



Pêches et Océans
Canada

Fisheries and Oceans
Canada

Garde côtière
canadienne

Canadian
Coast Guard



AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME (Atlantique, Saint-Laurent, Grands Lacs, lac Winnipeg et l'Arctique de l'Est)

GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

Services de communications et de trafic maritimes

Édition annuelle 2011

IMPORTANT

*Cette publication est révisée, si nécessaire, par les Avis aux navigateurs
partie 3 publiés mensuellement*



Canada



À TOUS LES UTILISATEURS DE LA PUBLICATION

AVIS : Le site Web des ARNM http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/GCC/SCTM_Aides_radio

IMPORTANT : CETTE PUBLICATION EST RÉVISÉE AU BESOIN PAR LES AVIS AUX NAVIGATEURS PARTIE 3 PUBLIÉS MENSUELLEMENT. Le site Web : <http://www.notmar.gc.ca/politique.php>.

NOUS RECEVRONS AVEC PLAISIR VOS OBSERVATIONS SUR LE CONTENU DE LA PRÉSENTE PUBLICATION, AINSI QUE VOS SUGGESTIONS SUR LA FAÇON D'EN AMÉLIORER LA PRÉSENTATION.

VEUILLEZ NOUS FAIRE PART DE VOS COMMENTAIRES AU MOYEN DE L'UNE DES MÉTHODES SUIVANTES :

COURRIEL : MCTSCTMOTTAWA@DFO-MPO.GC.CA

TÉLÉCOPIEUR : 613-996-8902

ADRESSE POSTALE : GESTIONNAIRE
SERVICES DE COMMUNICATIONS ET DE TRAFIC MARITIMES
GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE
PÊCHES ET OCÉANS CANADA
200, RUE KENT, STATION 5S041
OTTAWA, ON K1A OE6
CANADA

Note: This publication is also available in English

On peut se procurer cette publication auprès des dépositaires autorisés du Service hydrographique du Canada (SHC). Pour avoir la liste complète des dépositaires autorisés, consultez le site <http://www.cartes.gc.ca/> ou veuillez communiquer avec SHC par courriel à l'adresse chs_sales@dfo-mpo.gc.ca. Vous pouvez également communiquer avec le bureau de distribution de cartes du SHC :

Service hydrographique du Canada
Service à la clientèle
615, rue Booth, Pièce 322
Ottawa, ON K1A 0E6
Canada

Téléphone : 613-998-4931
Télécopieur : 613-998-1217
Courriel : chs_sales@dfo-mpo.gc.ca

ou, pour les adresses des fournisseurs ou pour tout autre renseignement pertinent, visitez le site Web du SHC : <http://www.cartes.gc.ca/>.

Bureau hydrographique du Royaume-Uni

Certains diagrammes des Services du Trafic Maritime ont été reproduits à partir du document « Admiralty List of Radio Signals Volume 6 » avec la permission du bureau hydrographique du Royaume-Uni (<http://www.ukho.gov.uk/Pages/Home.aspx>). Ces diagrammes ne sont utilisés que pour inclusion dans le manuel ARNM. Il est interdit de faire des copies, de vendre ou de distribuer ce matériel dont les droits de reproduction sont réservés; ce droit s'applique à toutes les parties de ce matériel. Le Bureau hydrographique du Royaume-Uni met les données ci-jointes à la disposition des Services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne en vertu des conditions de l'entente d'autorisation HO 829/101202/08.

© Crown Copyright et les droits de base de données 2010.

NE PAS UTILISER POUR LA NAVIGATION

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

©Ministre des Pêches et Océans Canada 2011
Publié par le Service hydrographique du Canada
N° de catalogue : Fs151-7/2011F-PDF
ISBN 978-1-100-96037-1
Ottawa, Canada

**LA PRÉSENTE ÉDITION A ÉTÉ RÉVISÉE JUSQU'AU 1^{ER} JANVIER 2011
ET ANNULE ET REMPLACE TOUTES LES ÉDITIONS PRÉCÉDENTES.**

Faites parvenir au bureau régional le plus proche tel qu'indiqué à la fin de la partie 1 de cette publication, toute demande de renseignements au sujet du contenu de la présente publication ou lui signaler tant les erreurs que les omissions.

Les renseignements contenus dans le présent volume sont regroupés en → cinq parties :

1.	Avis (inclut préavis, légende, liste de fréquences et l'annuaire téléphonique et les adresses des SCTM)
2.	Côte de l'Atlantique, golfe et fleuve Saint-Laurent jusqu'à Montréal, l'est de l'arctique (y compris la baie et le détroit d'Hudson) les Grands Lacs (y compris le fleuve Saint-Laurent jusqu'à Montréal) et le lac Winnipeg
3.	Services du trafic maritime
4.	Généralités
5.	Environnement Canada

La partie 1 donne aux navigateurs des préavis sur les modifications projetées aux installations et services. De plus, cette partie inclut une légende pour les nomenclatures des Centres, les fréquences de communications maritimes mobiles, de sécurité et de correspondance publique canadiennes et l'annuaire téléphonique de télécopieur et de télex ainsi que les adresses des bureaux régionaux.

La partie 2 donne, sous forme de tableaux, des renseignements opérationnels détaillés sur les divers services disponibles dans chacune des régions en cause. Les Centres des SCTM assurent des services de communications et des services spéciaux continus, toute l'année, sauf indication contraire.

La partie 3 fournit une synthèse d'information sur les Services du trafic maritime.

La partie 4 donne une description des diverses procédures, services et systèmes disponibles ainsi que des observations et des instructions générales sur leur utilisation. De plus, on y fait état des procédures en radiotéléphonie à l'intention des navires dotés d'un radiotéléphone mais qui n'ont pas d'opérateur radio à bord. Il est essentiel d'utiliser les bonnes fréquences et de suivre les bonnes procédures afin de minimiser les retards et l'encombrement sur les canaux de communication.

La partie 5 décrit les services de météorologie maritime d'Environnement Canada qui sont délivrés par la GCC.

La présente publication a pour but de présenter, sous un format pratique, des renseignements sur les services de radiocommunications et d'aides radio à la navigation assurés au Canada par la GCC ainsi que sur les installations radio des autres organismes du gouvernement qui contribuent à assurer la sécurité des navires dans les eaux canadiennes.

La présente publication paraît en deux volumes : l'un pour la côte de l'Atlantique, le golfe et le fleuve Saint-Laurent jusqu'à Montréal, l'est de l'arctique (y compris la baie et le détroit d'Hudson) et les Grands Lacs (y compris le fleuve Saint-Laurent jusqu'à Montréal) et le Lac Winnipeg; l'autre pour la côte du Pacifique, l'Arctique de l'Ouest et le bassin de l'Athabasca et du Mackenzie. Les deux éditions sont aussi disponibles en anglais.

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 ».

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.

TABLE DE MATIÈRES

	PAGE
PARTIE 1 – AVIS AU LECTEUR	
Préavis	1-1
Fréquences canadiennes de communications maritimes mobiles de sécurité et de correspondance publique	1-4
Informations générales sur les nomenclatures des centres des SCTM (inclut les légendes)	1-6
Annuaire téléphonique/télocopieur/télex, adresses et autres informations	1-8
PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES FACILITÉS – Atlantique, golfe et fleuve Saint-Laurent jusqu’à Montréal, l’est de l’Arctique (y compris la baie et le détroit d’Hudson) les Grands Lacs (y compris le fleuve Saint-Laurent jusqu’à Montréal) et le Lac Winnipeg	
Centres des SCTM	
Halifax	2-1
Iqaluit	2-4
Labrador (Goose Bay)	2-10
Les Escoumins	2-12
Montréal	2-14
Placentia	2-16
Port aux Basques	2-19
Prescott	2-22
Québec	2-25
Rivière au Renard	2-27
Saint John	2-30
Sarnia	2-33
St. Anthony	2-35
St. John’s	2-37
Sydney	2-39
Thunder Bay	2-43
Opération du canal et des écluses	2-46
Radiotéléphonie – Couverture VHF – Grands Lacs (carte)	2-48
Couverture VHF pour le lac Winnipeg (carte)	2-49
Système des SCTM : Centres et sites – Atlantique – région de Terre-Neuve (carte)	2-50
Système des SCTM : Centres et sites – Atlantique – région des Maritimes (carte)	2-51
Système des SCTM : Centres et sites – Golfe et fleuve Saint-Laurent (carte) – région du Québec (carte)	2-52
Système des SCTM : Centres et sites - Baie et détroit d’Hudson – région du Centre et de l’Arctique et Labrador – région de Terre-Neuve (carte)	2-53
Système des SCTM : Centres et sites – Arctique – région du Centre et de l’Arctique (carte)	2-54
Radiophares à fonctionnement continu – côte de l’Atlantique, Golfe et fleuve Saint-Laurent jusqu’à Montréal, l’est de l’Arctique	2-55
Balises radar (RACONS) – côte de l’Atlantique, Golfe et fleuve Saint-Laurent jusqu’à Montréal, l’est de l’Arctique	2-55
Balises radar (RACONS) – Lac Winnipeg	2-60
Balises radar (RACONS) – Grands Lacs	2-60

