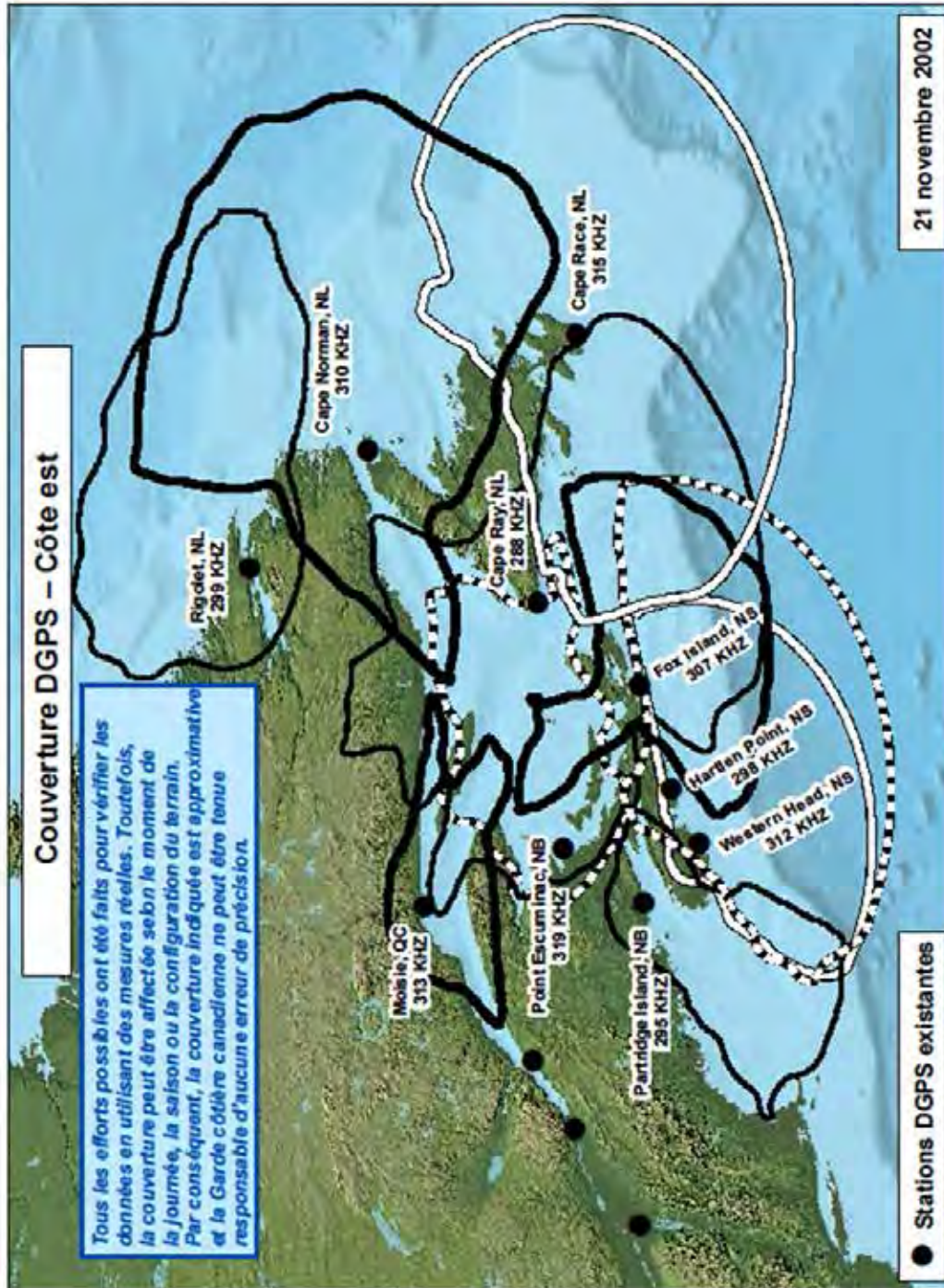


Figure 4-8 - Couverture DGPS - Voie maritime du Saint-Laurent

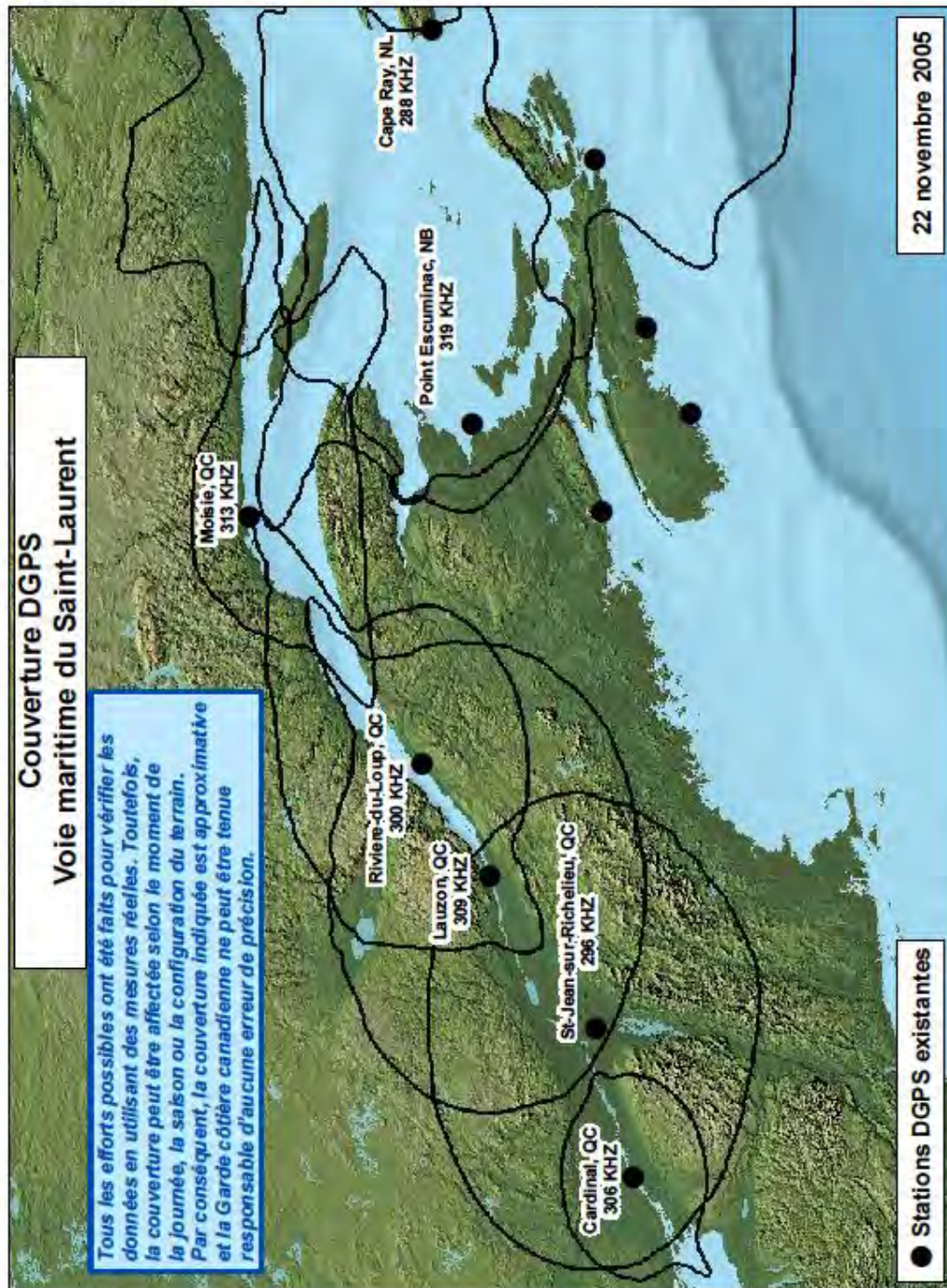
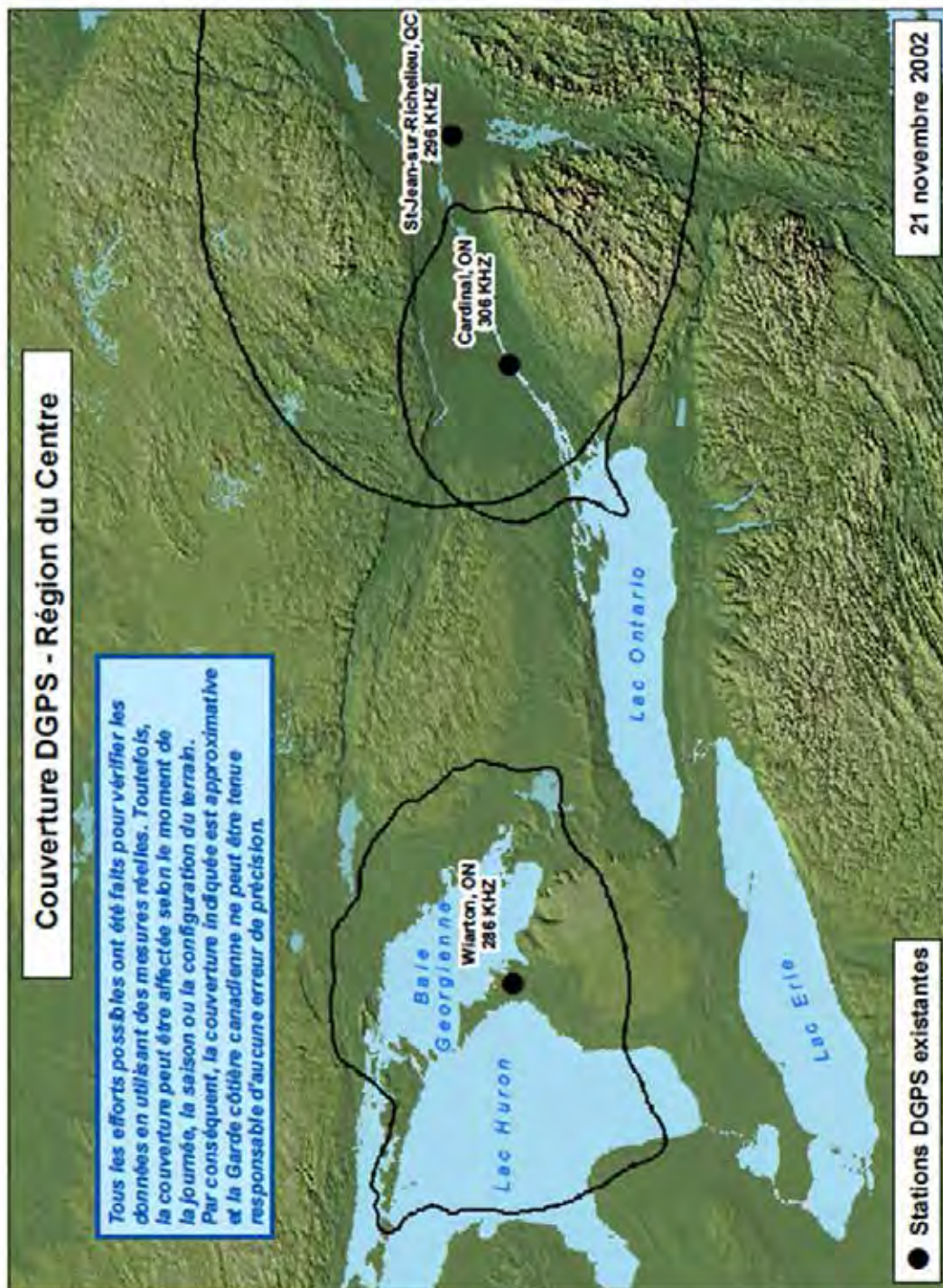


Figure 4-9 - Couverture DGPS - Région du Centre



4.2.9 Rapport sur les renseignements exigés au préalable (RREP)

Remarque : 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 de Halifax

Télécopieur : 902-426-4483

Identificatif 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 (Téléfax) : 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'affréteur;
- 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 les régions canadiennes de l'Atlantique, des Grands Lacs et de l'Arctique portent un numéro de référence composé d'une lettre suivie d'un numéro. La lettre identifie l'autorité émettrice appropriée de la Garde côtière canadienne qui origine l'Avis à la navigation, alors que le numéro, qui débute avec 001 au 1er 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 Avis à la navigation canadiens sont comme suit :

- A - Arctique
- C - Centre
- H - Athabasca-Mackenzie Watershed
- M - Maritimes
- N - Terre-Neuve
- Q - Québec

4.3.1.1 AVNAV radiodiffusés

Les horaires de radiodiffusion et les fréquences radio des Avis à la navigation diffusés par les centres de Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) de la Garde côtière canadienne sont indiqués à la PARTIE 2.

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 4-17 - La distribution des Avis à la navigation écrits

Identification	Centre de diffusion des Avis	Courriel	Internet
A	Région du Centre et de l'Arctique	X	http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/GCC/Accueil-notship
C		X	
H		X	
M	Région des Maritimes		http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/GCC/Notship
N	Région de Terre-Neuve et Labrador		http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/GCC/Notship
Q	Région du Québec		http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/GCC/Notship http://www.marinfo.gc.ca/

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 Avis à la navigation 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 *ECAREG Canada* ou *NORDREG CANADA*. Les demandes peuvent également être acheminées par le biais de tout centre des SCTM figurant à la PARTIE 2 du présent document.

Toutes les demandes doivent contenir les informations suivantes :

- le nom du navire et son indicatif d'appel;
- sa position, sa destination et sa route prévue;
- l'édition mensuelle la plus récente des Avis aux navigateurs dont on dispose à bord;
- la liste des Avis à la navigation la 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 de l'Est du Canada (ECAREG CANADA) ou le 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 4-18 - Sites de diffusion où le service NAVTEX est disponible

Contrôlé par	Site	Position	Portée (MM)	ID 518 kHz (anglais)	ID 490 kHz (français)
SCTM Placentia	Baie Robin Hood	47°36'N 52°40'W	300	O	
SCTM Labrador	Cartwright	53°42'N 57°01'W	300	X	
SCTM Sydney	Port Caledonia	46°11'N 59°54'W	300	Q	J
SCTM Halifax	Chebogue	43°45'N 66°07'W	300	U	V
SCTM Les Escoumins	Moisie	50°15'N 66°10'W	300	C	D
SCTM Sarnia	Lac Pass	48°34'N 88°39'W	300	P	
SCTM Prescott	Ferndale	44°56'N 81°14'W	300	H	
SCTM Iqaluit	Iqaluit	63°43'N 68°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:

- Avertissements à la navigation
- Avertissements météorologiques
- Rapports sur les glaces
- Information de recherche et sauvetage/Tsunami
- Prévisions météorologiques
- Messages de service AIS
- Messages GPS

L'heure et le contenu des diffusions apparaissent dans les listages individuels des centres des SCTM. Pour le site de Ferndale, consultez la liste du centre des SCTM de Prescott. Pour le site de Moisie, consultez la liste du centre des SCTM de Les Escoumins.

Figure 4-10 - Service de TELEX de navigation (NAVTEX) canadien - Région d'Atlantique et Région du Centre et de l'Arctique

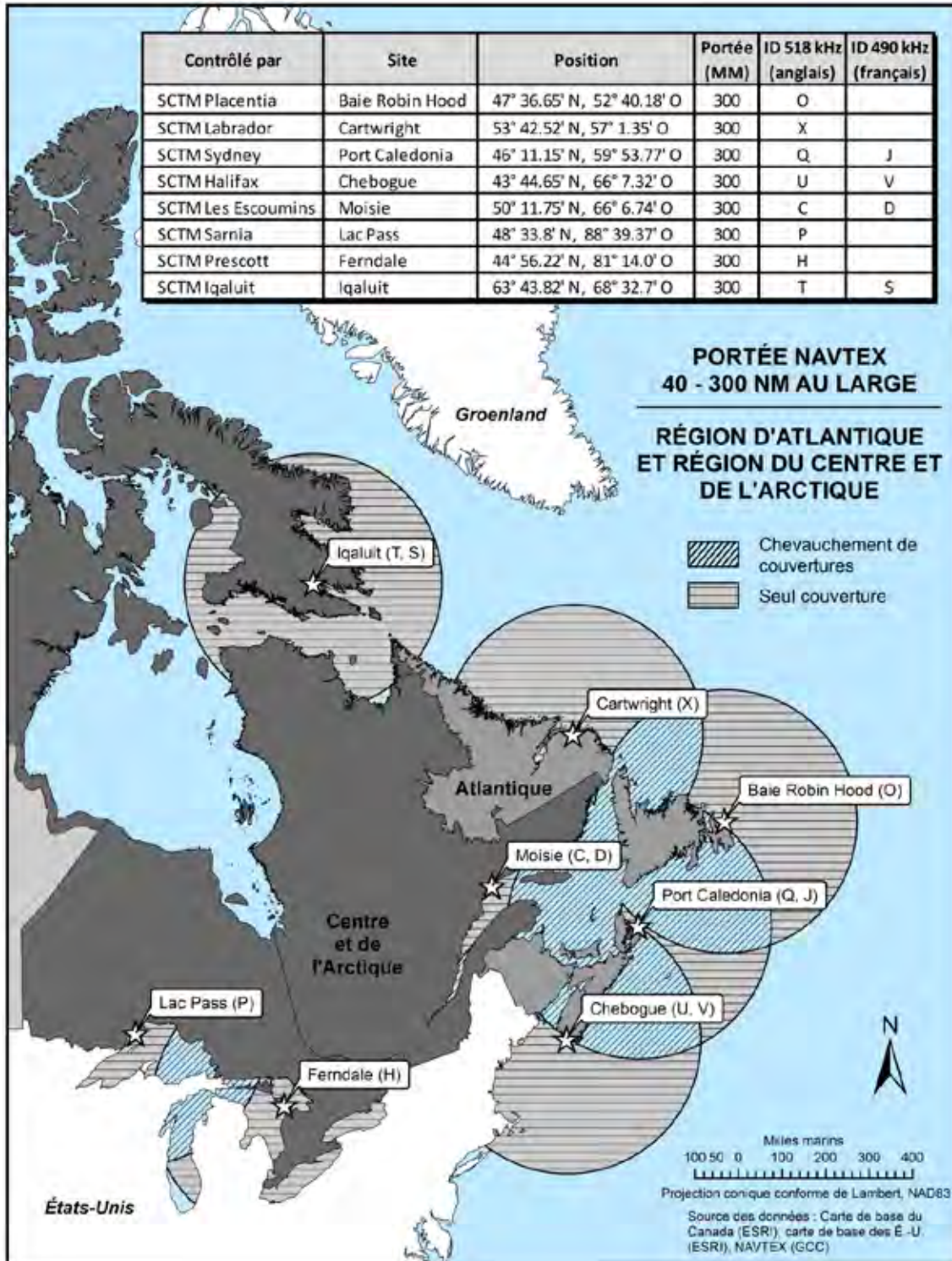


Figure 4-11 - Zones maritimes canadiennes A3/A4 du SMDSM - Couverture théorique

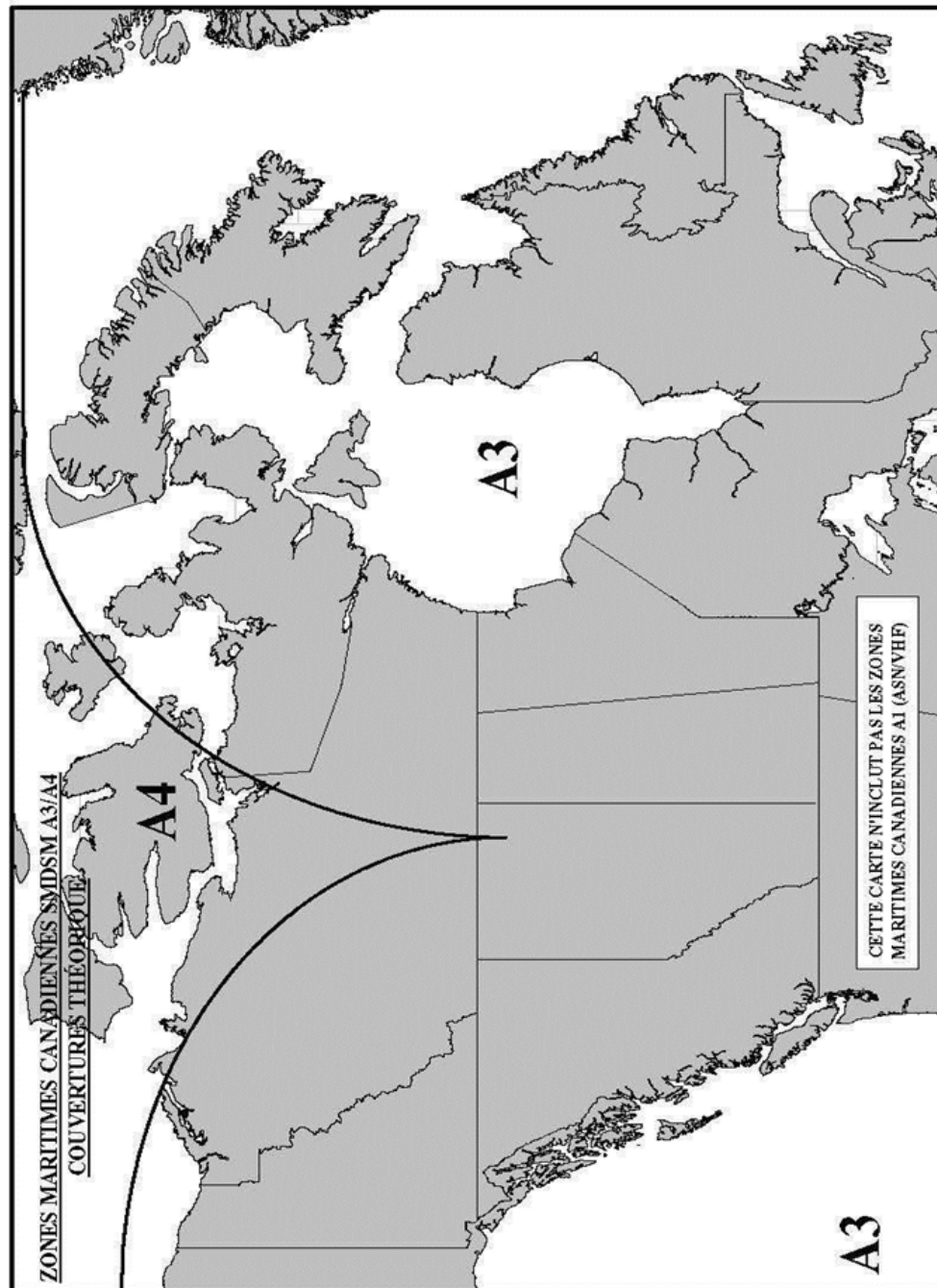


Figure 4-12 - Prédiction de la portée radio - Océan Atlantique

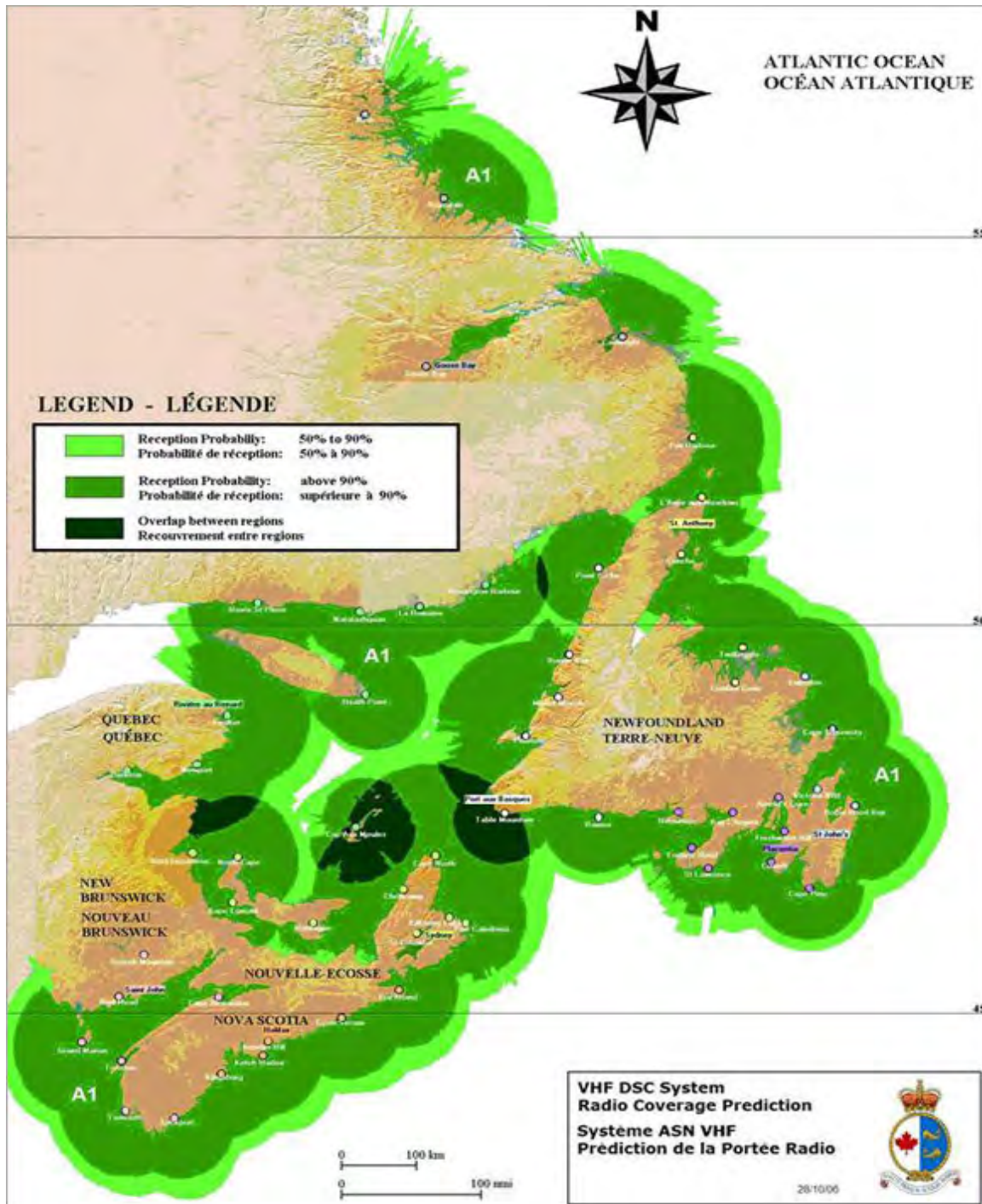


Figure 4-13 - Prédiction de la portée radio - Saint-Laurent

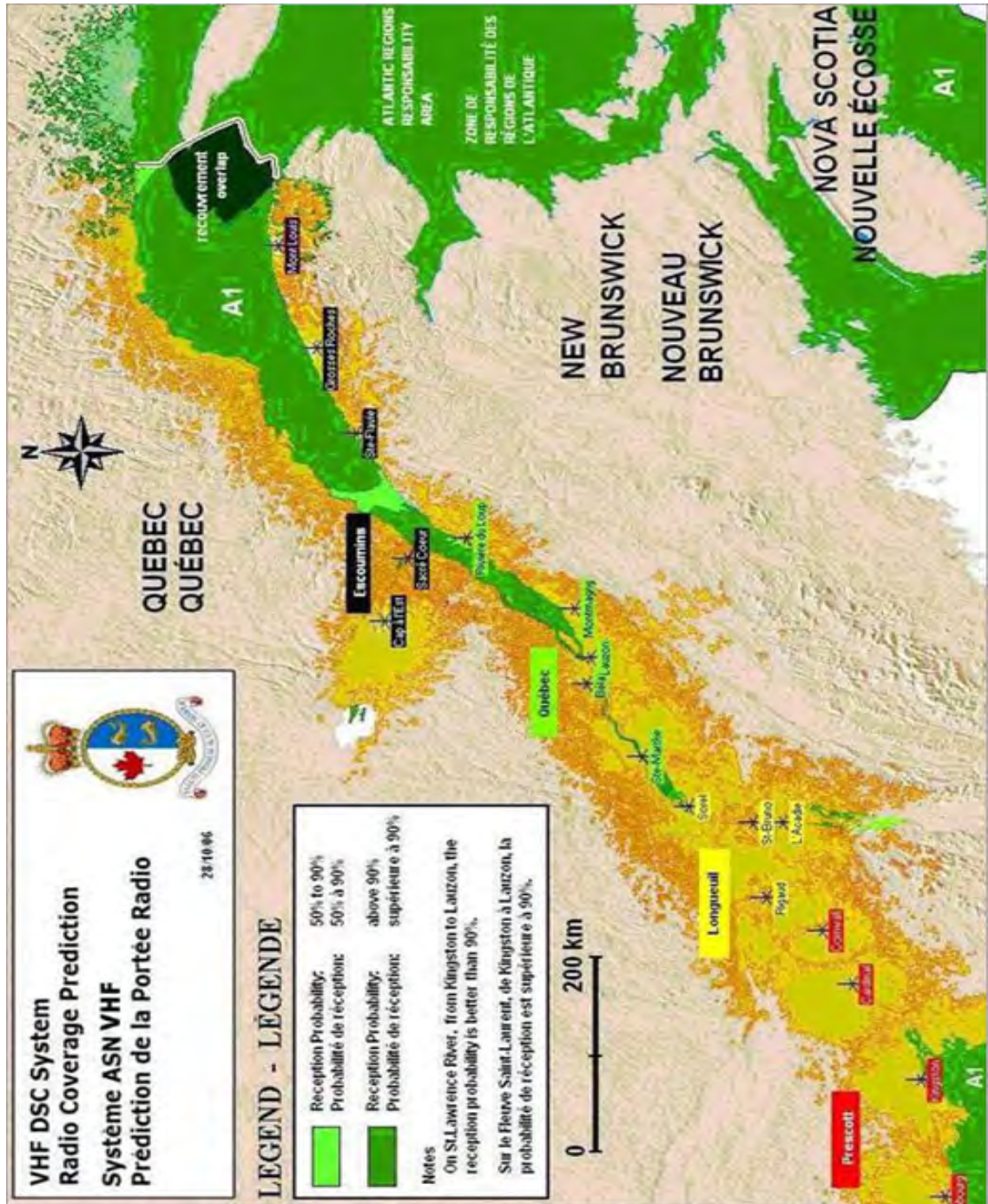
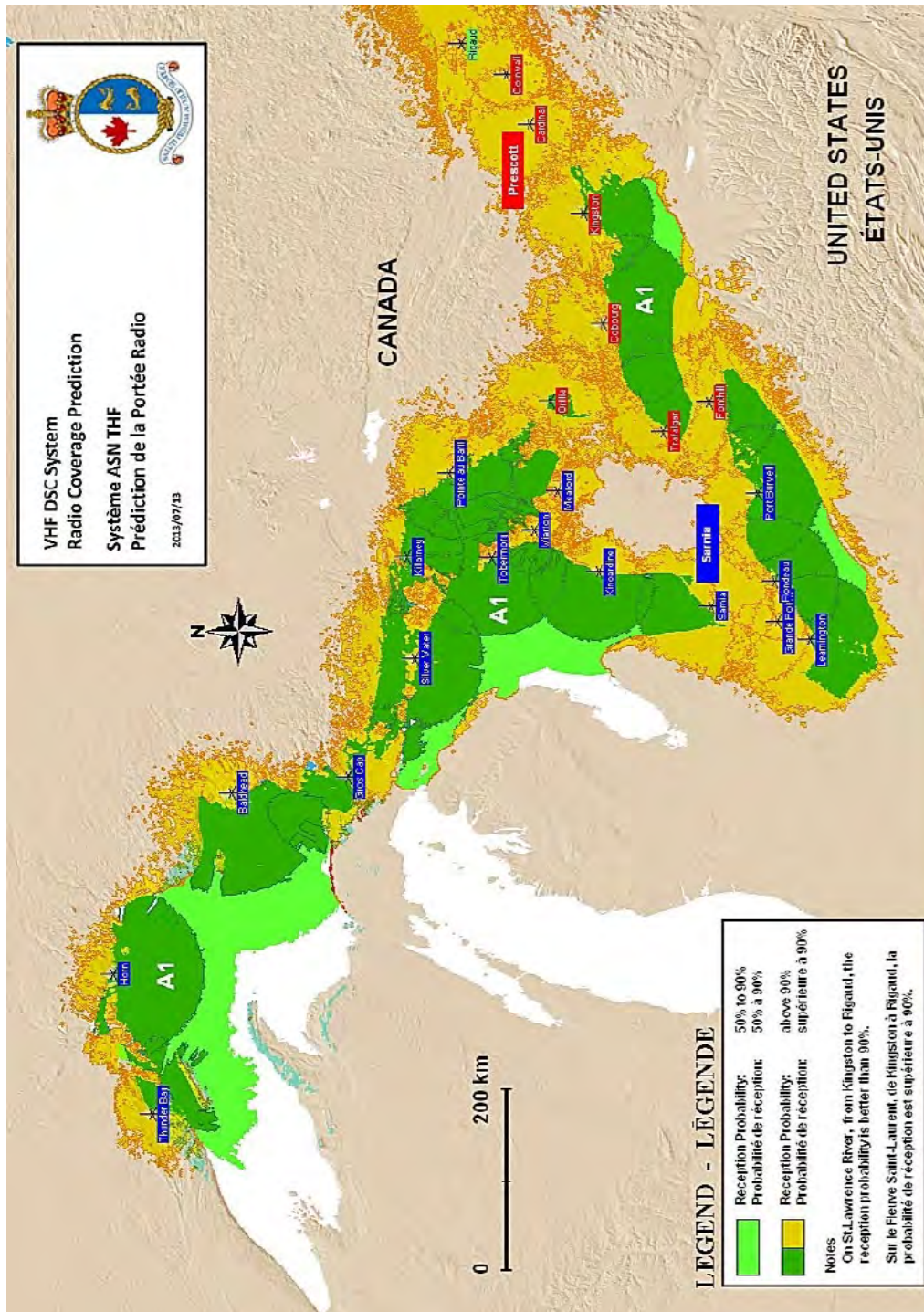


Figure 4-14 - Prédiction de la portée radio - Grands Lacs



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 70e 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 peuvent être formulés aux coordonnées ci-après :

NAVAREA XVII et XVIII
Centre des SCTM de Prescott
Téléphone : 613-925-0666
Télécopieur : 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.

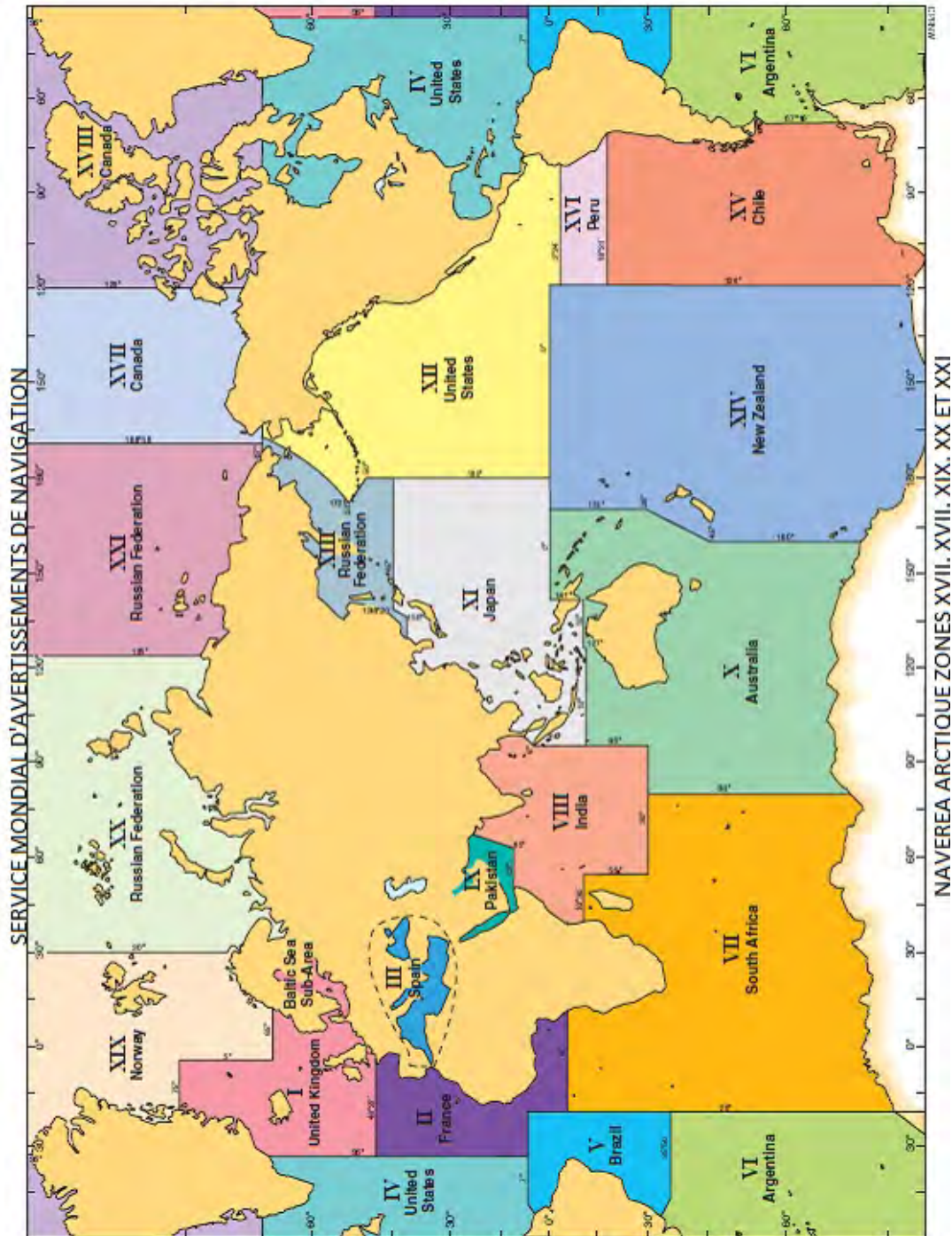
4.3.3.3 Objet des avertissements de zone NAVAREA

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); et
- q) exigences en matière de sûreté relatives uniquement au Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires.

Figure 4-15 - 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.

Remarque : 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 cellulaires 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 radiogoniométriques 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) ou un centre Secondaire de Sauvetage Maritime (MRSC) 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 no. 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 Conjointes de Coordination de Sauvetage (JRCC) existent à Victoria (C.B.), Trenton (Ontario) 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 existant à Québec (Québec), afin de coordonner les missions de sauvetage en mer à l'échelle locale.

Centre conjoint de recherche et sauvetage (JRCC) / Centre secondaire de sauvetage maritime (MRSC)

JRCC Halifax, Nouvelle-Écosse

Téléphone : 1-800-565-1582 Région des Maritimes
1-800-563-2444 Région de Terre-Neuve et Labrador
902-427-8200 Satellite, Local ou hors zone

Télécopieur : 902-427-2114

Courriel : jrcchalifax@sarnet.dnd.ca

MRSC Québec, Québec

Téléphone : 1-800-463-4393 Région du Québec
418-648-3599 Satellite, Local ou hors zone

Télécopieur : 418-648-3614

Courriel : mrsqbc@dfo-mpo.gc.ca

JRCC Trenton, Ontario

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

La Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC) 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, par radio (par l'intermédiaire d'un centre SCTM le plus près), par téléphone ou courriel, 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 :

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 dératé ou est dispensé de dératation, 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 dératisation ou d'exemption de dératisation visant le navire.
3. Aux fins du paragraphe (1), le poste de quarantaine pour les navires à destination :
- a) d'un port de la province de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Île-du-Prince-Édouard ou de Terre-Neuve-et-Labrador, est le poste de quarantaine d'Halifax, Nouvelle-Écosse au 902-873-7659 (ligne téléphonique 24 heures) ou par courriel à quarantineeast@phac-aspc.gc.ca si l'avis est de 48 heures ou plus avant la date d'arrivée;
 - b) d'un port de la province du Québec ou de tout port canadien accessible par le Saint-Laurent, est le poste de quarantaine de Montréal, Québec au 514 229-2561 (ligne téléphonique 24 heures) ou par courriel à quarantineeast@phac-aspc.gc.ca si l'avis est de 48 heures ou plus avant la date d'arrivée;
 - c) d'un port de la province de l'Ontario ou d'un port du territoire de Nunavut, est le poste de quarantaine de Toronto, Ontario au 416-315-5039 (ligne téléphonique 24 heures) ou par courriel à quarantineeast@phac-aspc.gc.ca si l'avis est de 48 heures ou plus avant la date d'arrivée;
 - d) d'un port de la baie d'Hudson, est le poste de quarantaine de Calgary, Alberta au 403-221-3067 (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;
 - e) d'un port de la province de la Colombie-Britannique, d'un port du territoire du Yukon ou d'un port dans les Territoires du Nord-Ouest, est le poste de quarantaine de Vancouver, Colombie-Britannique 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.