TABLE DE MATIÈRES

PARTIE 3 – SERVICES DU TRAFIC MARITIME (STM)	
Est du Canada et Arctique canadien (Responsabilités; Autorisation; Communications; Descriptions des zones; Application aux zones; Rapports)	3-1
Côte Atlantique – STM ECAREG (carte)	3-13
Zone de services de trafic maritime du Nord canadien (NORDREG) (graphique)	3-14
<u>Annexes des Zones de STM</u> – Secteurs et limites; Identification et fréquences; Points d’appel; Cartes	
Baie de Fundy	3-15
Port de Halifax et ses approches	3-19
Détroit de Northumberland	3-22
Placentia Bay	3-24
Port-aux-Basques	3-26
St. John’s	3-28
Voie maritime du Saint-Laurent	3-30
Sarnia (inclut l’écoute sur le bassin des Grands Lacs)	3-35
Détroit de Belle Isle (volontaire)	3-41
Détroit de Canso et ses approches est	3-43
PARTIE 4 – GÉNÉRALITÉS	
<u>PROCÉDURES</u>	
Procédures en radiotéléphonie (Généralités; Exemples des procédures à suivre; Alphabet phonétique; Heures; Table de conversion des fuseaux horaires; Signaux horaires)	4-1
Communications de détresse (Notification rapide des autorités de Recherche et Sauvetage sur les situations à risques; Signal d’alarme; Signal/Appel/Message/Trafic/Procédures de Détresse)	4-4
Communications d’urgence (Signal/Appel d’urgence)	4-7
Communications de sécurité (Signal/Appel/Messages de sécurité)	4-8
Aides à la navigation (Positions; Rapports sur le fonctionnement anormal des aides radio; radiophares; balises radar (RACONS))	4-9
<u>SYSTÈMES</u>	
SMDSM – Le système mondial de détresse et de sécurité en mer au Canada (Définition; Raison d’être; Information de sécurité en mer; Zones maritimes du SMDSM; Communications entre les navires SMDSM et les autres navires; Important avis de sécurité concernant le VHF/ASN; centres des SCTM de la GCC; Service NAVTEX de la GCC) (cartes)	4-10
Règlement sur l’identification et le suivi à distance des bâtiments	4-12
Système ASN/VHF – Prédiction de la portée radio – Océan Atlantique (carte)	4-18
Système ASN/VHF – Prédiction de la portée radio – Fleuve St-Laurent (carte)	4-19
Exigences de Transports Canada concernant le SMDSM et conseils importants sur les procédures opérationnelles d’alerte	4-21
Conseils aux Capitaines de Navires en détresse et alerte des Autorités de Recherche et de Sauvetage	4-23
Procédures de sécurité et de détresse radiotéléphoniques (tableau)	4-31

TABLE DE MATIÈRES

Amver – Système automatique d’entraide pour le sauvetage des navires	4-33
Système différentiel de positionnement mondial (DGPS) (tableaux et cartes)	4-38
Rapport sur les renseignements exigés au préalables (RREP)	4-43
<u>SERVICES</u>	
Avis à la navigation	4-45
Service mondial d’avertissements de navigation (NAVAREA) (carte)	4-46
Service du téléphone cellulaire (*16) - Situations d’urgence maritime	4-49
Service de radiogoniométrie (VHF/DF)	4-49
Plan de route	4-49
La recherche et le sauvetage dans les zones de compétence canadienne	4-50
Service de messages des Services de communications et de trafic maritimes (Tarifs des messages; Messages : météorologiques, pollution, conseils médicaux, quarantaine, pilotage et navals officiels)	4-51
Service des avis sur les glaces	4-53
Service Hydrographique du Canada	4-55
Inspection des appareils radio	4-55
Numéros pour le permis ayant trait aux stations radio et d’identification de service maritime mobile (MMSI)	4-57
Demande d’inspection radio-navires obligatoirement pourvus de radio	4-58
Service téléphonique maritime	4-59
PARTIE 5 – PROGRAMME D’AVERTISSEMENTS ET DE PRÉVISIONS MARITIMES ET DE GLACE D’ENVIRONNEMENT CANADA	
Généralités	5-1
Programme de bouées	5-4
PRAMA	5-4
Officiers météorologiques portuaires (OMP) et liste de personne à contacter	5-5
NAVTEX (exemples et abréviations)	5-6
Décodage du MAFOR	5-10
Formulaire de suggestions et commentaires	5-11
Nord du Canada (Programme de prévisions et d’avertissements météorologiques maritimes; Cédule de production; Messages météorologiques ou des glaces; Disponibilité des produits par radio facsimilé; Bouées; Radio météo du Canada)	5-12
Secteurs de prévisions maritimes – Nord du Canada (carte) (NAVTEX et prévisions maritimes; Observations météorologiques)	5-14
Terre-Neuve et Labrador (Programme de prévisions météorologiques maritimes; Cédule de production; Bulletins météorologiques; Radio météo du Canada)	5-17
Secteurs de prévisions maritimes – Eaux de Terre-Neuve-et-Labrador (carte); (Secteurs de prévisions maritimes; Observations météorologiques maritimes)	5-18
Maritimes (Programme de prévisions et d’avertissements météorologiques maritimes; Cédule de production; Bulletins météorologiques; Centre canadien des ouragans; Positions des bouées; Radio météo du Canada)	5-20

TABLE DE MATIÈRES

Secteurs de prévisions maritimes – Eaux des Maritimes (carte); (Secteurs de prévisions maritimes; Observations météorologiques maritimes)	5-22
Québec (Programme de prévisions et d'avertissements météorologiques maritimes; Cédule de production; bulletins météorologiques; Positions de la bouée; Radio météo du Canada)	5-23
Secteurs de prévisions maritimes – Fleuve Saint-Laurent et Rivière Saguenay (carte); (Secteurs de prévisions maritimes; Observations météorologiques maritimes)	5-25
Grands Lacs y incluant le Fleuve Saint-Laurent en amont de Cornwall (Programme de prévisions et d'avertissement météorologiques maritimes; Cédule de production; Bulletins météorologiques; Produits disponibles par télécopieur; Bouées; Radio météo du Canada)	5-26
Secteurs de prévisions maritimes – Grands Lacs et Fleuve Saint-Laurent (Secteurs de prévisions maritimes; Observations météorologiques maritimes)	5-28
Service canadien des glaces (SCG) – (Programme d'information sur les glaces; Cédule de production; Avertissements de glaces; Prévisions des glaces; Rapports ou observations de glace; Cartes de glace; Balises de glace; Radio météo du Canada)	5-29
Zones d'information sur la glace (carte) (Zone d'information sur la glace; Cartes de glace)	5-31

PARTIE 1

AVIS AU LECTEUR

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 (GCC). 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) → **Annonce relative au service Loran-C**

En Janvier 2010, la GCC et la Garde côtière américaine (USCG) ont annoncé la mise hors service définitive du signal Loran-C.

Le 8 février 2010, la USCG a cessé d'émettre tous les signaux Loran-C à l'intérieur des États-Unis, y compris ceux couvrant les Grands Lacs.

Le 3 août 2010, la GCC et la USCG ont conjointement cessé d'émettre les signaux Loran-C couvrant les côtes est et ouest du Canada.

Les navigateurs sont priés de noter que le service Loran-C n'est plus disponible et qu'ils ne peuvent donc pas s'en servir pour la navigation.

Pour tout commentaire, veuillez communiquer avec John Festarini, gestionnaire intérimaire, Aides à la navigation, Garde côtière canadienne, 200, rue Kent, 5e étage, Ottawa, ON, Canada, K1A 0E6; par courriel à l'adresse suivante : John.Festarini@dfo-mpo.gc.ca ou par téléphone au 613-998-1411.

2) → **Préavis de NAVAREA**

La GCC a assumé la coordination dans les NAVAREA (zones de navigation) XVII et XVIII aux fins du service mondial d'avertissements de navigation (SMAN). Le service SafetyNET international d'émission d'avis aux navigateurs en anglais respectera la « condition opérationnelle initiale » le 1^{er} juillet 2010. Pendant la période d'IOC, la GCC ne pourra garantir la disponibilité du service, car il ne sera alors offert qu'à des fins d'essai. La date à laquelle ce dernier devrait respecter la « condition pleinement opérationnelle » est le 1^{er} juin 2011.

Les NAVAREA sont des zones géographiques en mer constituées afin de coordonner la diffusion de renseignements sur la sécurité maritime. Grâce à la mise en œuvre d'un système SafetyNET international pour les nouvelles NAVAREA XVII et XVIII, les navigateurs naviguant dans les eaux arctiques au nord du 67^e parallèle nord pourront recevoir des avis et d'autres renseignements pertinents relatifs à la sécurité par le biais des satellites du système Inmarsat C en mode d'appel de groupe amélioré (AGA), tant qu'ils se trouveront dans la zone de couverture des satellites d'Inmarsat.

La diffusion des messages du réseau SafetyNET dans les nouvelles NAVAREA arctiques visera une zone rectangulaire jusqu'à ce que des modifications de réception pour les appareils SafetyNET aient été apportées par l'intégration et l'identification des limites des NAVAREA arctiques. La réception des messages visant une zone rectangulaire devrait être automatique à bord des navires se trouvant dans la zone rectangulaire et celle de couverture des satellites d'Inmarsat.

NAVAREA visées :

NAVAREA XVII	NAVAREA XVIII
80 00 N 175 00 E	80 00 N 125 00 W
80 00 N 115 00 W	80 00 N 050 00 W
62 00 N 115 00 W	62 00 N 050 00 W
62 00 N 175 00 E	62 00 N 125 00 W

Les navigateurs devraient consulter le manuel d'utilisation du fabricant approprié pour savoir comment régler leur matériel d'AGA afin de recevoir les messages pertinents du réseau SafetyNET.

Les avis de NAVAREA seront diffusés deux fois par jour aux heures suivantes :

NAVAREA XVII (ROP) à 1130 UTC et à 2330 UTC

NAVAREA XVIII (ROA-W) à 1100 UTC et à 2300 UTC

Tout commentaire au sujet de la réception des avis de NAVAREA, en particulier au-dessus du 75^e parallèle nord, est le bienvenu et peut être formulé aux coordonnées ci-après :

NAVAREA XVII et XVIII

Centre des SCTM de Prescott

Téléphone : 613-925-4471

Fax : 613-925-4519

Courriel : navarea17.18@innav.gc.ca

Il faut signaler qu'Environnement Canada assurera la coordination dans les METAREA (zones météo) et la diffusion de renseignements météorologiques maritimes par le biais du système SafetyNET international. Des détails sur ce service seront donnés par le biais d'*Avis aux navigateurs* et d'autres publications maritimes.