Lorsque les circonstances décrites au paragraphe (1) obligent un navire à destination de tout port du Saint-Laurent ou des Grands Lacs à communiquer avec l'agent de quarantaine, le message doit être transmis de préférence 48 heures avant l'arrivée à Québec ou, si le navire ne se rend pas plus loin que Québec, 48 heures avant l'arrivée à destination. Pour obtenir un service prompt et efficace, faire parvenir les messages par l'entremise d'un centre des SCTM de la côte Est.

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-glace 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 :
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 : <http://www.marinfo.gc.ca/fr/glaces/index.asp>
Services de brise-glace site Web : <http://www.ccg-gcc.gc.ca/Deglacage/accueil>
Courriel pour informations générales : 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.

Remarque : 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 projet, Inspection de radio des navires,
Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne,
200 rue Kent, 7^{ième} 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; et
- 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. Le formulaire intitulée : [Demande d'inspection radio-navires obligatoirement pourvus de la radio \(FP-5286-F\)](#) 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 le formulaire 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 du formulaire 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

Garde côtière canadienne Terre-Neuve et Labrador

Pêches et Océans Canada

Téléphone et télécopieur : 1-888-454-3177
Hors du Canada téléphone et télécopieur 709-772-3467
Courriel : xnfltsc@dfo-mpo.gc.ca

Charlottetown, Île-du-Prince-Édouard

Technologiste principal
Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
C.P. 1236
Charlottetown PE C1A 7M8

Téléphone : 902-407-7521
Télécopieur : 902-407-7435
Courriel : xmartsc@dfo-mpo.gc.ca

Saint-John, Nouveau-Brunswick

Technologiste principal
Pêches et Océans Canada
C.P. Station 700, rue Water
Saint-John NB E2L 4B3

Téléphone : 506-636-4743
Télécopieur : 506-636-5000

Dartmouth, Nouvelle-Écosse

Technologiste principal
Pêche et Océans Canada
Garde côtière canadienne
C.P. 1006
Dartmouth NS B2Y 4A2

Téléphone : 902-407-7521
Télécopieur : 902-407-7435
Courriel : xmartsc@dfo-mpo.gc.ca

Sydney, Nouvelle-Écosse

Technologiste principal
Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
1190, rue Westmount
Sydney NS B1R 2J6

Téléphone : 902-407-7521
Télécopieur : 902-407-7435
Courriel : xmartsc@dfo-mpo.gc.ca

Yarmouth, Nouvelle-Écosse

Technologiste principal
Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
C.P. 37
Yarmouth NS B5A 4B1
Téléphone : 902-407-7521
Télécopieur : 902-407-7435
Courriel : xmartsc@dfo-mpo.gc.ca

Garde côtière canadienne, Québec

Pêches et Océans Canada
Téléphone : 514-283-5684
Télécopieur : 514-283-2129

Prescott, Ontario

Surveillant de l'entretien technique
Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne (atelier électronique des navires)
401, rue King, ouest C.P. 100
Prescott ON K0E 1T0
Téléphone : 613-925-2865, poste 246
Télécopieur : 613-925-5540

Sarnia, Ontario

Surveillant de l'entretien technique
Pêche et Océans Canada
Garde côtière canadienne (atelier électronique des navires)
105 rue Christina, sud
C.P. 2839
Sarnia ON N7T 7W1
Téléphone : 519-464-5106
Télécopieur : 519-464-5108

Thunder Bay, Ontario

Surveillant de l'entretien technique
Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne (atelier électronique des navires)
100, rue Principale, suite 400
Thunder Bay ON P7B 6R9
Téléphone : 807-345-8084
Télécopieur : 807-344-5893

Hay River, Territoires du Nord-Ouest

Surveillant de l'entretien technique
Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Atelier électronique des navires
42037 MacKenzie Highway
Hay River NT X0E 0R9

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

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 Service téléphonique maritime**4.3.13.1 Généralités**

Ce service permet à une personne à bord d'un navire de parler directement à n'importe quelle personne à terre, ou inversement. Ce service est un prolongement du réseau téléphonique public assuré aux navires en mer par l'intermédiaire des centres des SCTM. Les appels interurbains à partir d'un navire à la terre peuvent seulement être placés à frais virés ou imputés à une carte d'appel d'une compagnie de téléphone /carte prépayée. Veuillez-vous référer à la PARTIE 2 pour trouver les centres SCTM qui offrent le service téléphonique maritime.