3) → **Règlement sur la zone de services de trafic maritime du Nord canadien (NORDREG)**

À compter du 1 juillet 2010, le système de rapport sur la zone de services de trafic maritime du Nord canadien (NORDREG) est obligatoire pour certaines catégories de navires. La zone NORDREG, qui couvre les eaux du nord du Canada, s'étend également jusqu'aux limites de la zone économique exclusive du Canada. Les catégories de navires suivantes vont devoir faire rapport à NORDREG :

- Navires de 300 tonnes ou plus de jauge brute;
- Navires qui remorquent ou poussent un navire, lorsque la jauge combinée du navire et du bâtiment qu'il remorque ou qu'il pousse est de 500 tonnes ou plus de jauge brute; et
- Navires qui transportent un polluant ou des marchandises dangereuses ou qui remorquent ou poussent un navire qui pousse un navire transportant un polluant ou des marchandises dangereuses.

Les catégories de navires citées ci-haut qui se dirigent vers la zone NORDREG ou qui se trouvent déjà dans la zone devraient contacter NORDREG CANADA ou le centre des SCTM de la GCC le plus près pour obtenir les informations complètes sur la façon de se conformer à ces nouvelles exigences.

4) → **Système d'identification automatique (AIS) - Installation du matériel AIS de l'est du Canada**

Au mois de février 2011, la Garde côtière canadienne va commencer à offrir un service AIS avec un statut de capacité opérationnelle initiale.

Le système AIS de la GCC va couvrir la plupart des eaux de l'est du Canada, soit du détroit de Belle Isle jusqu'à la baie de Fundy, la majorité des eaux du golfe Saint-Laurent, le fleuve Saint-Laurent et les eaux canadiennes des Grands Lacs. Le matériel AIS va être installé aux centres des SCTM suivants :

NL : St. Anthony; St. John's; Placentia; Port-aux-Basques.
NS : Sydney; Halifax.
NB : Saint John.
QC : Rivière-au-Renard; Les Escoumins; Québec; Montréal.
ON : Sarnia.

Au cours de cette période, les centres des SCTM seront en mesure de recevoir l'information dynamique (position, course et vitesse), l'information statique (description du navire), ainsi que l'information sur le voyage tel que transmise par le AIS du navire. Le système AIS de la GCC sera en mode 'Capacité Opérationnelle Initiale' (IOC) jusqu'à avis contraire. Les centres des SCTM annonceront l'installation de leur système AIS par le biais d'un Avis de la navigation. Les navigateurs seront informés par voie d'Avis à la Navigation et d'Avis aux Navigateurs lorsque le système sera en 'condition d'opération totale' (COT).

Le service de messages de sécurité et de messages binaires ne sera pas disponible jusqu'à ce qu'une décision soit prise sur le sujet.

5) → **Service de radiodiffusion du METOC de la flotte des Forces canadiennes**

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

6) **Le service commercial de correspondance publique**

Compte tenu de la baisse de la demande et de l'existence d'autres services de remplacement, la Garde côtière canadienne a cessé, depuis le 31 décembre 1999, d'assumer un service de correspondance publique dans certaines régions spécifiques.

→ La Garde côtière canadienne a cessé d'offrir le service de messages à plein tarif depuis le 31 décembre 2007. Le service téléphonique commercial n'est plus disponible à partir des centres des SCTM de Montréal, Québec et de la région du Centre et de l'Arctique (Inuvik, Iqaluit, Thunder Bay, Sarnia et Prescott).

7) → **Abandon de la surveillance des balises de détresse opérant sur 121,5/243 MHz par la constellation de satellites COSPAS-SARSAT**

COSPAS-SARSAT est le programme international d'exploitation d'une série de satellites sur orbites de basse altitude et sur orbites géostationnaires à des fins de recherche et de sauvetage. En réponse aux recommandations de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), le Conseil du programme COSPAS-SARSAT a annoncé, à sa réunion d'octobre 2000 qu'il abandonnerait progressivement le traitement par satellite des balises de détresse fonctionnant dans la gamme de 121,5/243 MHz et qu'il encouragerait les utilisateurs à **adopter des balises fonctionnant sur 406 MHz avant d'ici 2009** au plus tard.

Trois types de balises de détresse sont présentement utilisées : les émetteurs de localisation d'urgence (ELT) employés à bord des aéronefs, les radiobalises de localisation de sinistres (RLS, par satellite) employées à bord des navires, et les balises de localisation personnelle (PLB) employées par le personnel à terre.

L'incidence de ce changement devrait être négligeable à bord des navires canadiens, car aucune RLS maritime fonctionnant sur 121,5 MHz ne fait l'objet d'un certificat d'approbation technique (CAT) valide en vertu de la *Loi sur la radiocommunication*. Par conséquent, il est illégal pour quiconque de vendre ou d'installer une RLS au Canada ou à bord d'un navire canadien. Seules les RLS COSPAS-SARSAT émettant sur 406 MHz sont approuvées pour fins d'utilisation au Canada et les changements de détection par satellite ne visent pas ces appareils.

Le recours aux balises de détresse fonctionnant sur 406 MHz, plutôt qu'aux balises fonctionnant sur 121,5/243 MHz, réduira les problèmes de fausses transmissions de balises reçues par les centres de coordination des opérations de sauvetage.

Les navigateurs sont encouragés à se doter de RLS à déploiement automatique et à **enregistrer** sans frais leurs RLS COSPAS-SARSAT fonctionnant sur 406 MHz dans la base de données des balises canadiennes au Système canadien d'enregistrement en ligne de balises, Case Postale 1000 Stn Forces, Astra, ON K0K 3W0, par téléphone 1-877-406-SOS1(7671), par télécopieur 1-877-406-FAX8(3298), par courriel CBR@sarnet.dnd.ca ou à <http://www.canadianbeaconregistry.forces.gc.ca/>.

**IMPORTANT !
N'OUBLIEZ PAS D'ENREGISTRER VOTRE RLS
CECI POURRAIT VOUS SAUVER LA VIE**

Interruption du service de surveillance d'INMARSAT 'E' RLS depuis le 1^{er} décembre, 2006

INMARSAT a cessé d'offrir le service de surveillance des communications de détresse d'INMARSAT 'E' RLS depuis le **1^{er} décembre 2006**. Les navigateurs devraient vérifier avec INMARSAT afin d'échanger les INMARSAT 'E' RLS qu'ils ont en leurs possession. De plus, les navigateurs devraient acheter et s'équiper uniquement de COSPAS-SARSAT 406 MHz RLS.

8) ***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://www.sararegistry.gc.ca/default_f.cfm.

Note : 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 1^{er} 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.

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.

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 :

- (1) Terre-Neuve et Labrador;
- (2) Littoral de l'Atlantique, golfe et fleuve Saint-Laurent jusqu'à Montréal inclusivement;
- (3) Grands Lacs (y compris le Saint-Laurent en amont de Montréal);
- (4) Arctique de l'est; et
- (5) Arctique de l'ouest.

Fréquence		Voie	Classe d'émission	Régions d'utilisation	Notes
kHz navire	kHz côte				
	490		F1B	1, 2, 3, 4	Service NAVTEX (Français)
	518		F1B	1, 2, 3, 4	Service NAVTEX (Anglais)
2003			J3E	2	Communications entre navires (le bas Saint-Laurent jusqu'à Pointe Ouest, île d'Anticosti)
2118	2514		J3E	→ 1, 2, 4, 5	Correspondance publique
2134			J3E	1, 2	Communications entre navires (navires de pêche seulement)
2158	2550		J3E		Correspondance publique (navires américains seulement)
2182	2182		J3E	1, 2, 4	Fréquence Internationale de détresse et d'appel
2187.5	2187.5		G2B		Appels de détresse, d'urgence et de sécurité (ASN)
2206	2582		J3E	1, 2, 4	Correspondance publique
2237			J3E	1, 2	Communications entre navires (autres que les navires de pêche)
	2598		J3E	1, 2	Diffusions météo et Avis à la navigation
2638			J3E	1, 2	Communications entre navires (fréquence partagée avec les navires américains)
2738			J3E	1, 2	Communications entre navires (fréquence partagée avec les navires américains)
2815	2530		J3E	2	Correspondance publique
	2749		J3E	2	Diffusions météo et Avis à la navigation
	3253		J3C	4	Radio fac-similé
3023	3023		J3E	→ 1, 2, 3, 4, 5	Fréquence internationale de SAR sur place (aéronefs/navires)
4071	4363	403	J3E	4	Correspondance publique
4083	4375	407	J3E	1, 2, 4	Correspondance publique
4084.7	4379.1	408	J3E	1, 2	Correspondance publique
4100.2	4394.6	413	J3E	1, 2	Correspondance publique
4116	4408	418	J3E	1, 2	Correspondance publique
4125	4125		J3E	→ 1, 2, 3, 4, 5	Détresse et sécurité, y compris la recherche et le sauvetage (aéronefs/navires)
4177.5	4177.5		F1B	→ 4, 5	Impression Directe sur Bande Étroite (IDBE)
4207.5	4207.5		F1B	→ 4, 5	Fréquence d'alerte (ASN)
	4416		J3C	2	Radio fac-similé
5680	5680		J3E	→ 1, 2, 3, 4, 5	Fréquence internationale SAR sur place (aéronefs/navires)
6206	6507	603	J3E	1, 2, 4	Correspondance publique
6212	6513	605	J3E	1, 2, 4	Correspondance publique
6215	6215		J3E	4	Fréquence internationale de détresse et d'appel
6268	6268		F1B	→ 4, 5	Impression Directe sur Bande Étroite (IDBE)
6312	6312		F1B	→ 4, 5	Fréquence d'alerte (ASN)
	7710		J3C	4	Radio fac-similé
8228	8752	812	J3E	1, 2, 4	Correspondance publique
8261	8785	823	J3E	1, 2	Correspondance publique
8267	8791	825	J3E	1, 2, 4	Correspondance publique
8291	8291		J3E	4	Fréquence internationale de détresse et d'appel
8376.5	8376.5		F1B	→ 4, 5	Impression Directe sur Bande Étroite (IDBE)
8414.5	8414.5		F1B	→ 4, 5	Fréquence d'alerte (ASN)
→	8416.5		F1B	4, 5	Impression Directe sur Bande Étroite (IDBE) Diffusions météo et Avis à la navigation
12230	13077	1201	J3E	1, 2, 4	Correspondance publique
12290	12290		J3E	4	Fréquence internationale de détresse et d'appel
12520	12520		F1B	→ 4, 5	Impression Directe sur Bande Étroite (IDBE)
12577	12577		F1B	→ 4, 5	Fréquence d'alerte (ASN)
16369	17251	1604	J3E	1, 2	Correspondance publique
16420	16420		J3E	4	Fréquence internationale de détresse et d'appel
16562.3	17335.2	1634	J3E	1, 2	Correspondance publique
16695	16695		F1B	→ 4, 5	Impression Directe sur Bande Étroite (IDBE)
16804.5	16804.5		F1B	→ 4, 5	Fréquence d'alerte (ASN)
22037.2	22633.2	2213	J3E	2	Correspondance publique

Fréquence		Voie	Classe d'émission	Régions d'utilisation	Notes
MHz navire	MHz côte				
156.300		06	F3E	1, 2, 3, 4	Communications de sécurité entre navires; Fréquence internationale SAR sur place (aéronefs/navires)
156.400		08	F3E	1, 2, 3, 4	Communications de sécurité entre navires (2 ^{ème} choix)
156.450	156.450	09	F3E	2	Services du trafic maritime & Communications entre navires
156.500	156.500	10	F3E	2	Services du trafic maritime & Communications entre navires
156.525	156.525	70	G2B	1, 2, 3, 4	Voie internationale de détresse, de sécurité et d'appel pour Appel Sélectif Numérique (ASN) uniquement.
156.550	156.550	11	F3E	2, 3	Services du trafic maritime (STM) et Pilotage
156.575	156.575	71	F3E	2	Services du trafic maritime (STM)
156.600	156.600	12	F3E	2, 3	STM/Activités des ports/Pilotage
156.650	156.650	13	F3E	2, 3	STM/Communications de navigation entre passerelles
156.700	156.700	14	F3E	2, 3	STM/Activités des ports/Pilotage
156.800	156.800	16	F3E	1, 2, 3, 4	Voie internationale de détresse, de sécurité et d'appel
	161.650	21B	F3E	1, 2, 3	Diffusions météo et Avis à la navigation
156.925	156.925	78A	F3E	1, 2, 3, 4	Communications entre navires de pêche
157.100	157.100	22A	F3E	1, 2, 3	Communications entre navires et la Garde côtière canadienne
	161.750	23B	F3E	1, 3	Diffusions météo et Avis à la navigation
157.200	161.800	24	F3E	2, 3	Correspondance publique
157.275	161.875	85	F3E	2, 3	Correspondance publique
157.300	161.900	26	F3E	1, 2, 3, 4	Correspondance publique
157.350	161.950	27	F3E	2, 3	Correspondance publique
157.375	157.375	87	F3E	1, 2, 3	Opérations du port/mouvements des navires
157.425	157.425	88	F3E	1, 2, 3	Opérations du port/mouvements des navires
	161.775	83B	F3E	3	Diffusions météo et Avis à la navigation
	161.850	25B	F3E	3	Diffusions météo et Avis à la navigation
161.975	161.975	87B	G2B	1, 2, 3	AIS-1
	162.000	28B	F3E	3	Diffusions météo et Avis à la navigation
162.025	162.025	88B	G2B	1, 2, 3	AIS-2

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.

INFORMATIONS GÉNÉRALES SUR LES NOMENCLATURES DES CENTRES DES SCTM

- Les fréquences d'émission et de réception sont énumérées en kHz.
- Les fréquences de réception indiquées en caractères gras indiquent que les centres des SCTM maintiennent une écoute permanente sur ces fréquences.**
- 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.
- 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 ».)

Légende pour les nomenclatures des centres des SCTM

AIS	Système d'identification automatique
ASN	Appel sélectif numérique
BC	Diffusions
C	Radiophare à fonctionnement continu
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
IDBE	Impression Directe sur Bande Étroite
J3C	Fac-similé – 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
SS	Navire/Terre – Communications du navire à la terre et de la terre au navire
TS	Signaux horaires
UTC	Temps universel coordonné (Le temps UTC est équivalent au temps TMG)
*	Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre
#	Les émissions sont faites simultanément sur les fréquences données
◆	Service de radiogoniométrie par VHF disponible
➔	Modification ou addition depuis la dernière édition complète

ANNUAIRE TÉLÉPHONIQUE / TÉLÉCOPIEUR / TÉLEX

<i>SERVICE</i>	<i>NUMÉRO DE TÉLÉPHONE</i>	<i>NUMÉRO DE TÉLÉCOPIEUR</i>	<i>NUMÉRO DE TÉLEX</i>	<i>INDICATIF DE RÉPONSE</i>	<i>IDENTITÉ MMSI</i>
CENTRE DES SCTM (indicatif d'appel)					
HALIFAX, NS (VCS)	902-426-9750	902-426-4483			00 316 0016
IQUALUIT*, NU (VFF)	867-979-5269	867-979-4264	→063-15529		00 316 0023
LABRADOR, (Goose Bay) NL (VOK)	709-896-2252	709-896-8455			00 316 0022
LES ESCOUMINS*, QC (VCF)	418-233-2194	418-233-3299			00 316 0026
MONTRÉAL*, QC (VFN)	450-928-4544	450-928-4547			00 316 0028
PLACENTIA, NL (VCP)	709-227-2181 709-227-2182	709-227-5637	016-4530	CCGTC SNF	00 316 0019
PORT AUX BASQUES*, NL (VOJ)	709-695-2167	709-695-7784			00 316 0018
PRESCOTT*, ON (VBR)	613-925-4471	613-925-4519			00 316 0029
QUÉBEC*, QC (VCC)	418-648-4427	418-648-7244			00 316 0027
RIVIÈRE-AU-RENARD*, QC (VCG)	418-269-5686	418-269-5514			00 316 0025
SAINT JOHN*, (Fundy), NB (VAR)	506-636-4696 1-888-528-6444	506-636-5000			00 316 0015
SARNIA, ON (VBE)	519-336-4003	519-336-0229			00 316 0030
ST ANTHONY, NL (VCM)	709-454-3852	709-454-3716			00 316 0021
ST JOHN'S, NL (VON)	709-772-2106 709-772-2083	709-772-5369	016-4530	CCGTC SNF	00 316 0020
SYDNEY*, NS (VCO)	902-564-7751 1-800-686-8676	902-564-7662			00 316 0017
THUNDER BAY, ON (VBA)	807-345-5190	807-345-2688			00 316 0031
ECAREG CANADA					
DARTMOUTH, NS	902-426-4956	902-426-4483			
RIVIÈRE-AU-RENARD*, QC	418-269-3843	418-269-5514			
ST. JOHN'S, NL	709-772-2083 709-772-2106	709-772-5369	016-4530	CCGTC SNF	
NORDREG CANADA					
IQUALUIT, NU	867-979-5724	867-979-4264	063-15529	NORDREG CDA	

* service disponible en français et en anglais

CENTRE CONJOINT DE RECHERCHE ET SAUVETAGE (JRCC) / CENTRE SECONDAIRE DE SAUVETAGE MARITIME (MRSC)				
<i>SERVICE</i>	<i>NUMÉRO DE TÉLÉPHONE</i>	<i>NUMÉRO DE TÉLÉCOPIEUR</i>	<i>NUMÉRO DE TÉLEX</i>	<i>INDICATIF DE RÉPONSE</i>
HALIFAX, NS (JRCC)	902-427-8200 1-800-565-1582	902-427-2114	584331699943 VIA INMARSAT B AOR-W	
QUÉBEC*, QC (MRSC)	418-648-3599 1-800-463-4393	418-648-3614		
ST. JOHN'S, NL (MRSC)	709-772-5151 1-800-563-2444	709-772-5369	581-331600063 (Telex- INMARSAT B pour la région de l'Atlantique Est)	MRSC SNF
TRENTON, ON (JRCC)	613-965-3870 1-800-267-7270	613-965-7190	066-2282	
GLACES				
DARTMOUTH, NS	902-426-5664	902-426-6073		
IQUALUIT, NU	867-979-5724	867-979-4264	063-15529	NORDREG CDA
QUÉBEC, QC	418-648-7290 418-648-2214	418-648-3614		
SARNIA, ON	519-383-1855	519-337-2498		
ST. JOHN'S, NL	709-772-2078	709-772-5369		

* service disponible en français et en anglais

ADRESSES DES BUREAUX RÉGIONAUX (pour la couverture de la côte Est, de l'Arctique de l'Est et du Centre du Canada)

<p>Surintendant régional Services de communications et de trafic maritimes Pêches et Océans Canada Garde côtière canadienne Case postale 5667 ST. JOHN'S, NL A1C 5X1 Téléphone : 709-772-5119 Télécopieur : 709-772-5666</p>	<p>• Surintendant régional Services de communications et de trafic maritimes Pêches et Océans Canada Garde côtière canadienne Case postale 1000, rue Parker DARTMOUTH, NS B2Y 3Z8 Téléphone : 902-426-3797 Télécopieur : 902-426-6765</p>
<p>• Surintendant régional Services de communications et de trafic maritimes Pêches et Océans Canada Garde côtière canadienne 101, boulevard Champlain QUÉBEC, QC G1K 7Y7 Téléphone : 418-648-5522 Télécopieur : 418-648-4877</p>	<p>• Surintendant régional Services de communications et de trafic maritimes Pêches et Océans Canada Garde côtière canadienne 520, rue Exmouth SARNIA, ON N7T 8B1 Téléphone : 519-383-1937 Télécopieur : 519-383-1991</p>