4.3.13.2 Pour effectuer un appel téléphonique maritime**D'un navire à la terre**

- a) Écoutez pour vous assurer que le centre des SCTM n'est pas en communication avec un autre navire.
- b) Appelez le centre des SCTM et, lorsque la communication a été établie, donnez au centre les renseignements suivants:
 - i. le nom de la ville à appeler;
 - ii. le nom et (ou) le numéro de téléphone de la personne à appeler;
 - iii. le nom de l'appelant ou le numéro de sa carte d'appel d'une compagnie de téléphone, si tel est le cas.
- c) À la fin de la conversation téléphonique, terminez en donnant le nom et l'indicatif d'appel du navire.

De la terre à un navire

- d) Téléphonnez le centre des SCTM approprié.
- e) Donnez l'officier des SCTM les noms de la personne et du navire que vous téléphonez.

Pour recevoir un appel téléphonique maritime

- f) Lorsque vous entendez un appel destiné à votre navire, répondez en donnant le nom et l'indicatif d'appel de votre navire.
- g) À la fin de la communication, terminez en donnant le nom et l'indicatif d'appel de votre navire.

4.3.13.3 Conseils médicaux

Les navigateurs peuvent obtenir des conseils médicaux en appelant un centre des SCTM et en demandant d'entrer en communication avec un professionnel de la santé. La Garde côtière canadienne reliera le navire 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 radio médicaux sont disponibles dans plusieurs langues pour les navires battant n'importe quel pavillon, à n'importe quel endroit par l'entremise de l'International Radio Medical 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

Site 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, embrun verglaçant, niveau d'eau côtière élevées, lignes de grain et d'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 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'avertissement :

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 ».

Remarque :

* 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 remarque 1 ci-dessus, 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 et veilles 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.

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

**Aucun avertissement de trombes marines n'est émis

..... ***Aucun avertissement de niveau élevé des eaux n'est actuellement émis pour les eaux du Pacifique et de l'Arctique.

Avertissements de glace : se référer à la section 5.14, 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 de mer, 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.
Avis sur les conditions météorologiques maritimes	Émis, lorsque jugé nécessaire. Cet avis donne de l'information sur les 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⁾	Abréviation 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 5.8.1 « Abréviations NAVTEX ».
MAFOR ⁽¹⁾	Une prévision codée et spécialisée produite pour les régions du Québec et de l'Ontario.

Remarque : (1) De plus amples renseignements sur le NAVTEX et le MAFOR sont donnés ci-après (Section 5.7 et 5.8).

5.3.1 Contrôle des prévisions

Les prévisions sont suivies et modifiées 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 les prévisions des glaces sont émises pour les zones maritimes telles que délimitées par les contours tracés sur les cartes 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;

- c) le degré de variabilité climatologique de la météo marine;
- d) 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. La fréquence et la qualité de ces données suivent les normes établies par l'Organisation météorologique mondiale (OMM). Ces données peuvent comprendre, le cas échéant :

- 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 distribution des avertissements météorologiques et le service des prévisions se fait en grande partie à travers les communications de masse afin de rejoindre un maximum de personnes en se basant sur la technologie disponible au Canada. 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 navigateurs devraient prendre en 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) En plus des mediums mentionnés ci-dessus, les services météorologiques de base devront être livrés à la population canadienne en premier lieu par la distribution de masse en association avec les médias, en se basant sur les technologies courantes et en développement au niveau de la radio, de la télévision, des journaux et de l'Internet. Ces mécanismes de distribution représentent la façon principale par laquelle la plupart 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 officier météorologique portuaire (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 ou océanographiques 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

Shawn Rickard, OMP
Environnement et Changement climatique Canada, SMC
87 chemin Lakeshore
Burlington ON L7S 1A1
Téléphone : 905-336-4672
Cellulaire : 905-512-5862
Courriel : shawn.rickard@canada.ca

Atlantique – Maritimes

Derek Cain, OMP
Environnement et Changement climatique 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@canada.ca

Atlantique – Terre-Neuve

Andre Dwyer, OMP
Environnement et Changement climatique 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@canada.ca

Québec – Saint-Laurent

Erich Gola, OMP
Environnement et Changement climatique 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@canada.ca

Pacifique

Denis Erdely, Surveillant
Dragan Radovic, OMP
Environnement et Changement climatique 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@canada.ca
Courriel : dragan.radovic@canada.ca

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

Ben Lemon, OMP
Bruce Lowry, OMP
Environnement et Changement climatique Canada, SMC
M.J. Greenwood Centre
9345 – 49 Street
Edmonton AB T6B 2L8
Téléphone : 780-918-0402
Télécopieur : 780-495-7739
Courriel : ben.lemon@canada.ca
Courriel : bruce.lowry@canada.ca

Lacs Manitoba

Greg Stansfield, OMP
Surveillance et Systèmes
Environnement et Changement climatique Canada, SMC
123 rue Main, Suite 150
Winnipeg MB R3C 4W2
Téléphone : 204-983-6155
Cellulaire : 204-797-2996
Courriel : greg.stansfield@canada.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 :

- 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 partiel de NAVTEX pour le centre des SCTM de Sydney de la Garde côtière canadienne 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.

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 SW 20-25. 19/00Z SW 15-20.
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 : 1-2. 18/06Z 0-1.
Vagues	▶	
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 semblable. 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 les 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 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
poudrerie	CH-NG	pluie forte	PL-FRT	pluie	PL
bruine	BRN	neige forte	NG-FRT	pluie et neige mêlées	PLNG-ML
averses de neige	NG-FBL	orage fort	ORG-FRT	épars	EPR
brouillard	BRD	brouillard glacé	BR-GL	averses	AVRS
bancs de brouillard	BC-BRD	grésil	GRGL	neige	NG
bruine verglaçante	BRN-VGC	faible neige	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 de 1 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	pacifique	PAC
côtier	COT	longitude	LONG	péninsule	PEN
situé de	DE	situé près	PR	rivière	RIV
île	ILE	situé au large de	AU LARGE DE	détroit	DÉT
latitude	LAT	situé sur une ligne	SUR-LIGNE		

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 - Référence 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

banquise côtière		glace de lac moyenne	GL-MED	nouvelle glace	GL-NOU
glace blanchâtre	GL-BLA	glace de lac très épaisse	GL-TEPA	nouvelle glace de lac	GL-NOU
glace de deuxième année	GL-DEA	glace de plusieurs années	GL-PLA	vieille glace	GL-VIE
glace de lac épaisse	GL-EPA	glace de première année	GL-PRA		
glace de lac mince	GL-MIN	glace grise	GL-GRI		

Tableau 5-19 - Description de la glace

fort	FRT	modéré	MOD	pression	PRESS
léger	LEG	pourrie			

Tableau 5-20 - Glace en général

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

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 ($0,5 \leq \text{vis} < 2$)
modérée (MOD)	supérieure ou égale à 2 et inférieure ou égale à 5 ($2 \leq \text{vis} \leq 5$)
bonne (BON)	supérieure à 5 ($5 < \text{vis}$)

5.8 DÉCODAGE DU MAFOR

MAFOR

YYG₁G₁/ 0AAAa_m 1GDF_mW_m

YYG₁G₁/YY : jour du mois

G₁G₁ : heure de commencement de la prévision (TUC). Minuit est codé 00.

0AAAa_m Zone maritime à laquelle s'applique toute la prévision ou l'ensemble de prévisions.
Si le nom géographique de la région de prévision est utilisé à la place de l'indicateur AAAa_m, il doit être inséré à la place de ce groupe.

a _m	Portion de la zone maritime		
Code 0	Totalité de la zone AAA	Code 5	Quart sud-ouest de la zone AAA
Code 1	Quart nord-est de la zone AAA	Code 6	Moitié ouest de la zone AAA
Code 2	Moitié est de la zone AAA	Code 7	Quart nord-ouest de la zone AAA
Code 3	Quart sud-est de la zone AAA	Code 8	Moitié nord de la zone AAA
Code 4	Moitié sud de la zone AAA	Code 9	Reste de la zone AAA

1GDF_mW_m

G : Période de prévision

D : Direction d'où souffle le vent

F_m : Numéro de Beaufort

W_m : Temps prévu

G	Période de prévision	D	Vents	F _m	Vents	W _m	Temps prévu
Code	Élément descriptif	Code	Direction	Code	Noeuds	Code	
0	Début de la période	0	Calme	0	0-3	0	Visibilité > 3mn
1	Valide pendant 3 h	1	Nord-est	1	4	1	Risque d'accumulation de glace sur les superstructures
2	Valide pendant 6 h	2	Est	2	5	2	Fort risque d'accumulation de glace sur les superstructures
3	Valide pendant 9 h	3	Sud-est	3	6	3	Visibilité ≥ 1 mn et ≤ 3 mn
4	Valide pendant 12 h	4	Sud	4	7	4	Visibilité < 1 mn, incluant brouillard
5	Valide pendant 18 h	5	Sud-ouest	5	8	5	Bruine
6	Valide pendant 24 h	6	Ouest	6	9	6	Pluie
7	Valide pendant 48 h	7	Nord-ouest	7	10	7	Neige, ou pluie et neige
8	Valide pendant 72 h	8	Nord	8	11	8	Temps à grains
9	À l'occasion	9	Variable	9	12	9	Orages



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 and 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@canada.ca
Ship/Navire :		
Position Latitude :		
Position Longitude :		
Date :		

. Subject / Détails :

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

5.9 NORD DU CANADA

Comprenant : Arctique de l'Est et de l'Ouest, 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 de Fox, 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 5-23 - 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	Toute région, au besoin
Avis sur les conditions météorologiques maritimes	Au besoin	HNR / HAR HNE / HAE	Toute région, au besoin

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

Centre SCTM	Émetteur NAVTEX	En-tête	Heure d'émission
Iqaluit / VFF	Iqaluit	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 prévision 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 5-25 - Bouées qui sont habituellement en place pendant la saison d'eau libre

OMM#	Position / information	LAT (deg)	LONG (deg)
45140	Bassin Sud du lac Winnipeg (bouée entrée)	50.48 N	096.44 W
45141	Esclave (bouée ancrée - 25 mn au nord-est de Hay River)	61.1 N	115.19 W
45144	Bassin Nord du lac Winnipeg (bouée entrée)	53.15 N	098.15 W

OMM#	Position / information	LAT (deg)	LONG (deg)
45145	Lac Winnipeg entre les bassins Sud et Nord	51.24 N	096.42 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 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 lac Winnipeg sont déployées en mai ou 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 :

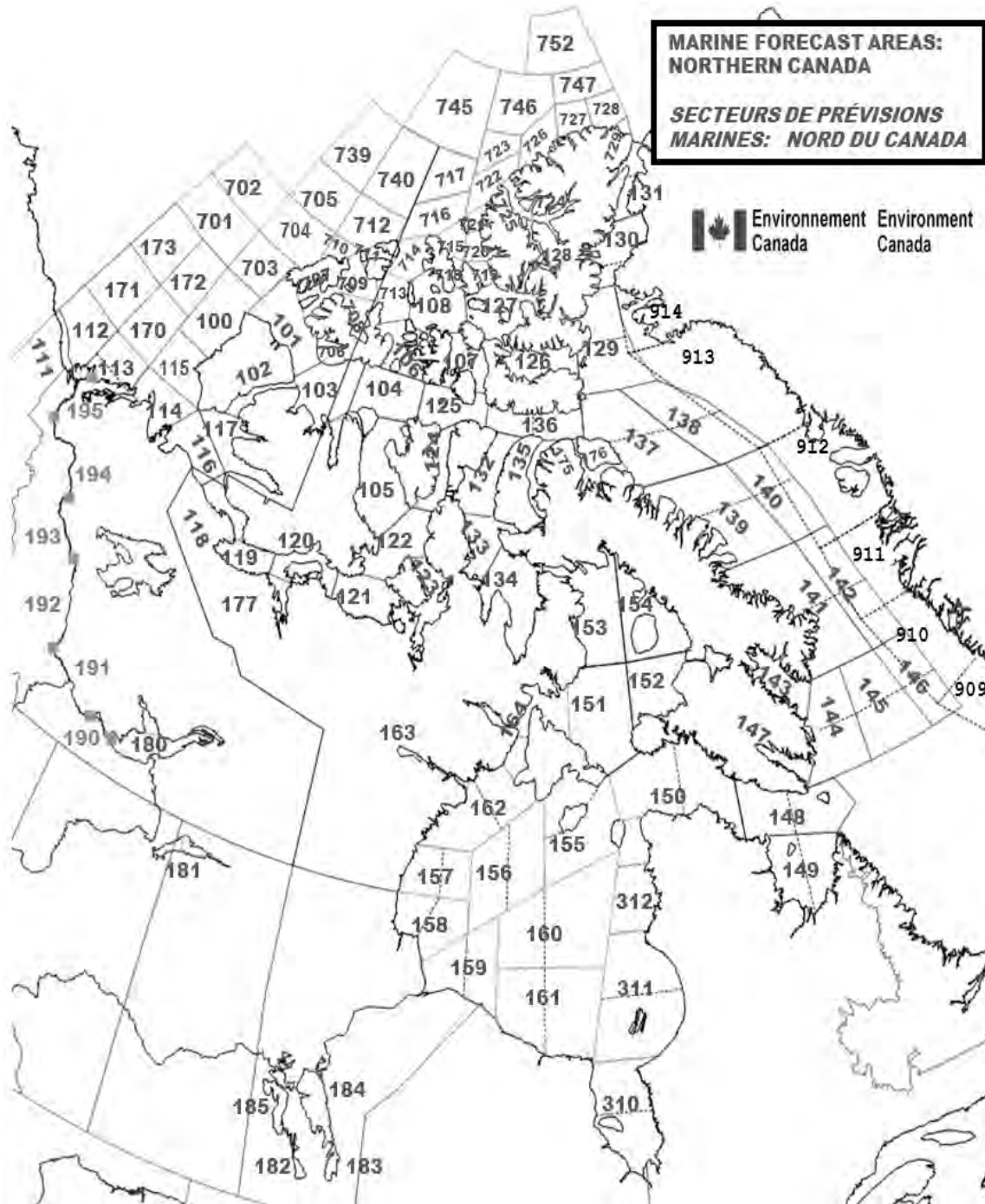
Station	Indicatif	Fréquence (MHz)	Puissance (Watts)	Position
Arviat	CKO583	162.400	27	Arviat
Behchoko	CHR950	162.475	302	Behchoko
Cap Dorset (Kingait)	XJS717	162.550	25	Cap Dorset (Kingait)
Dauphin	VBA814	162.550	123	Moon Lake
Fort McPherson	CHR956	162.450	245	Fort McPherson
Fort Providence	CHR951	162.425	303	Fort Providence
Fort Simpson	CHR952	162.400	76	Fort Simpson
Fort Smith	CFM468	162.425	309	Fort Smith
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	Iqaluit Airport
Long Point*	VCI386	162.550	72	Long Point
Rankin Inlet (Kangiqliniq)	XJS716	162.400	40	Rankin Inlet (Kangiqliniq)
Hay River	CIE211	162.550	245	Hay River
Nahanni Butte	CHR957	162.525	224	Nahanni Butte
Norman Wells	CHR953	162.400	269	Norman Wells
Pine Point	XJS786	162.475	389	Pine Point

Station	Indicatif	Fréquence (MHz)	Puissance (Watts)	Position
Riverton*	XLF471	162.400	195	Riverton
Tuktoyaktuk	CHR955	162.475	269	Tuktoyaktuk
Winnipeg*	XLM538	162.550	126	Trizic Building
Yellowknife	VBC200	162.400	148	Yellowknife Seismic Station

**Remarque : 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 5-1 - Secteurs de prévisions maritimes - Nord du Canada



5.9.4 Secteurs de prévisions maritimes

Tableau 5-26 - Eaux de l'Arctique de l'Est et de l'Ouest et eaux de la baie d'Hudson

Numéro	Nom de zone	Disponibilité des prévisions *	Numéro	Nom 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	Rankine	Saison de navigation
108	Macleam	Saison de navigation	163	Baker	Saison de navigation
109	(non utilisé)	-	164	Roes Welcome	Saison de navigation
110	(non utilisé)	-	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	Puvirnituq	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

Numéro	Nom de zone	Disponibilité des prévisions *	Numéro	Nom de zone	Disponibilité des prévisions *
134	Committee	Saison de navigation	715	Peary	Saison de navigation
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	Igloolik	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 5-27 - Eaux intérieures

Numéro	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 - bassin 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

Numéro	Nom de zone	Disponibilité
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 5-28 - Prévisions maritimes danoises pour la Baie de Baffin disponible via l'Institut Météorologique Danois, Copenhague Tél. : (45) 39 15 7500

Numéro	Nom de zone	Disponibilité	Numéro	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	Meqqitssoq	Annuelle	914	Kiatak	Annuelle

Tableau 5-29 - Observations météorologiques - Rapports générés par des stations avec personnel

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 5-30 - Observations météorologiques - Rapports générés par des stations d'observations automatiques

Nom de zone
Île Inner Whale Back station automatique
Île Egg station automatique (lac Athabasca)
Regent : Fort Ross
Baffin Ouest (moitié nord) : Cap Liverpool
McClintock : île Gateshead
Lac Winnipeg : Gimli
Lac Winnipeg : Grand Rapids
Lac Winnipeg : Île George
Lac Winnipeg : Norway House
Lac Winnipeg : Victoria Beach
Lac Winnipeg : Oak Point

Tableau 5-31 - Observations météorologiques - Rapports sur les bouées

Nom de zone
Grand lac des Esclaves # 45141
Grand lac des Esclaves # 45150
Tuktoyaktuk #48021
Passage 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 zones METAREA 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 METAREAs, est diffusée deux fois par jour à intervalle régulier et mise à jour au besoin. Voir les cartes :

Figure 5-2 - Secteurs de prévisions maritimes - METAREAs

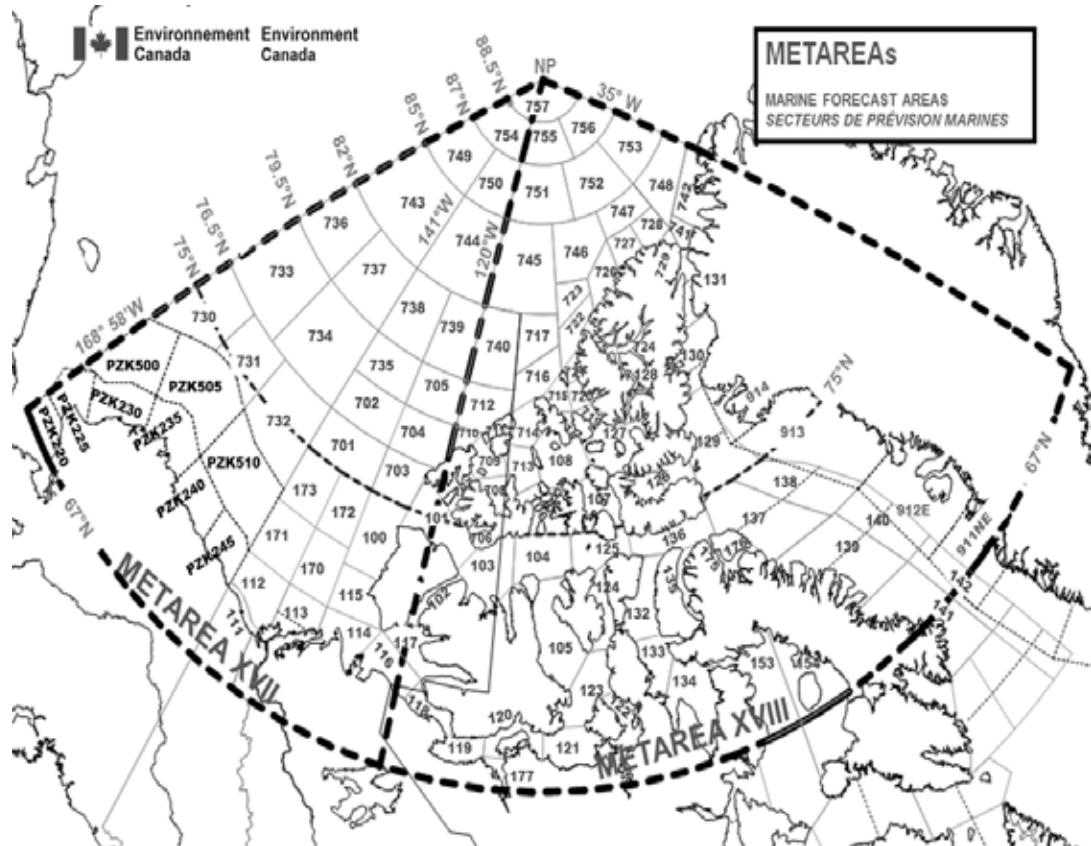
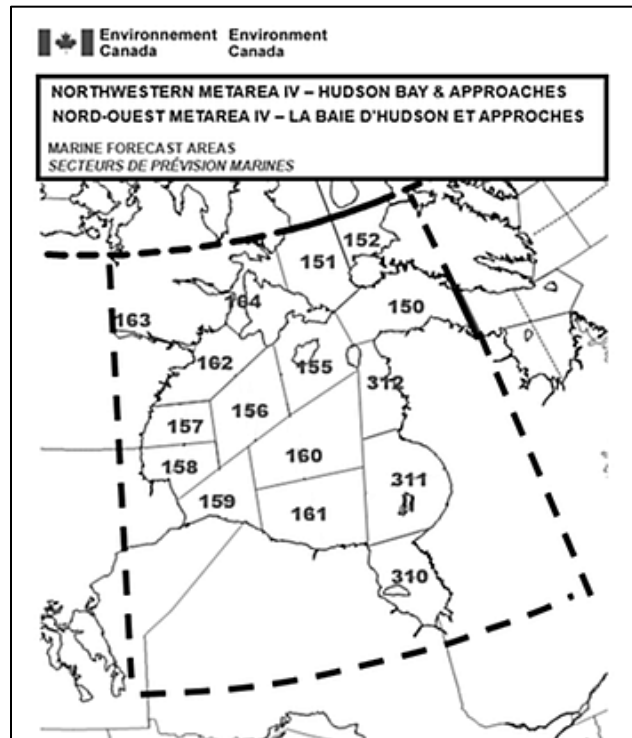


Figure 5-3 - Secteurs de prévisions maritimes - Partie nord-ouest de la zone METAREA IV



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 5-32 - FQCN01 CWAO - Prévisions maritimes et 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	735	CU3
701	CT4	736	CV1
702	CU4	737	CV2
703	Prince Patrick Sud	738	CV3
704	Prince Patrick	739	CV4
705	Prince Patrick Nord	743	CW1
730	CT1	744	CW2
731	CT2	749	CX1
732	CT3	750	CX2
733	CU1	754	CY1
734	CU2	757	CZ1

Tableau 5-33 - FQCN02 CWAO - Prévisions maritimes et FICN02 CWIS - Bulletin des glaces pour la zone METAREA XVII au sud du 75°N

Numéro	Nom du 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 5-34 - FQCN03 CWAO - Prévisions maritimes et FICN03 - Bulletin des glaces pour la zone METAREA XVIII au nord du 75°N

Numéro	Nom du 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

Numéro	Nom du secteur	Numéro	Nom du secteur
126	Jones	724	Greely
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 5-35 - FQCN04 CWA0 - Prévisions maritimes et FICN04 CWIS - Bulletin des glaces pour la zone METAREA XVIII au sud du 75°N

Numéro	Nom du secteur	Numéro	Nom du 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	Igloolik
122	St. Roch	154	Prince Charles
123	Larsen	175	Navy Board
124	Peel	176	Pond

Numéro	Nom du secteur	Numéro	Nom du secteur
125	Barrow	177	Bathurst
132	Regent	706	Liddon

Tableau 5-36 - FQCN05 CWA0 - Prévisions maritimes et FICN05 CWIS - Bulletin des glaces pour la partie nord-ouest de la zone METAREA IV, dont la baie d'Hudson et ses abords

Numéro	Nom du secteur	Numéro	Nom du secteur
150	Nottingham	160	Hudson centre-sud
151	Foxe Ouest	161	Hudson sud
152	Foxe Est	162	Rankin
155	Coats	163	Baker
156	Central	164	Roes Welcome
157	Arviat	310	Baie James
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 l'Institut Météorologique Danois. 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@canada.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 METAREAs 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 METAREAs, 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 $C_3 = 17$ 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 du 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 $C_3 = 50n098w18030$. 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 du 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 $03:30\text{ UTC}$ et $15:30\text{ UTC}$ 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 METAREAs 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 le secteur 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 le secteur 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 le secteur 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 le secteur 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 le secteur 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 le secteur 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 le secteur 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 le secteur 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 du secteur 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

Lien au bulletin des glaces FICN07 CWIS pour les eaux groenlandaises situées dans la zone METAREA XVIII :

http://dd.weather.gc.ca/cgi-bin/bulletin_search.pl?product=FI&issuer=CWIS&location=CN07

5.10 TERRE-NEUVE ET LABRADOR

5.10.1 Programme de prévisions météorologiques maritimes

Le Bureau météorologique de Terre-Neuve et Labrador (NLWO) à Gander offre ce programme qui fournit, à l'année longue, des informations sur la météo maritime, l'état de la mer et la hauteur des vagues dans les régions des Maritimes, de Terre-Neuve et du Labrador jusqu'à approximativement 250 mn des côtes, et aussi pour les eaux du Golfe Saint-Laurent et d'autres masses d'eau spécifiques.

5.10.2 Programme régulier

Le programme fournit un service de veille, d'avertissements météorologiques et d'amendements et ce, 24 heures par jour, 7 jours par semaine. Chaque prévision maritime régulière contient la prévision détaillée pour une période s'étendant jusqu'à minuit le jour suivant. Une prévision à long terme pour les vents, fournissant un aperçu pour les 3 jours suivants (jours 3, 4, et 5), est également produite.

Les prévisions de la hauteur des vagues sont émises deux fois par jour. Cette prévision couvre la période allant jusqu'à minuit le jour suivant :

Tableau 5-37 - Cédule de production - format texte

Nom de prévision	Heure d'émission	Fuseau	Région maritime
Situation maritime technique	03:00, 10:00, 15:30, 20:00	HNT / HAT	Terre-Neuve
	04:00, 09:30, 16:00, 21:30	HNT / HAT	Labrador
Prévisions maritimes	03:00, 10:00, 15:30, 20:00	HNT / HAT	Terre-Neuve
	04:00, 09:30, 16:00, 21:30	HNT / HAT	Labrador
Communiqué maritime	Au besoin	HNT / HAT	Toute région, au besoin
Avis sur les conditions météorologiques maritimes	Au besoin	HNT / HAT	Toute région, au besoin
Prévision de la hauteur des vagues	06:00, 18:00	HNT / HAT	Terre-Neuve
	06:00, 18:00	HNT / HAT	Labrador
Prévisions maritimes à long terme	03:00, 15:30	HNT / HAT	Terre-Neuve
	04:00, 16:00	HNT / HAT	Labrador

Tableau 5-38 - Cédule de production - format Navtex - disponible en anglais seulement (voir la Partie 2 pour l'horaire de radiodiffusion des SCTM)

Centre SCTM	Émetteur NAVTEX	En-tête	Heure d'émission
Placentia / VCP	Baie Robin Hood	FQCN33 CYQX	03:00, 06:00, 10:00, 15:30, 18:00, 20:00 HNT / HAT
Labrador / VOK	Cartwright	FQCN35 CYQX	04:00, 06:00, 10:00, 16:00, 18:00, 21:30 HNT / HAT

5.10.3 *Bulletins d'observation et de prévisions météorologiques maritimes*

Les observations disponibles sur le réseau Radio-Météo d'Environnement Canada sont mises à jour aux heures et proviennent d'une série de stations côtières réparties sur les côtes de Terre-Neuve, du Labrador, des Maritimes et du golfe du Saint-Laurent, ainsi que de bouées au large. Les bulletins de prévisions maritimes sont actualisés à intervalles réguliers ou lorsque nécessaire. Ces bulletins sont aussi disponibles sur les dispositifs de réponse automatiques (ATADS) et sur Radio-Météo du SMC et aussi sur la diffusion marine continue de la radio de la Garde côtière canadienne.

5.10.4 *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.