- service disponible en français et en anglais

CENTRES RÉGIONAUX DE DIFFUSION DES AVIS À LA NAVIGATION (AVNAV)

<p>Pêches et Océans Canada Garde côtière canadienne Centre des SCTM St. John's Case postale 5667 ST JOHN'S, NL A1C 5X1 Téléphone : 709-772-2083 / 2106 Télécopieur : 709-772-5369</p>	<p>• Pêches et Océans Canada Garde côtière canadienne Centre des SCTM Sydney ➔ 1190, chemin Westmount SYDNEY, NS ➔ B1R 2J6 Téléphone : 902-564-7751 ou 1-800 686-8676 Télécopieur : 902-564-2446 Courriel : notshipssyd@mar.dfo-mpo.gc.ca</p>
<p>• Pêches et Océans Canada Garde côtière canadienne ➔ Centre des SCTM Québec 101, boulevard Champlain QUÉBEC, QC G1K 7Y7 Téléphone : 418-648-5410 / 4427 Télécopieur : 418-648-7244</p>	<p>➔ • Pêches et Océans Canada Garde côtière canadienne Centre des SCTM Prescott 401 King Street West PRESCOTT, ON K0E 1T0 Téléphone : 613-925-0666 ou 1-800-265-0237 Télécopieur : 613-925-4519</p>
<p>• Pêches et Océans Canada Garde côtière canadienne Centre des SCTM Iqaluit Case postale 189 IQALUIT, NU X0A 0H0 Téléphone : 867-979-5269 Télécopieur : 867-979-4264</p>	

- service disponible en français et en anglais

PARTIE 2

HALIFAX, NOUVELLE-ÉCOSSE

Centre des Services de communications et de trafic maritimes

MMSI : 00 316 0016

Indicatif d'appel : VCS

HEURES : H24

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

Pour les services de trafic maritime, veuillez adresser les appels à Halifax trafic – référence section 3.

Service radio disponible en anglais seulement.

Adresse postale : Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Agent responsable Opérations – SCTM
Centre des SCTM Halifax
2^e étage, Shannon Hill
Case postale 1000
DARTMOUTH, NS B2Y 3Z8

No. de téléphone : 902-426-9750

Opérations des SCTM

902-426-9738

Agent responsable

902-426 4956

ECAREG

No. de télécopieur : 902-426-4483

Courriel : CCGOPS@ELSMAIL.NET
HLXECAREG1@INNAV.GC.CA ECAREG Canada

◆ Centre des SCTM d'Halifax – 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 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.

SCTM Halifax / VCS – Communications navire/terre

INSTALLATIONS SITUÉES À :	VOIES	FRÉQUENCES	FRÉQUENCES	REMARQUES
		D'ÉMISSION	DE RÉCEPTION	
Sambro ◆ 44°28'21"N 63°37'13"W	C16 C26* C27* C70			
		2182J3E 2514J3E 2582J3E		
Ecum Secum ◆ 44°57'53"N 62°08'56"W	C16 C24* C26* C70			

SCTM Halifax / VCS – Communications navire/terre				
INSTALLATIONS SITUÉES À :	VOIES	FRÉQUENCES	FRÉQUENCES	REMARQUES
		D'ÉMISSION	DE RÉCEPTION	
Kingsburg ♦ 44°16'32"N 64°17'15"W	C16 C24* C26* C70			
			2182 2118* 2206*	
Fox Island ♦ 45°19'47"N 61°04'46"W	C16 C24* C26* C70			
			2182 2118* 2206*	
Halifax 44°41'03"N 63°36'35"W	C12 C14 C16 C70			
Chebucto Head 44°30'26"N 63°31'24"W	C12 C14 C16			

SCTM Halifax / VCS – Diffusions

HEURES UTC	FRÉQUENCES	CONTENU
0240	2749J3E C21B Sambro Fox Island C83B Ecum Secum	RADIOTÉLÉPHONIE : <ul style="list-style-type: none"> • Synopsis technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 203 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.
0810	2749J3E	RADIOTÉLÉPHONIE : <ul style="list-style-type: none"> • Synopsis technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 203 à 214. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
1110	C21B Sambro Fox Island C83B Ecum Secum	RADIOTÉLÉPHONIE : <ul style="list-style-type: none"> • 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.
1540	2749J3E C21B Sambro Fox Island C83B Ecum Secum	RADIOTÉLÉPHONIE : <ul style="list-style-type: none"> • Synopsis technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 203 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.
1940	2749J3E	RADIOTÉLÉPHONIE : <ul style="list-style-type: none"> • Synopsis technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 203 à 214. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).

SCTM Halifax / VCS – Diffusions

HEURES UTC	FRÉQUENCES	CONTENU
Continu	C21B Sambro Fox Island C83B Ecum Secum	RADIOTÉLÉPHONIE : <ul style="list-style-type: none">• Synopsis technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 203 à 214.• Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).

Remarque : La radiodiffusion maritime continue est interrompue trois fois par jour (0240, 1110 et 1540) pour la diffusion des Avis à la navigation

IQALUIT, NUNAVUT

Centre des Services de communications et de trafic maritimes

MMSI : 00 316 0023

Indicatif d'appel : VFF

HEURES : H24

Les services sont disponibles de la mi-juin à la fin-novembre 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.

Service radio disponible en français et en anglais.

Adresse postale : Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Agent responsable
SCTM Iqaluit / NORDREG Canada
Case postale 189
IQALUIT, NU X0A 0H0

No. de téléphone : **867-979-5269** **Opérations des SCTM**

867-979-5260 Agent responsable
867-979-5724 Opérations NORDREG

No. de télécopieur : 867-979-4264 Opérations des SCTM/NORDREG

No. de télex (téléfax) : 063-15529 NORDREG CDA

Courriel : IQANORDREG@INNAV.GC.CA

SCTM Iqaluit / VFF – Communications navire/terre

INSTALLATIONS SITUÉES À :	VOIES	FRÉQUENCES	FRÉQUENCES	REMARQUES
		D'ÉMISSION	DE RÉCEPTION	
Iqaluit → 63°43'52"N 68°32'32"W	C16 C26*			Le site d'Iqaluit est opérationnel de la mi-juin approximativement à la fin novembre.
	403 603 812 1201	2182J3E 2582J3E 4363J3E 6507J3E 8752J3E 13077J3E	2182 2206 4071 6206 8228 12230	
		4207.5F1B 6312.0F1B 8414.5F1B 12577.0F1B 16804.5F1B	4207.5 6312.0 8414.5 12577.0 16804.5	Ces fréquences sont utilisées uniquement pour les appels de détresse et de sécurité utilisant l'appel sélectif numérique (ASN).
		4177.5F1B 6268F1B 8376.5F1B 12520F1B 16695F1B	4177.5 6268 8376.5 12520 16695	Ces fréquences sont utilisées uniquement pour les communications de détresse et de sécurité utilisant l'impression Directe sur Bande Étroite (IDBE).
		4125J3E 6215J3E 8291J3E 12290J3E 16420J3E	4125 6215 8291 12290 16420	Ces fréquences sont utilisées uniquement pour les communications de détresse et de sécurité en radiotéléphonie.

SCTM Iqaluit / VFF – Communications navire/terre

INSTALLATIONS SITUÉES À :	VOIES	FRÉQUENCES	FRÉQUENCES	REMARQUES
		D'ÉMISSION	DE RÉCEPTION	
→ Killinek 60°25'27"N 64°50'30"W	403	2182J3E	2182	Le site de Killinek est opérationnel du début juillet approximativement à la fin d'octobre.
		2514J3E	2118	
		2582J3E	2206	
		4363J3E	4071	
→ Coral Harbour 64°09'01"N 83°22'22"W	403 605 825 1201	2182J3E	2182	Le site de Coral Harbour est opérationnel de la mi-juillet approximativement à la fin d'octobre.
		2514J3E	2118	
		2582J3E	2206	
		4363J3E	4071	
		6513J3E	6212	
→ Resolute 74°44'47"N 95°00'11"W	C16 C26			Le site de Resolute est opérationnel de la mi-juillet approximativement à la fin d'octobre.
		403 825	2182J3E	
	2582J3E		2206	
	4363J3E		4071	
	8791J3E		8267	
			4207.5 6312.0 8414.5 12577.0 16804.5	Ces fréquences sont utilisées uniquement pour les appels de détresse et de sécurité utilisant l'appel sélectif numérique (ASN)
		4177.5 6268 8376.5 12520 16695	Ces fréquences sont utilisées uniquement pour les communications de détresse et de sécurité utilisant l'impression Directe sur Bande Étroite (IDBE)	
		4125 6215 8291 12290 16420	Ces fréquences sont utilisées uniquement pour les communications de détresse et de sécurité en radiotéléphonie	

SCTM Iqaluit / VFF – Diffusions

HEURES UTC	FRÉQUENCES	CONTENU
0100	3253J3C (Resolute) 7710J3C (Iqaluit)	RADIOFAC-SIMILÉ : Cartes météorologiques <ul style="list-style-type: none"> Analyse de surface maritime (Arctique). Pronostique des vents maritimes (Arctique) (produit expérimental). Pronostique régional des vents maritimes (sur demande).
0110	2514J3E (Coral Harbour) 6513J3E (Coral Harbour)	RADIOTÉLÉPHONIE : <ul style="list-style-type: none"> Synopsis technique et prévisions maritimes pour les régions : 150, 155, 156, 157, 158, 159, 162, 163, 311 et 312. Régions suivantes sur demande : 151, 152, 153, 154, 160, 161, 164 et 310. Avis à la navigation pour les régions de NORDREG à l'est de 106W et vers le sud de la côte du Labrador jusqu'à 58N.

SCTM Iqaluit / VFF – Diffusions

HEURES UTC	FRÉQUENCES	CONTENU
0200	3253J3C (Resolute) 7710J3C (Iqaluit)	RADIOFAC-SIMILÉ : Cartes de glaces Émises par Resolute : Analyse des glaces – Baie de Baffin, Approches de Resolute, Resolute-Byam, Détroit d’Eureka, Détroit de McClure, Canal Parry et Queen Maud. Émises 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.
0205	2514J3E (Killinek) 2582J3E (Iqaluit/Resolute) 4363J3E (Iqaluit/Resolute) C26 (Iqaluit/Resolute) 6507J3E (Iqaluit) 2514J3E (Coral Harbour) 6513J3E (Coral Harbour)	RADIOTÉLÉPHONIE : <ul style="list-style-type: none"> • Information sur les lisières des glaces. • Prévisions sur les glaces pour le secteur Est et le secteur Nord de l’Arctique. • Prévisions sur les glaces pour la Baie d’Hudson et le Bassin Foxe. *Autres bulletins disponibles sur demande.
0300	490F1B	NAVTEX : (S) Français <ul style="list-style-type: none"> • Prévisions maritimes pour les régions: 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150.
0310	518F1B	NAVTEX : (T) Anglais <ul style="list-style-type: none"> • Prévisions maritimes pour les régions: 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150.
→0330	8416.5F1B (Iqaluit)	Impression Directe sur Bande Étroite (IDBE) <ul style="list-style-type: none"> • Bulletins METAREA pour les régions 100 à 108, 111 à 142, 153, 154, 170 à 173, et 175 à 177. • Avertissements NAVAREA XVII et XVIII.
0600	3253J3C (Iqaluit) 7710J3C (Resolute)	RADIOFAC-SIMILÉ : Cartes météorologiques <ul style="list-style-type: none"> • Analyse de surface maritime (Arctique). • Pronostique des vents maritimes (Arctique) (produit expérimental) • Pronostique régional des vents maritimes (sur demande)
0700	3253J3C (Iqaluit) 7710J3C (Resolute)	RADIOFAC-SIMILÉ : Cartes de glaces Émises par Resolute : Analyse des glaces – Baie de Baffin, Approches de Resolute, Resolute-Byam, Détroit d’Eureka, Détroit de McClure, Canal Parry et Queen Maud. Émises 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..
0700	490F1B	NAVTEX : (S) Français <ul style="list-style-type: none"> • Prévisions maritimes pour les régions : 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150.
0710	518F1B	NAVTEX : (T) Anglais <ul style="list-style-type: none"> • Prévisions maritimes pour les régions : 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150.
1000	3253J3C (Resolute) 7710J3C (Iqaluit)	RADIOFAC-SIMILÉ : Cartes météorologiques <ul style="list-style-type: none"> • Analyse de surface maritime (Arctique) • Pronostique des vents maritimes (Arctique) (produit expérimental) • Pronostique régional des vents maritimes (sur demande)

SCTM Iqaluit / VFF – Diffusions

HEURES UTC	FRÉQUENCES	CONTENU
1100	3253J3C (Resolute) 7710J3C (Iqaluit)	RADIOFAC-SIMILÉ : Cartes de glaces Émises par Resolute : Analyse des glaces – Baie de Baffin, Approches de Resolute, Resolute-Byam, Détroit d’Eureka, Détroit de McClure, Canal Parry et Queen Maud. Émises 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.
1100	490F1B	NAVTEX : (S) Français <ul style="list-style-type: none"> • Avis à la navigation de sécurité pour les eaux de NORDREG à l’est de 106W et vers le sud de la côte du Labrador jusqu’à 58N. • Bulletins sur les conditions glacielles dangereuses pour les eaux de l’est de l’arctique
1110	518F1B	NAVTEX : (T) Anglais <ul style="list-style-type: none"> • Avis à la navigation de sécurité pour les eaux de NORDREG à l’est de 106W et vers le sud de la côte du Labrador jusqu’à 58N. • Bulletins sur les conditions glacielles dangereuses pour les eaux de l’est de l’arctique.
1240	2582J3E (Resolute) 4363J3E (Resolute) C26 →(Resolute)	RADIOTÉLÉPHONIE : <ul style="list-style-type: none"> • Synopsis technique et prévisions maritimes pour les régions 125, 135, 136, 137 et 138. • Avis à la navigation pour toutes les régions de NORDREG à l’est de 106W et vers le sud de la côte du Labrador jusqu’à 58N.. <p>* Résumés et prévisions maritimes pour toute autre région disponibles sur demande.</p>
1320	2514J3E (Coral Harbour) 6513J3E (Coral Harbour)	RADIOTÉLÉPHONIE : <ul style="list-style-type: none"> • Synopsis technique et prévisions maritimes pour les régions : 150, 155, 156, 157, 158, 159, 162, 163, 311 et 312. • Régions suivantes sur demande : 151, 152, 153, 154, 160, 161, 164 et 310. • Information sur les glaces pour les régions : 150, 155, 156, 157, 158, 159, 160 et 162. • Avis à la navigation pour toutes les régions de NORDREG à l’est de 106W et vers le sud de la côte du Labrador jusqu’à 58N.
→ 1410	2514J3E (Killinek) 2582J3E (Iqaluit) 4363J3E (Iqaluit) 6507J3E (Iqaluit) C26 (Iqaluit)	RADIOTÉLÉPHONIE : <ul style="list-style-type: none"> • Synopsis technique et prévisions maritimes pour les régions 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 228, 229 et 230. • Régions suivantes sur demande : 137, 138 et 150. • Avis à la navigation pour toutes les régions de NORDREG à l’est de 106W et vers le sud de la côte du Labrador jusqu’à 58N. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
1500	490F1B	NAVTEX : (S) Français <ul style="list-style-type: none"> • Prévisions maritimes pour les régions : 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150.
1510	518F1B	NAVTEX : (T) Anglais <ul style="list-style-type: none"> • Prévisions maritimes pour les régions : 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150.
→ 1530	8416.5F1B (Iqaluit)	Impression Directe sur Bande Étroite (IDBE) <ul style="list-style-type: none"> • Bulletins METAREA pour les régions 100 à 108, 111 à 142, 153, 154, 170 à 173, et 175 à 177. • Avertissements NAVAREA XVII et XVIII.

SCTM Iqaluit / VFF – Diffusions

HEURES UTC	FRÉQUENCES	CONTENU
1705	2514J3E (Killinek) 2582J3E (Iqaluit/Resolute) 4363J3E (Iqaluit/Resolute) C26 (Iqaluit/ Resolute) 6507J3E (Iqaluit) 2514J3E (Coral Harbour) 6513J3E (Coral Harbour)	RADIOTÉLÉPHONIE : <ul style="list-style-type: none"> • Information sur les lisières des glaces • Prévisions sur les glaces pour le secteur Est et le secteur Nord de l'Arctique. • Prévisions sur les glaces pour la Baie d'Hudson et le Bassin Foxe. <p>* Autres bulletins disponibles sur demande</p>
1900	490F1B	NAVTEX : (S) Français <ul style="list-style-type: none"> • Prévisions maritimes pour les régions : 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150.
1910	518F1B	NAVTEX : (T) Anglais <ul style="list-style-type: none"> • Prévisions maritimes pour les régions : 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150.
2100	3253J3C (Iqaluit) 7710J3C (Resolute)	RADIOFAC-SIMILÉ : Cartes météorologiques <ul style="list-style-type: none"> • Analyse de surface maritime (Arctique). • Pronostique des vents maritimes (Arctique) (produit expérimental). • Pronostique régional des vents maritimes (sur demande).
2200	3253J3C (Iqaluit) 7710J3C (Resolute)	RADIOFAC-SIMILÉ : Cartes de glaces Émises par Resolute : Analyse des glaces – Baie de Baffin, Approches de Resolute, Resolute-Byam, Détroit d'Eureka, Détroit de McClure, Canal Parry et Queen Maud. Émises 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.
2235	2514J3E (Killinek) 2582J3E (Iqaluit) 4363J3E (Iqaluit) 6507J3E (Iqaluit) C26 (Iqaluit)	RADIOTÉLÉPHONIE : <ul style="list-style-type: none"> • Synopsis technique et prévisions maritimes pour les régions 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 228, 229 et 230. • Régions suivantes sur demande : 137, 138 et 150. • Avis à la navigation pour toutes les régions de NORDREG à l'est de 106° W et vers le sud de la côte du Labrador jusqu'à 58° N. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
2300	490F1B	NAVTEX : (S) Français <ul style="list-style-type: none"> • Avis à la navigation de sécurité pour les eaux de NORDREG à l'est de 106W et vers le sud de la côte du Labrador jusqu'à 58N. • Bulletins sur les conditions glacielles dangereuses pour les eaux de l'est de l'Arctique.
2310	518F1B	NAVTEX : (T) Anglais <ul style="list-style-type: none"> • Avis à la navigation de sécurité pour les eaux NORDREG à l'est de 106W et vers le sud de la côte du Labrador jusqu'à 58N • Bulletins sur les conditions glacielles dangereuses pour les eaux de l'est de l'Arctique.
2310	2582J3E (Resolute) 4363J3E (Resolute) C26 (Resolute)	RADIOTÉLÉPHONIE : <ul style="list-style-type: none"> • Synopsis technique et prévisions maritimes pour les régions 125,135, 136,137 et 138. • Avis à la navigation pour toutes les régions de NORDREG à l'est de 106W et vers le sud de la côte du Labrador jusqu'à 58N. <p>* Résumés et prévisions maritimes pour toute région disponibles sur demande</p>

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

Modulation : J3C (FM)	Index de coopération : 576	Puissance : → 1 KW
Vitesse tambour : 120 rpm	Fréquences : 3251.1 kHz, 7708.1 kHz (BLS)	
	Fréquences : 3253 kHz, 7710 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.