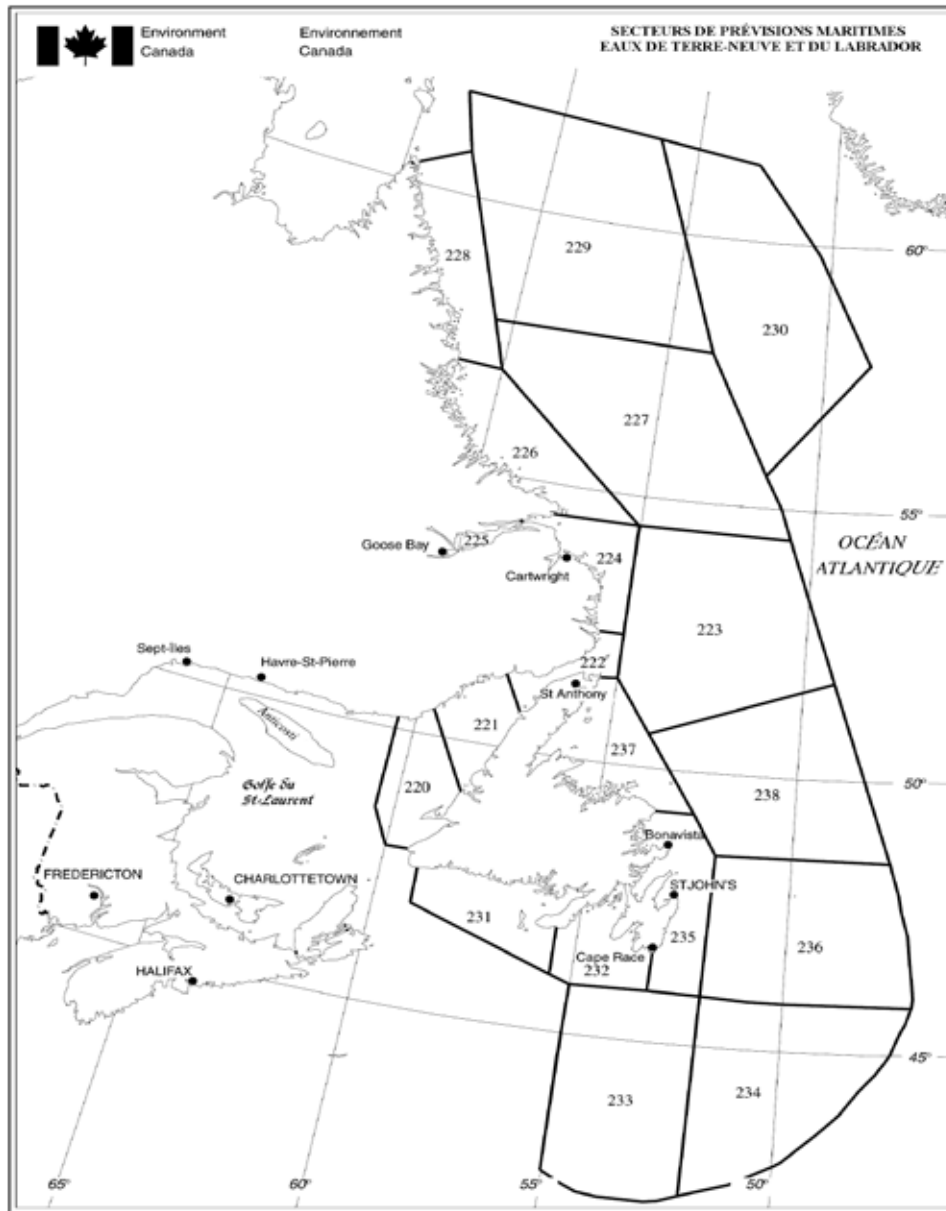
Il y a une station principale dans la région de Terre-Neuve et Labrador.

Station	Indicatif d'appel	Répétitrice
Gander	XLM 616	15

Fréquences utilisées : 162.400 MHz et 162.550 MHz.

Cette diffusion, peut être captée dans la plupart des zones côtières de Terre-Neuve et de la partie sud du Labrador. Elle contient les avertissements météo et de glace, les prévisions météorologiques maritimes, incluant la hauteur des vagues et la situation maritime technique. Une mise à jour des observations horaires en provenance de stations côtières et des bouées au large est incluse dans la diffusion. Pour de plus amples détails, consultez le site Internet suivant : <http://www.ec.gc.ca/meteo-weather/default.asp?lang=Fr&n=792F2D20-1>

Figure 5-4 - Secteurs de prévisions maritimes - Eaux de Terre-Neuve et Labrador



5.10.5 Secteur de prévisions maritimes

Tableau 5-39 - Eaux de Terre-Neuve et Labrador

Numéro	Nom de secteur	Numéro	Nom de secteur
220	Golfe – Port-au-Port	230	Mer du Labrador-Est
221	Golfe Nord-Est	231	Côte Sud-Ouest
222	Détroit de Belle Isle	232	Côte Sud
223	Banc de Belle Isle	233	Grands Bancs Sud-Ouest
224	Côte du Labrador-Sud	234	Grands Bancs Sud-Est
225	Lac Melville	235	Côte Est
226	Côte du Labrador-Centre	236	Grands Bancs Nord
227	Mer du Labrador-Sud	237	Côte Nord-Est
228	Côte du Labrador-Nord	238	Banc de l'île Funk
229	Mer du Labrador-Nord-Ouest		

Tableau 5-40 - Observations météorologiques maritimes

Nom de secteur	Nom de secteur	Nom de secteur
Argentia	Ferolle Pt.	Pool's Island
Blanc Sablon	Goose Bay	Port aux Basques
Bonavista	Grates Cove	Île Sagona
Burgeo	Hopedale	St. Anthony (aéroport)
Cap Whittle	La Scie	St John's
Cap Race	Makkovik	St-Pierre
Cartwright	Île Marticot	Stephenville
Chevery	Mary's Harbour	Twillingate
Daniel's Harbour	Nain	
Englee	Natashquan	

Les observations ne seront diffusées que lorsque disponibles.

Les observations des stations côtières et des bouées actualisées aux heures sont aussi disponibles sur Radio-Météo.

5.11 MARITIMES

5.11.1 Programme de prévisions météorologiques maritimes

Le centre de prévision des intempéries de la Région de l'Atlantique (CPIRA) situé à Dartmouth, N.-É, fournit, à l'année longue, des informations sur la météo maritime, l'état de la mer et la hauteur des vagues pour les Maritimes, jusqu'à approximativement 250 milles marins des côtes, les eaux du golfe du Saint-Laurent et d'autres plans d'eau particuliers.

5.11.2 Programme régulier

Ce programme opère une veille météorologique ainsi qu'un service d'avertissements et d'amendements, 24 heures par jour, 7 jours par semaine. Chaque prévision maritime régulière contient la prévision détaillée pour une période s'étendant jusqu'à minuit le jour suivant (jours 1 et 2). Un aperçu pour les 3 jours suivants (jours 3, 4, et 5) est également produit.

Les prévisions de la hauteur des vagues sont émises deux fois par jour. Ces prévisions couvrent la période s'étendant jusqu'à minuit le jour suivant.

5.11.3 Programme récréatif

Le programme récréatif couvre les eaux du Lac Bras d'Or au Cap Breton pendant la saison d'été (1er mai jusqu'au 31 octobre), et se veut un service offert aux navigateurs de plaisance. Des prévisions sont émises trois fois par jour.

Tableau 5-41 - Cédule de production - format texte

Nom de prévision	Heure d'émission	Fuseau	Région maritime
Situation maritime technique	03:00, 10:00, 15:30, 20:00	HNA / HAA	Maritimes
Prévisions maritimes	03:00, 10:00, 15:30, 20:00	HNA / HAA	Maritimes
	03:00, 10:00, 15:30, 20:00	HNA / HAA	Port de Halifax et ses abords
Prévision pour la navigation de plaisance	03:00, 10:00, 15:30	HNA / HAA	Lac Bras d'Or
Communiqué maritime	Au besoin	HNA / HAA	Maritimes
Avis sur les conditions météorologiques maritimes	Au besoin	HNA / HAA	Maritimes
Prévision de la hauteur des vagues	05:00, 17:00	HNA / HAA	Maritimes
Prévisions maritimes à long terme	03:00, 15:30	HNA / HAA	Maritimes

Tableau 5-42 - Cédule de production - format NAVTEX (voir la Partie 2 pour l'horaire de radiodiffusion des SCTM)

Centre SCTM	Émetteur NAVTEX	En-tête	Heure d'émission
Halifax / VCS	Chebogue	FQCN93 CWHX	03:00, 05:00, 10:00, 15:30, 17:00, 20:00 HNA / HAA
Sydney / VCO	Port Caledonia	FQCN94 CWHX	03:00, 05:00, 10:00, 15:30, 17:00, 20:00 HNA / HAA
		FQCN94 CYQX	03:00, 06:00, 10:00, 15:30, 18:00, 20:00 HNT / HAT

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

Prendre note des particularités régionales suivantes :

	Types d'avertissements	Remarques
1	Avertissement de vents forts	Cet avertissement est indiqué dans la prévision régulière pour les eaux côtières, ainsi que dans la prévision pour Halifax et le lac Bras d'Or. Il est émis du 15 avril au 15 novembre.

5.11.4 Bulletins d'observations et de prévisions météorologiques

Les observations et prévisions météorologiques sont disponibles sur le service téléphonique automatisé (ATAD) et Radio-Météo du SMC. Les observations sont mises à jour aux heures et proviennent d'une série de stations côtières s'étalant de la côte du Maine, autour des Maritimes jusqu'à l'intérieur du golfe du Saint-Laurent, ainsi que de bouées au large. Les bulletins de prévisions maritimes sont actualisés à intervalles réguliers, ou lorsque nécessaire, et sont disponible sur Radio-Météo et sur le service de radiodiffusion continue de la Garde côtière canadienne.

5.11.5 Centre canadien de prévision des ouragans

Le Centre canadien de prévision des ouragans (CCPO) est en colocation avec le Centre de prévision des intempéries de la Région de l'Atlantique. Il devient opérationnel lorsque qu'une tempête tropicale entre ou menace d'entrer dans notre zone de responsabilité (au nord de 36° N et à l'ouest de 41° W) dans les 3 prochains jours. Le CCPO peut commencer à émettre des bulletins sur une base semi-régulière jusqu'à 5 jours avant l'arrivée de la tempête tropicale afin de communiquer des renseignements fiables et instructifs sur la tempête, ce qui est également très utile à la planification préliminaire des mesures d'urgence pour les organismes d'intervention d'urgence concernés.

Quand il est opérationnel, le CCPO émet des bulletins toutes les 6 heures. Ces bulletins incluent des informations pour le public et les médias, et des messages de pronostique technique utilisés par les bureaux météorologiques du SMC et des Forces canadiennes. Les bulletins sont émis à des intervalles de trois heures lorsque les répercussions de la tempête affectent les secteurs de prévision du SMC, y compris les eaux extra-côtières.

Tableau 5-43 - Position des bouées secteur Nord-Ouest de l'Océan Atlantique

OMM#	Nom	LAT (deg)	LONG (deg)
44137	Talus Scotian Est	42.262 N	62.998 W
44138	Grand Bancs S-O	44.251 N	53.633 W
44139	Banquereau	44.240 N	57.103 W
44140	Queue des Grands Bancs	42.868 N	51.467 W
44141	Cône Laurentien	42.993 N	57.958 W
44150	Banc La Have	42.505 N	64.018 W
44251	Banc Nickerson	46.444 N	53.392 W
44255	Banc Burgeo N-É	47.267 N	57.336 W
44258	Port de Halifax	44.502 N	63.403 W

5.11.6 *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.

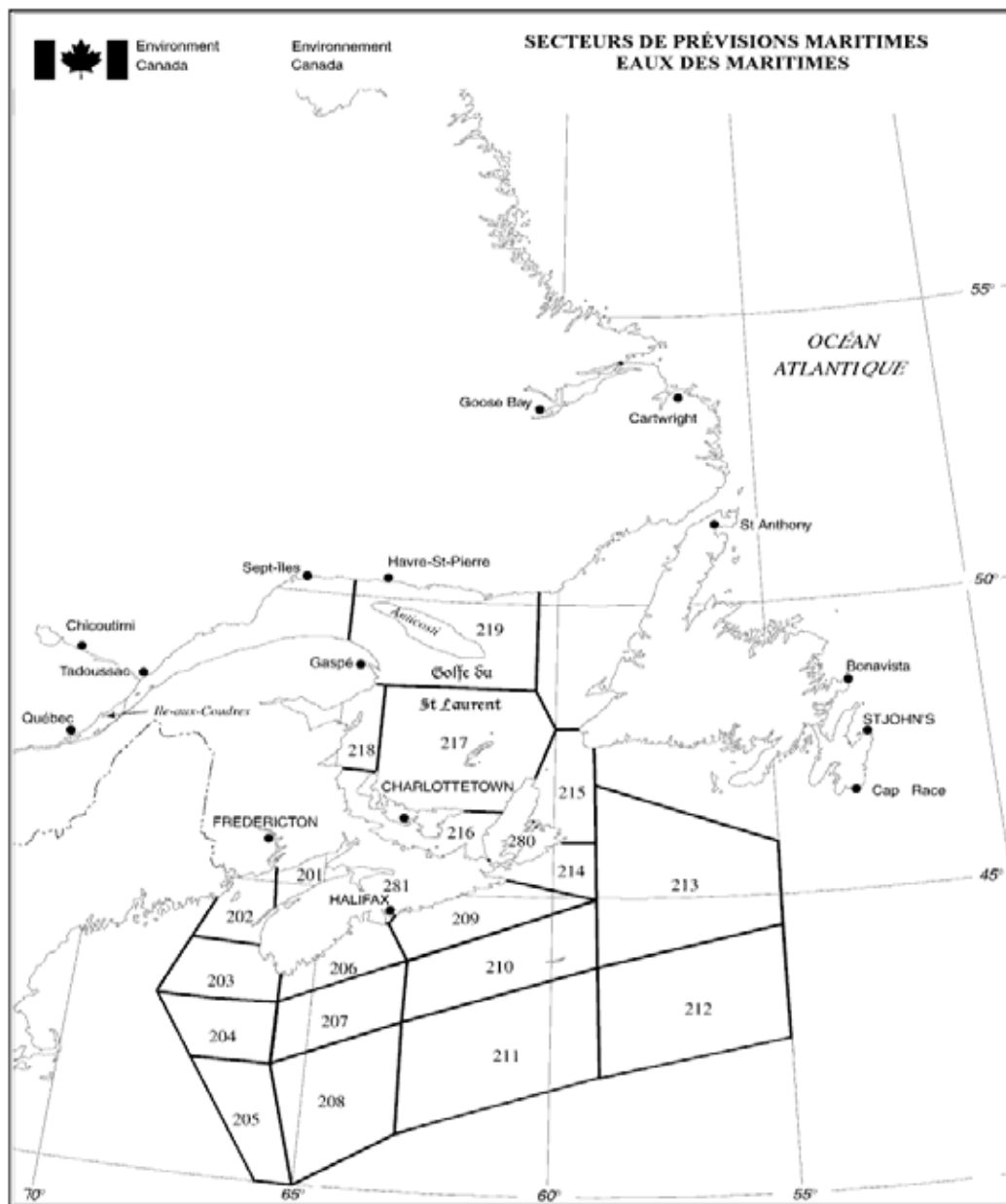
Il y a deux stations principales dans la région des Maritimes:

Stations	Indicatif d'appel	Répétitrices
Moncton	XLM 466	8
Halifax	XLK 473	14

Fréquences utilisées : 162.400 MHz, 162.475 MHz, 162.500 MHz et 162.550 MHz.

Cette diffusion peut être captée dans la plupart des zones côtières du Nouveau Brunswick, de la Nouvelle-Écosse et de l'Île-du-Prince-Édouard. Elle contient les avertissements météo et de glace, les prévisions météorologiques maritimes, incluant la hauteur des vagues et la situation maritime technique. Une mise à jour des observations horaires en provenance de stations côtières et des bouées au large est incluse dans la diffusion.

Figure 5-5 - Secteurs de prévisions maritimes - Eaux des maritimes



5.11.7 Secteur de prévisions maritimes

Tableau 5-44 - Eaux des maritimes

Numéro	Nom de secteur	Numéro	Nom de secteur	Numéro	Nom de secteur
201	Fundy	208	Talus Scotian Ouest	215	Détroit de Cabot
202	Grand Manan	209	Littoral Est	216	Détroit de Northumberland
203	Lurcher	210	Île de Sable	217	Golfe – Madeleine
204	Banc de Brown	211	Talus Scotian Est	218	Chaleur – Miscou
205	Banc Georges	212	Cône Laurentien	219	Anticosti
206	Littoral Sud-Ouest	213	Banquereau	280	Lac Bras d'Or
207	Banc La Have	214	Fourchu	281	Port de Halifax et ses abords

Tableau 5-45 - Observations météorologiques maritimes

Nom de secteur	Nom de secteur	Nom de secteur
Cap d'Espoir	Pointe-des-Monts	Îles aux Perroquets
Ile St. Paul	Pointe Heath (Anticosti)	Sept-Îles
Miscou	Port aux Basques	St. Pierre
Natashquan	Port Menier	

Les observations ne seront diffusées que lorsque disponibles.

Les observations des stations côtières et des bouées mises à jour aux heures sont aussi disponibles sur Radio-météo.

5.12 RÉGION DU QUÉBEC

5.12.1 Programme de prévisions météorologiques maritimes

Ce programme fournit des informations sur la météo maritime pour la voie navigable du Saint-Laurent et la rivière Saguenay, ainsi que pour d'autres lacs ou voies navigables particuliers.

5.12.2 Programme régulier

Zone de couverture : voie navigable du Saint-Laurent de Cornwall* Ont. à l'île d'Anticosti (65°W), et la voie navigable de la rivière Saguenay, de Saguenay à Tadoussac. (Voir carte zones 301 à 309). Ce programme opère une veille météorologique ainsi qu'un service d'avertissements et d'amendements, 24 heures par jour, 7 jours par semaine.

Les prévisions sont produites deux fois par jour partir du centre de prévision des intempéries du Québec, situé à Montréal.

*Période de couverture : À l'année *voie maritime du Saint-Laurent (entre Cornwall et Montréal) en période d'activité seulement.*

Les prévisions de hauteur des vagues sont émises 2 fois par jour pour les zones 301, 302, 303 et 305.

5.12.3 Programme récréatif

La zone de couverture comprend plusieurs lacs intérieurs et voies navigables (Voir cartes zones 380 à 386). Le programme récréatif est en activité de mai jusqu'à octobre. Le programme offre également un service d'avertissement de grains, 24 heures par jour, 7 jours par semaine pendant les mois d'été (voir Tableau 5-2 - Avertissements et veilles localisés).

Tableau 5-46 - Cédule de production - format texte

Nom de prévision	Heure d'émission	Fuseau	Région maritime
Situation maritime technique	03:00, 15:00	HNE / HAE	Fleuve Saint-Laurent et rivière Saguenay
Prévisions maritimes	03:00, 15:00	HNE / HAE	Fleuve Saint-Laurent et rivière Saguenay
Communiqué maritime	Au besoin		Au besoin
Avis sur les conditions météorologiques maritimes	Au besoin		Au besoin
Prévision de la hauteur des vagues	03:00, 15:00	HNE / HAE	Fleuve Saint-Laurent
MAFOR	03:00, 15:00	HNE / HAE	Fleuve Saint-Laurent et rivière Saguenay
Prévisions maritimes à long terme	06:00, 18:00	HNE / HAE	Fleuve Saint-Laurent et rivière Saguenay

Tableau 5-47 - Cédule de production - format NAVTEX (voir la Partie 2 pour l'horaire de radiodiffusion des SCTM)

Centre SCTM	Émetteur NAVTEX	En-tête	Heure d'émission
Les Escoumins / VCF	Moisie	FQCN97 CWUL	03:00, 15:00 HNE / HAE
		FQCN97 CWHX	03:00, 05:00, 10:00, 15:30, 17:00, 20:00 HNA / HAA
		FQCN97 CYQX	03:00, 06:00, 10:00, 15:30, 18:00, 20:00 HNT / HAT

Avertissements météorologiques maritimes (voir Tableau 5-1).

Prendre note des particularités régionales suivantes en particulier du programme régulier:

	Types d'avertissements	Remarques
1	Avertissement de vents forts	Émis entre le 1 ^{er} mai et 15 octobre seulement. S'applique au programme régulier seulement.

5.12.4 Bulletins d'observations et de prévisions météorologiques

Environnement Canada opère un réseau de stations d'observations météorologiques côtières et insulaires et d'une bouée météorologique. Des rapports météorologiques horaires de ces stations sont disponibles sur Radio-Météo d'Environnement Canada (voir Radio-Météo Canada ci-après) ou sur demande aux centres des SCTM de la Garde côtière canadienne (voir observations météo maritimes). Les prévisions maritimes sont actualisés régulièrement ou lorsque nécessaire, et sont disponibles sur Radio-météo et sur le service radiodiffusion marine continue de la Garde côtière.

5.12.5 Position de la bouée sur le fleuve Saint-Laurent

Environnement Canada opère une bouée météorologique sur le Saint-Laurent pour compléter le réseau de stations côtières et insulaires. On demande aux marins d'approcher ces bouées avec précaution, car les chaînes d'amarrage ne sont normalement pas détectables du navire, et pourraient être endommagées ou simplement coupées au contact.

OMM#	Nom	LAT (deg)	LONG (deg)
45138	Mont Louis	49.543°N	065.760°W

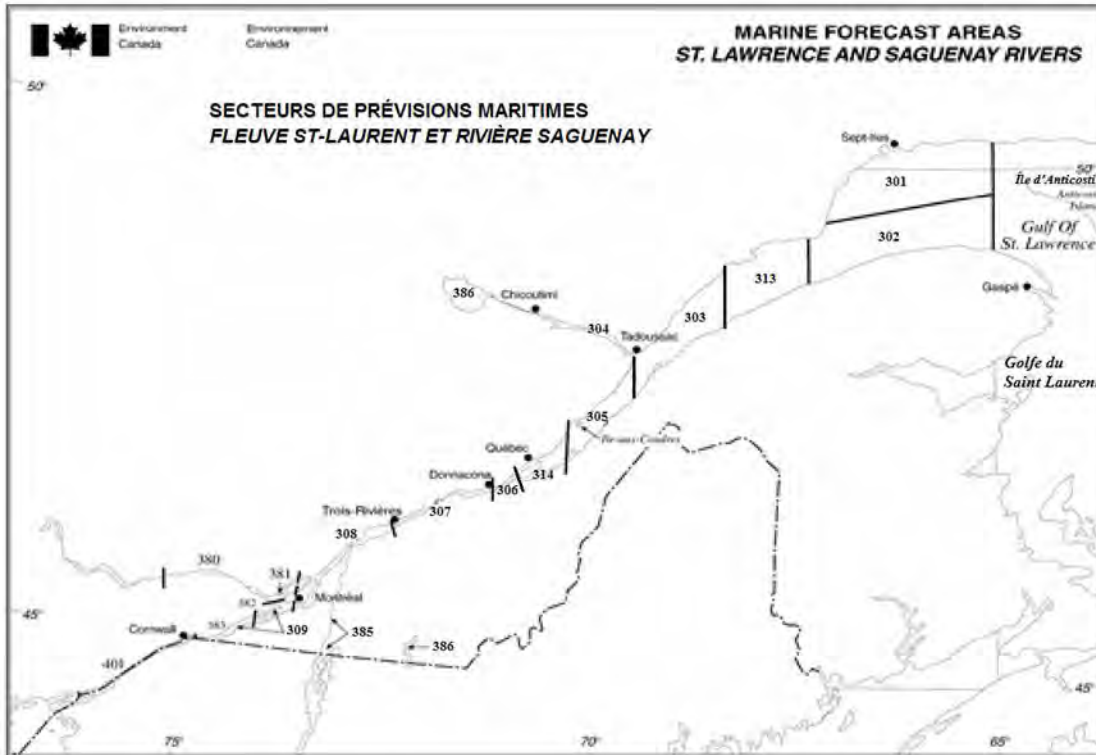
5.12.6 Radio-Météo Canada

Radio-Météo est un service public dont le but est de rendre les informations météorologiques disponibles en tout temps en français et en anglais 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 tableau ci-bas montre la liste des stations Radio-Météo qui diffusent les rapports et prévisions météorologiques sous la responsabilité de la région du Québec d'Environnement Canada. De plus, il énumère les stations Radio-Météo et leurs fréquences de transmission.

Stations	Fréquence (MHz)	Stations	Fréquence (MHz)
Montréal	162.550	Prévert	162.475
Trois-Rivières	162.400	Rivière-au-Renard	162.475
Québec	162.550	Gaspé (Pudding Stone)*	162.550
Baie St-Paul	162.400	Carleton*	162.500
Grand-Fonds	162.475	Mingan*	162.400
Mont Valin	162.550	Kegashka*	162.475
Rimouski	162.550	Harrington Harbour*	162.550
St-Cléophas	162.400	Blanc-Sablon*	162.400
Sept-Îles (Pointe Noire)	162.550	Îles de la Madeleine*	162.550

* Ces stations transmettent aussi les prévisions de la région Atlantique d'Environnement Canada (référence Région des Maritimes, Terre-Neuve et Labrador).

Figure 5-6 - Secteurs de prévisions maritimes - Fleuve St-Laurent et rivière Saguenay



5.12.7 Secteurs de prévisions maritimes

Tableau 5-48 - Eaux du Québec

Saint-Laurent / Saguenay		Principales eaux intérieures	
Numéro	Nom de secteur	Numéro	Nom de secteur
301	Pointe-des-Monts à Anticosti - moitié nord	384	Rivière Richelieu et lac Champlain nord
302	Pointe-des-Monts à Anticosti - moitié sud	385	Lac Memphrémagog - moitié nord
313	Pointe à Michel à Pointe-des-Monts	386	Lac Saint-Jean
303	Tadoussac à Pointe-à-Michel		
304	Saguenay à Tadoussac		
305	Île-aux-Coudres à Tadoussac		
306	Donnacona à Beauport		
307	Trois-Rivières à Donnacona		
308	Montréal à Trois-Rivières		
309	Cornwall à Montréal		
314	Beauport à l'Île-aux-Coudres		

Tableau 5-49 - Observations météorologiques maritimes - Fleuve Saint-Laurent et rivière Saguenay

Nom de secteur	Nom de secteur	Nom de secteur
Baie-Comeau	Sainte-Anne-de-Bellevue	Pointe Claveau
Cap-Chat	Île d'Orléans (St François)	Pointe-des-Monts
Cap Rouge	Île Rouge	Trois-Rivières
Aéroport Dorval	L'Assomption	Beauport
Île aux Grues	Lac Saint-Pierre	Sept-Îles
Île Biquette	Mont-Joli	Aéroport St-Hubert
La Pocatière	Pointe-de-l'Islet	Pointe-au-Père
Cap Madeleine	Pointe-Noire	

Les rapports sont diffusés lorsqu'ils sont disponibles.

5.13 GRANDS LACS Y INCLUANT LE FLEUVE SAINT-LAURENT À CORNWALL

5.13.1 *Programme de prévisions météorologiques maritimes*

Ce programme fournit des informations sur la météo maritime pour la voie navigable entre Cornwall et Thunder Bay et aussi pour d'autres lacs ou voies navigables spécifiques. Veuillez noter que ce programme s'applique seulement pour les eaux situées sur le côté canadien de la frontière Canada-É.U.

5.13.2 *Programme régulier de prévisions maritimes*

En plus des Grands Lacs, la zone de couverture inclut les voies navigables entre Cornwall et Thunder Bay et s'applique à l'année excepté pour la Voie maritime du Saint-Laurent où le service n'est offert que durant la saison d'opération de la Voie maritime. Les zones maritimes comprennent le lac Supérieur, la baie Whitefish, le lac Huron, la baie Géorgienne, le lac St Clair, le lac Érié, le lac Ontario et la Voie maritime du Saint-Laurent, de Kingston à Cornwall. Prenez note que les prévisions s'appliquent soit aux lacs en entier, soit aux cours d'eau spécifiés comprenant la zone de responsabilité du centre de prévisions. Ce programme opère une veille météorologique ainsi qu'un service d'avertissements et d'amendements, 24 heures par jour, 7 jours par semaine. Les prévisions régulières, la situation maritime technique et les prévisions des vagues sont produites trois fois par jour, à partir du centre de prévision des intempéries de l'Ontario, situé à Toronto.

5.13.3 *Programme de prévisions pour les plaisanciers*

Des prévisions maritimes adaptées aux besoins des navigateurs de plaisance sont émises 3 fois par jour pour les lacs Simcoe et Nipissing, le lac des Bois, le Chenal Nord et le lac Nipigon. La saison s'étend du 1^{er} mai au 30 novembre.

Tableau 5-50 - Cédule de production - format texte

Nom de prévision	Heure d'émission	Fuseau	Région maritime
Situation maritime technique	03:00, 10:30, 18:30	HNE / HAE	Grands Lacs et la portion ontarienne du fleuve Saint-Laurent.
Prévisions maritimes	03:00, 10:30, 18:30	HNE / HAE	Grands Lacs et la portion ontarienne du fleuve Saint-Laurent.
Prévision pour la navigation de plaisance	05:00, 11:30, 17:30	HNE / HAE	Lac des Bois, Lac Nipigon Chenal du Nord, Lac Nipissing, Lac Simcoe.
Communiqué maritime	Au besoin		Au besoin
Avis sur les conditions météorologiques maritimes	Au besoin		Au besoin
Prévision de la hauteur des vagues	03:00, 10:30, 18:30	HNE / HAE	Grands Lacs seulement.
MAFOR	03:00, 10:30, 18:30	HNE / HAE	Grands Lacs et la portion ontarienne du fleuve Saint-Laurent.
Prévisions maritimes à long terme	03:00, 18:30	HNE / HAE	Grands Lacs et la portion ontarienne du fleuve Saint-Laurent.