LABRADOR (GOOSE BAY), TERRE-NEUVE ET LABRADOR

Centre des Services de communications et de trafic maritimes

MMSI : 00 316 0022

Indicatif d'appel : VOK

HEURES : H24

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

Service radio disponible en anglais seulement.

Adresse postale : Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Agent responsable – Opérations des SCTM
Centre des SCTM Labrador
Case postale 720, Succursale C
GOOSE BAY, NL A0P 1C0

No. de téléphone : 709-896-2252 **Opérations des SCTM**

709-896-5817 Agent responsable

No. de télécopieur : 709-896-8455

Courriel : → ECAGOY@INNAV.GC.CA

SCTM Labrador / VOK – Communications navire/terre

INSTALLATIONS SITUÉES À:	VOIES	FRÉQUENCES	FRÉQUENCES	REMARQUES
		D'ÉMISSION	DE RÉCEPTION	
Cartwright 53°42'30"N 57°01'17"W	407*	2182J3E 2514J3E 2538J3E 2582J3E 4375.0J3E	2182 2118* 2142* 2206* 4083.0*	
Hopedale 55°27'24"N 60°12'30"W	407* 605* C16 C26* C70	2182J3E 2514J3E 2538J3E 2582J3E 4375.0J3E 6513J3E	2182 2118* 2142* 2206* 4083.0* 6212*	
Cartwright 53°43'38"N 56°58'06"W	C16 C24* C70			
Goose Bay 53°18'12"N 60°31'27"W	C16 C26* C70			
Nain 56°32'49"N 61°42'49"W	C16 C24* C70			

SCTM Labrador / VOK – Diffusions

HEURES UTC	FRÉQUENCES	CONTENU
0137	2598J3E (Cartwright) 2598J3E (Hopedale)	RADIOTÉLÉPHONIE : <ul style="list-style-type: none"> • Synopsis technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229 et 230. • Conditions et lisières des glaces pour la côte du Labrador.
0350	518F1B	NAVTEX : (X) <ul style="list-style-type: none"> • Météo.
0750	518F1B	NAVTEX : (X) <ul style="list-style-type: none"> • Météo.
0910	518F1B	NAVTEX : (X) <ul style="list-style-type: none"> • Météo arctique pour les régions 141, 142, 144, et 145.
1007	2598J3E (Cartwright) 2598J3E (Hopedale)	RADIOTÉLÉPHONIE : <ul style="list-style-type: none"> • Synopsis technique, prévisions maritimes et de la hauteur des vagues pour les régions 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229 et 230. • Conditions et lisières des glaces pour la côte du Labrador.
1107	2598J3E (Cartwright) 2598J3E (Hopedale)	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).
1150	518F1B	NAVTEX : (X) <ul style="list-style-type: none"> • Avis à la navigation.
1437	2598J3E (Cartwright) 2598J3E (Hopedale)	RADIOTÉLÉPHONIE : <ul style="list-style-type: none"> • Synopsis technique et prévisions maritimes pour les régions 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229 et 230. • Conditions et lisières des glaces pour la côte du Labrador.
1550	518F1B	NAVTEX : (X) <ul style="list-style-type: none"> • Météo.
1950	518F1B	NAVTEX : (X) <ul style="list-style-type: none"> • Météo.
2037	2598J3E (Cartwright) 2598J3E (Hopedale)	RADIOTÉLÉPHONIE : <ul style="list-style-type: none"> • Synopsis technique et prévisions maritimes pour les régions 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229 et 230. • Conditions et lisières des glaces pour la côte du Labrador. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
2110	518F1B	NAVTEX : (X) <ul style="list-style-type: none"> • Météo arctique pour les régions 141, 142, 144, et 145.
2307	2598J3E (Cartwright) 2598J3E (Hopedale)	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.
2350	518F1B	NAVTEX : (X) <ul style="list-style-type: none"> • Avis à la navigation (été) Glaces (hiver).
Continu	C83B (Cartwright) Nain 21B Goose Bay Hopedale	RADIOTÉLÉPHONIE : <ul style="list-style-type: none"> • Synopsis technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 222, 223, 224, 225, 226, 227 et 228. • Observations météorologiques actuelles (lorsque disponibles) pour les endroits suivants : 1. Goose Bay 3. Makkovik 5. Nain 2. Cartwright 4. Hopedale 6. 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).

LES ESCOUMINS, QUÉBEC

Centre des Services de communications et de trafic maritimes

MMSI : 00 316 0026

Indicatif d'appel : VCF

HEURES : H24

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

Pour les services de trafic maritime veuillez adresser les appels à Les Escoumins trafic - référence section 3.

Service radio disponible en français et en anglais.

Adresse postale : Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Agent responsable – Opérations des SCTM
Centre des SCTM Les Escoumins
35, rue Otis
LES ESCOUMINS, QC G0T 1K0

No. de téléphone : 418-233-2194 **Opérations des SCTM**

418-233-2854 Agent responsable

No. de télécopieur : 418-233-3299

Courriel : LesSector1@innav.gc.ca

◆ Centre des SCTM de Les Escoumins - 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 Mont-Louis, Lac Daigle (Sept-Iles) 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.

SCTM Les Escoumins / VCF – Communications navire/terre

INSTALLATIONS SITUÉES à :	VOIES	FRÉQUENCES	FRÉQUENCES	REMARQUES
		D'ÉMISSION	DE RÉCEPTION	
Mont-Louis ◆ 49°12'48"N 65°46'27"W	C14 C16 C26* C70			
Lac D'aigle ◆ 50°17'21"N 66°18'43"W	C14 C16 C26* C70			
Grosses-Roches ◆ 48°54'51"N 67°06'38"W	C14 C16 C84* C70			
Mont-Joli 48°36'30"N 68°13'45"W	C9 C16 C26* C70			
Les Escoumins 48°19'03"N 69°25'13"W	C9 C16 C24* C70			

SCTM Les Escoumins / VCF – Communications navire/terre

INSTALLATIONS SITUÉES À :	VOIES	FRÉQUENCES	FRÉQUENCES	REMARQUES
		D'ÉMISSION	DE RÉCEPTION	
Rivière-du-Loup 47°45'26"N 69°36'14"W	C9 Ch16 C26*			
Sacré-Cœur 48°12'45"N 69°52'15"W	C9 C16 C26* C70			
Cap Est 48°22'55"N 70°41'25"W	C9 C16 C26* C70			

SCTM Les Escoumins / VCF – Diffusions

HEURES UTC	FRÉQUENCES	CONTENU
Continu	C21B Lac D'aigle Grosses-Roches Cap-Est C83B Mont-Louis Mont-Joli Sacré-Cœur	RADIOTÉLÉPHONIE : <ul style="list-style-type: none"> • Prévisions maritimes pour les régions 219, 301, 302, 303, 304 et 305. • Avis à la navigation pour la région de l'Île aux Coudres jusqu'à une ligne de Mingan à Cap Gaspé incluant Port Meunier et la pointe Ouest d'Anticosti ainsi que la Rivière Saguenay. • → Informations sur les glaces pour le fleuve Saint-Laurent et la Rivière Saguenay (lorsque disponibles). • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).

→ Observations météorologiques horaires pour certains endroits spécifiques, Synopsis technique et MAFOR disponibles sur demande

MONTREAL, QUEBEC

Centre des Services de communications et de trafic maritimes

MMSI : 00 316 0028

Indicatif d'appel : VFN

HEURES : H24

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

Pour les services de trafic maritime veuillez adresser les appels à Montréal trafic – référence section 3.

Service radio disponible en français et en anglais.

Adresse postale : Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Agent responsable – Opérations des SCTM
Centre des SCTM Montréal
101, boulevard Rolland Therrien
5^e étage
LONGUEUIL, QC J4H 4B9

No. de téléphone : 450-928-4544 Opérations des SCTM

450-928-4543 Agent responsable

No. de télécopieur : 450-928-4547

Courriel : mtlsup@innav.gc.ca

Les services de correspondance publique ne sont plus disponibles depuis le 1^{er} novembre 2003.

SCTM Montréal / VFN – Communications navire/terre

INSTALLATIONS SITUÉES À :	VOIES	FRÉQUENCES	FRÉQUENCES	REMARQUES
		D'ÉMISSION	DE RÉCEPTION	
Longueuil 45°32'57"N 73°29'47"W	C10 C16			
Mont Saint-Bruno 45°33'25"N 73°19'33"W	C10 C16 C24 C70 C85			
Mont Rigaud 45°27'00"N 74°17'48"W	C16 C70 C84			En service de la mi-mars à la fin décembre
Sorel 46°02'45"N 73°06'52"W	C10 C16 C26 C70			
L'Acadie 45°19'17"N 73°18'34"W	C16 C24 C70			En service du 1 mai au 31 octobre

SCTM Montréal / VFN – Diffusions

HEURES UTC	FRÉQUENCES	CONTENU
Continu	C21B Mont Saint-Bruno C25B Mont Rigaud	RADIOTÉLÉPHONIE : <ul style="list-style-type: none">• Synopsis technique et prévisions maritimes pour les régions 308 et 309.• Niveau d'eau pour Montréal, Sorel, Trois-Rivières, Pointe Claire, Ste-Anne de Bellevue.• Avis à la navigation pour la région de Cornwall jusqu'à la bouée S-2 et de l'embouchure de la Rivière des Outaouais jusqu'à la bouée H331.• Informations sur les glaces.• Message de la voie maritime.
Continu	C25B Sorel	RADIOTÉLÉPHONIE : <ul style="list-style-type: none">• Synopsis technique et prévisions maritimes pour les régions 308 et 309.• Niveau d'eau pour Montréal, Sorel, Trois-Rivières, Pointe-Claire*, Ste-Anne de Bellevue*.• Avis à la navigation.• Informations sur les glaces.• Message de la voie maritime.
Continu	C83B L'Acadie	RADIOTÉLÉPHONIE : <ul style="list-style-type: none">• Prévisions maritimes pour les régions 308 et 309.• Niveau d'eau pour Montréal, Sorel, Trois-Rivières, Pointe-Claire*, Ste-Anne de Bellevue*.• Avis à la navigation de l'embouchure de la rivière Richelieu jusqu'à la frontière des É-U incluant la baie Missisquoi.• Message de la voie maritime.