Tableau 5-51 - Cédule de production - format NAVTEX disponible en anglais seulement (voir la Partie 2 pour l'horaire de radiodiffusion des SCTM)

Centre SCTM	Émetteur NAVTEX	En-tête	Heure d'émission
Prescott / VBR	Ferndale	FQCN38 CWTO	03:00, 10:30, 18:30 HNE / HAE
Sarnia / VBE	Lac Pass	FQCN39 CWTO	03:00, 10:30, 18:30 HNE / HAE

Avertissements météorologiques maritimes (voir Tableau 5-1 - Avertissements synoptiques).

Prendre note des particularités régionales suivantes en particulier du programme régulier.

	Types d'avis	Critères d'avertissements
1	Avertissement de vents forts	Émis entre avril et novembre. S'applique à la partie canadienne seulement.

5.13.4 Bouées

Environnement Canada opère un réseau de bouées pour compléter le programme d'observation autour des Grands Lacs. Ces données font partie de l'acquisition des données météorologiques et leur but est d'améliorer les prévisions maritimes. On demande aux marins d'approcher ces bouées avec précaution, car les chaînes d'amarrage ne sont normalement pas détectables du navire, et pourraient être endommagées ou simplement 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.

Tableau 5-52 - Bouées Canada

OMM#	Nom	LAT (deg)	LONG (deg)
45132	Port Stanley	42.467 N	81.216 W
45135	Pointe-Prince-Edward	43.791 N	76.874 W
45136	Île Slate	48.535 N	86.953 W
45137	Baie Georgienne Nord	45.544 N	81.015 W
45139	Ontario Ouest	43.264 N	79.541 W

OMM#	Nom	LAT (deg)	LONG (deg)
45142	Port Colborne	42.737 N	79.290 W
45143	Baie Georgienne Sud	44.945 N	80.627 W
45147	Lac St. Clair	42.430 N	82.683 W
45148	Lac des Bois	49.660 N	94.519 W
45149	Lac Huron Sud (Bayfield)	43.542 N	82.075 W
45151	Lac Simcoe	44.500 N	79.368 W
45152	Lac Nipissing	46.233 N	79.716 W
45154	Chenal Nord-Est	46.051 N	82.637 W
45159	Lac Ontario Nord-Ouest Ajax	43.767 N	78.984 W

Tableau 5-53 - Bouées États-Unis

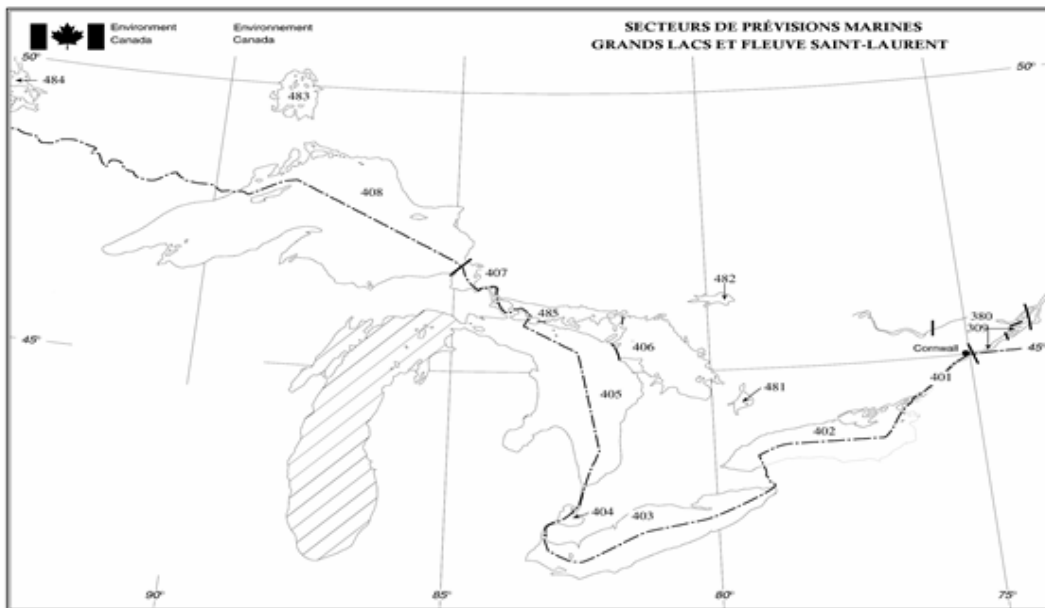
OMM#	Nom	LAT (deg)	LONG (deg)
45001	Mi-Supérieur	48.064 N	87.777 W
45002	Michigan Nord	45.344 N	86.411 W
45003	Huron Nord	45.351 N	82.840 W
45004	Supérieur Est	47.584 N	86.587 W
45005	Érié Ouest	41.677 N	82.398 W
45006	Supérieur Ouest	47.335 N	89.793 W
45007	Michigan Sud	42.675 N	87.025 W
45008	Huron Sud	44.283 N	82.416 W
45012	Lac Ontario	43.619 N	77.405 W

5.13.5 Radio-Météo Canada

La Radio-Météo dans cette région comprend un réseau étendu de stations couvrant les Grands Lacs. Les fréquences de transmission y sont de 162.400 MHz, 162.425 MHz, 162.450 MHz, 162.475 MHz, 162.500 MHz, 162.525 MHz et 162.550 MHz. On y transmet les prévisions maritimes et une sélection d'avertissements, de veilles et de prévisions maritimes et terrestres. Les observations des stations côtières et des bouées sont ajoutées à la transmission et sont mises à jour à chaque heure.

Remarque : Radio-Météo Canada alerte automatiquement les utilisateurs de certains avertissements de conditions météorologiques sévères. Si les récepteurs fournis sont équipés de systèmes d'avertissement, ils émettront un son fort et continu et/ou un scintillement de lumière lorsqu'un avertissement est émis. Des informations détaillées sur Radio-Météo Canada peuvent être trouvés à <http://www.ec.gc.ca/meteo-weather/default.asp?lang=Fr&n=792F2D20-1>.

Figure 5-7 - Secteurs de prévisions maritimes - Grands Lacs et fleuve Saint-Laurent



5.13.6 Secteurs de prévisions maritimes

Tableau 5-54 - Eaux de l'Ontario

Eaux commerciales		Eaux intérieures	
Numéro	Nom de secteur	Numéro	Nom de secteur
401	Kingston à Cornwall	481	Lac Simcoe
402	Lac Ontario	482	Lac Nipissing
403	Lac Érié	483	Lac Nipigon
404	Lac Sainte-Claire	484	Lac des Bois
405	Lac Huron	485	Chenal du Nord
406	Baie Georgienne		
407	Baie Whitefish		
408	Lac Supérieur		

Tableau 5-55 - Observations météorologiques maritimes⁽¹⁾ - Fleuve Saint-Laurent et Grands Lacs

Nom de secteur	Rapports
Barrie	Rapports de Duluth (Lac Supérieur) à De Tour Reef (Lac Huron).
Bouée ODAS du lac Simcoe	Rapports de l'Île Great Duck à Windsor.
Ville de Lagoon	Rapports de Long Point à Port Colborne.
Kingston	Rapports de Kingston à Montréal.
Baie Alexandria	Rapports de Port Weller à Kingston.
Massena	Rapports de Sarnia à Port Colborne.
Superior Shoals	Rapports de Sault-Ste-Marie à Sarnia et baie Géorgienne.
Îles Grenadier	
Montréal	

(1) Rapports diffusés lorsque disponibles. Les rapports de plateformes marines tel que bouées ou navires sont également diffusés lorsque disponibles.

5.14 SERVICE CANADIEN DES GLACES (SCG)

5.14.1 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 limite estimée des icebergs et une estimation sur le nombre d'icebergs pour chaque zone maritime.

Tableau 5-56 - Cédule de production des bulletins - format texte

Nom de prévision	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 5-57 - Cédule de production des bulletins - format NAVTEX (voir la PARTIE 2 pour l'horaire de radiodiffusion des SCTM)

Centre SCTM	Émetteur NAVTEX	En-tête	Heure d'émission
Placentia / VCP	Baie Robin Hood	FICN93 CWIS	17:50 (H), 21:50 (E) UTC
Sydney / VCO	Chebogue	FICN94 CWIS	22:10 UTC
Labrador / VOK	Cartwright	FICN95 CWIS	23:20 UTC
Iqaluit / VFF	Iqaluit	*FICN96-CWIS	07:00, 19:00 UTC
Prescott / VBR	Ferndale	FICN98 CWIS	00:40, 12:40 UTC
Sarnia / VBE	Lac Pass	FICN99 CWIS	06:00, 18:00 UTC

*NAVTEX des glaces FICN96 est transmis de SCTM Iqaluit depuis le 20 novembre 2013.

Tableau 5-58 - Critères d'avertissements des glaces

	Types d'avertissements	Critère de l'avertissement
1	Avertissement de pression des glaces	Forte pression des glaces rapportée ou prévue.
2	Avertissement de fermeture rapide de chenaux côtiers	Fermeture rapide des chenaux côtiers est prévue de se produire. Les chenaux sont des corridors principalement libres de glace, entourés 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.

5.14.2 Programme des glaces

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

5.14.3 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.

5.14.4 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 aux tableaux 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 SCG <http://www.ice-glaces.ec.gc.ca/> et par les canaux de communication commerciaux. Elles ne sont pas diffusées par les centres des SCTM.

5.14.5 Radio-Météo Canada

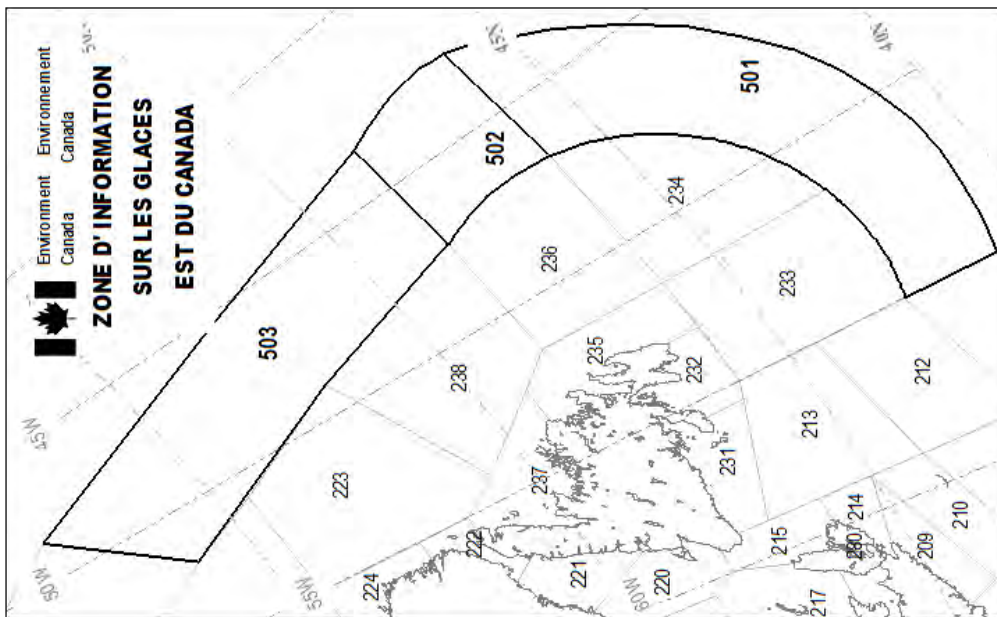
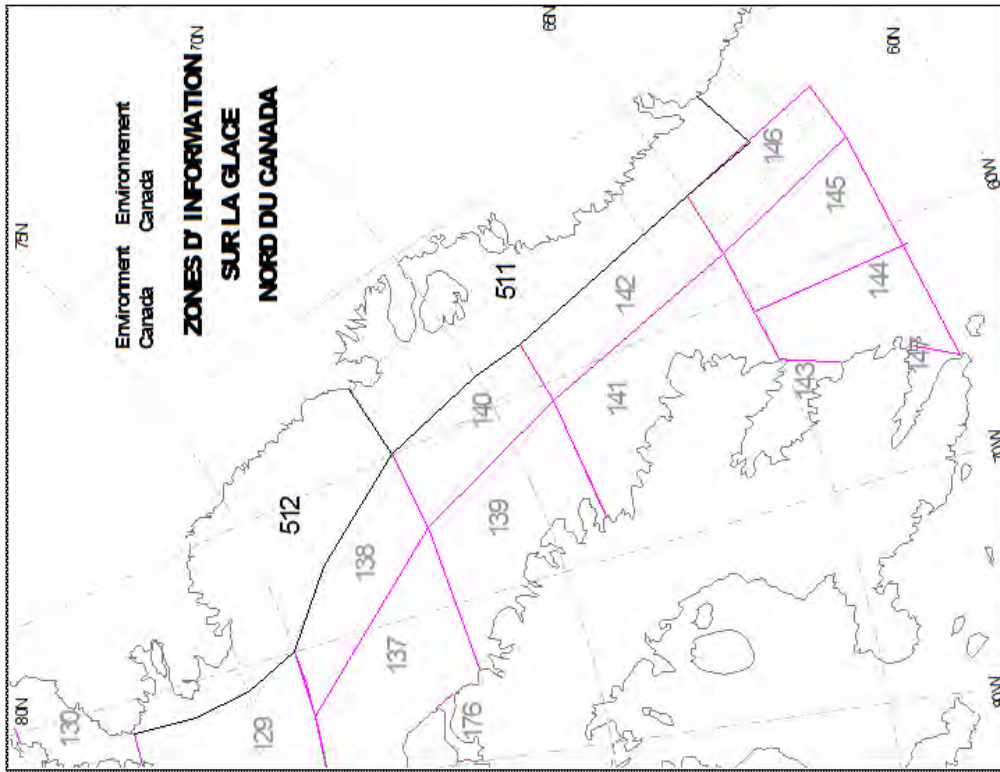
Les prévisions et les avertissements des glaces ne sont pas diffusés sur Radio-Météo. Toutefois, les navigateurs qui planifient des opérations dans les zones affectées par des conditions glacielles dangereuses, peuvent obtenir des détails concernant les conditions glacielles en consultant le site Internet du SCG à <http://www.ice-glaces.ec.gc.ca/> ou en contactant leur centre de 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.

5.14.6 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 et la portion américaine des Grands Lacs 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 5-8 - Zone d'information sur les glaces - Est du Canada et la glace Nord du Canada



5.14.7 Liste des cartes des glaces

http://www.ec.gc.ca/glaces-ice/default.asp?lang=Fr&n=B6C654BB-1#daily_ice

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 5-59 - 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
Détroit de Cabot	SCTM Sydney	Hiver
Eaux Nord-Est ou Est de Terre-Neuve	SCTM Sydney	Hiver
Eaux Sud-Est de Terre-Neuve	SCTM Sydney	Hiver
Côte 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 de M'Clure	SCTM Iqaluit (Resolute)	*Sur demande
Byam - Resolute	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 5-60 - 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	
SCTM Sydney	VCO	J3C (FM)	576	5 KW	4416, 6915.1	120 T/M

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.

5.14.8 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.