→ Observations météorologiques horaires pour certains endroits spécifiques, Synopsis technique et MAFOR disponibles sur demande

* Du 1^{er} mai au 31 octobre

PLACENTIA, TERRE-NEUVE ET LABRADOR

Centre des Services de communications et de trafic maritimes

MMSI : 00 316 0019

Indicatif d'appel : VCP

HEURES : H24

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

Pour les services de trafic maritime, veuillez adresser les appels à Placentia trafic – référence section 3.

Service radio disponible en anglais seulement.

Adresse postale : Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Agent responsable – Opérations des SCTM
Centre des SCTM Placentia
Case postale 389
PLACENTIA, NL AOB 2Y0

No. de téléphone : 709-227-2181/2182 Opérations des SCTM

709-227-5731 Agent responsable

No. de télécopieur : 709-227-5637

No. de télex : 016-4530 CCGTC SNF

Courriel : → ECAPLA@INNAV.GC.CA

◆ Service de consultation par radiogoniométrie VHF du centre des SCTM de Placentia :

Un service de consultation par radiogoniométrie VHF (VHF-DP) est disponible aux navires qui se trouvent à l'intérieur de la zone de couverture VHF de l'installation de Fortune Head laquelle est télécommandée à partir du centre des SCTM de Placentia. Une information de relèvement vers/de Fortune Head peut être fournie pour utilisation à la discrétion de l'utilisateur.

SCTM Placentia / VCP – Communications navire/terre

INSTALLATIONS SITUÉES À :	VOIES	FRÉQUENCES	FRÉQUENCES	REMARQUES
		D'ÉMISSION	DE RÉCEPTION	
St. Lawrence 46°55'09"N 55°22'45"W	C16 C26* C70			
St. Lawrence 46°55'06"N 55°22'45"W		2182J3E 2514J3E 2538J3E 2582J3E	2182 2118* 2142 2206*	
Cape Pine 46°37'00"N 53°31'58"W	C16 C24* C70			
Fortune Head ◆ 47°04'02"N 55°50'52"W	C16 C24* C70			
Hermitage 47°33'34"N 55°56'19"W	C16 C70 C85			
Bay L'Argent 47°32'00"N 54°51'46"W	C16 C27 C70			

SCTM Placentia / VCP – Communications navire/terre

INSTALLATIONS SITUÉES À :	VOIES	FRÉQUENCES	FRÉQUENCES	REMARQUES
		D'ÉMISSION	DE RÉCEPTION	
Arnold's Cove 47°46'23"N 53°59'59"W	C12 C16 C70			
Freshwater 47°15'44"N 53°59'03"W	C12 C14 C16 C70 C85			
Cuslett 46°58'28"N 54°09'15"W	C14 C16 C70			

SCTM Placentia / VCP – Diffusions

HEURES UTC	FRÉQUENCES	CONTENU
0048	2598J3E	RADIOTÉLÉPHONIE : <ul style="list-style-type: none"> • Synopsis technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 231,232, 233, 234,235 et 236. • Résumés et prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 213 et 215.
0737	2598J3E	RADIOTÉLÉPHONIE : <ul style="list-style-type: none"> • Synopsis technique et prévisions maritimes pour les régions 231, 232, 233, 234, 235 et 236. • Prévisions maritimes pour les régions 213 et 215. • 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).
1137	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.
1607	2598J3E	RADIOTÉLÉPHONIE : <ul style="list-style-type: none"> • Synopsis technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 231, 232, 233, 234, 235 et 236. • Prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 213 et 215.
1807	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.
2137	2598J3E	RADIOTÉLÉPHONIE : <ul style="list-style-type: none"> • Synopsis technique et prévisions maritimes pour les régions 231, 232, 233, 234, 235 et 236. • Prévisions maritimes pour les régions 213 et 215. • 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).

SCTM Placentia / VCP – Diffusions

HEURES UTC	FRÉQUENCES	CONTENU
Continu	<p>C21B St. Lawrence Bay L'Argent</p> <p>C23B Freshwater</p> <p>C28B Hermitage</p> <p>C83B Cape Pine Fortune Head</p>	<p>RADIOTÉLÉPHONIE :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Synopsis technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 231, 232, 233, 234, 235 et 236. • Synopsis technique et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 213 et 215. • Observations météorologiques actuelles (lorsque disponibles) pour les endroits suivants : <ul style="list-style-type: none"> 1. Cape Race 2. Argentia 3. St. Pierre 4. Marticot 5. Sagona 6. 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. • 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. • 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.

PORT AUX BASQUES, TERRE-NEUVE ET LABRADOR

Centre des Services de communications et de trafic maritimes

MMSI : 00 316 0018

Indicatif d'appel : VOJ

HEURES : H24

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 Port aux Basques trafic – référence section 3.

Service radio disponible en français et en anglais.

Adresse postale : Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Agent responsable – Opérations des SCTM
Centre des SCTM Port aux Basques
Case postale 99
PORT AUX BASQUES, NL AOM 1C0

No. de téléphone : 709-695-2167 **Opérations des SCTM**

709-695-2133 Agent responsable

No. de télécopieur : 709-695-7784

Courriel : PAXTFC@INNAV.GC.CA

SCTM Port aux Basques / VOJ – Communications navire/terre

INSTALLATIONS SITUÉES À:	VOIES	FRÉQUENCES	FRÉQUENCES	REMARQUES
		D'ÉMISSION	DE RÉCEPTION	
Table Mountain 47°41'14"N 59°16'26"W	C11 C12 C16 C27* C70			
Stephenville 48°33'17"N 58°45'32"W		2182J3E 2514J3E 2582J3E	2182 2118* 2206*	
Pine Tree 48°35'20"N 58°39'54"W	C16 C24* C70			
Bonne Bay 49°36'10"N 57°57'28"W	C16 C24* C70			
Mount Moriah 48°58'07"N 58°02'49"W	C16 C24* C70			
Ramea Island 47°30'45"N 57°24'31"W	C16 C26* C70			
Pointe Riche 50°41'59"N 57°24'19"W	C16 C26* C70			

SCTM Port aux Basques / VOJ – Diffusions

HEURES UTC	FRÉQUENCES	CONTENU
0207	2598J3E	<p>RADIOTÉLÉPHONIE : (Anglais suivi du Français)</p> <ul style="list-style-type: none"> ➔Synopsis technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 220, 221, 222, 231 et 232. Prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 215, 217 et 219.
0807	2598J3E	<p>RADIOTÉLÉPHONIE : (Anglais suivi du Français)</p> <ul style="list-style-type: none"> ➔Synopsis technique et prévisions maritimes pour les régions 220, 221, 222, 231 et 232. 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 Détroit de Cabot, du Golfe-Madeleine et Anticosti.
1207	2598J3E	<p>RADIOTÉLÉPHONIE : (Anglais suivi du Français)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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).
1507	2598J3E	<p>RADIOTÉLÉPHONIE : (Anglais suivi du Français)</p> <ul style="list-style-type: none"> ➔Synopsis technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 220, 221, 222, 231 et 232. Prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 215, 217 et 219.
1837	2598J3E	<p>RADIOTÉLÉPHONIE : (Anglais suivi du Français)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 Détroit de Cabot, du Golfe-Madeleine et Anticosti.
2107	2598J3E	<p>RADIOTÉLÉPHONIE : (Anglais suivi du Français)</p> <ul style="list-style-type: none"> ➔Synopsis technique et prévisions maritimes pour les régions 220, 221, 222, 231 et 232. Prévisions maritimes pour les régions 215, 217 et 219. Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).

SCTM Port aux Basques / VOJ – Diffusions :

HEURES UTC	FRÉQUENCES	CONTENU												
Continu	<p>C21B Ramea Island Pointe Riche</p> <p>C28B Table Mountain Pine Tree Mount Moriah</p> <p>C83B Bonne Bay</p>	<p>RADIOTÉLÉPHONIE : (Anglais)</p> <ul style="list-style-type: none"> • →Synopsis technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 220, 221, 222, 231 et 232. • Prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 215, 217 et 219. • Observations météo actuelles (lorsque disponibles) pour les endroits suivants : <table border="0"> <tr> <td>1. Ile St. Paul</td> <td>7. Rocky Harbour</td> </tr> <tr> <td>2. Burgeo</td> <td>8. Daniel's Harbour</td> </tr> <tr> <td>3. Port aux Basques</td> <td>9. Ferolle Point</td> </tr> <tr> <td>4. Wreckhouse</td> <td>10. Blanc Sablon</td> </tr> <tr> <td>5. Stephenville</td> <td>11. Bouee SADO de Burego Bank</td> </tr> <tr> <td>6. Corner Brook</td> <td>12. Bouee SADO de Nickerson Bank</td> </tr> </table> • 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. • 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). 	1. Ile St. Paul	7. Rocky Harbour	2. Burgeo	8. Daniel's Harbour	3. Port aux Basques	9. Ferolle Point	4. Wreckhouse	10. Blanc Sablon	5. Stephenville	11. Bouee SADO de Burego Bank	6. Corner Brook	12. Bouee SADO de Nickerson Bank
1. Ile St. Paul	7. Rocky Harbour													
2. Burgeo	8. Daniel's Harbour													
3. Port aux Basques	9. Ferolle Point													
4. Wreckhouse	10. Blanc Sablon													
5. Stephenville	11. Bouee SADO de Burego Bank													
6. Corner Brook	12. Bouee SADO de Nickerson Bank													
Continu	<p>C23B Pointe Riche</p> <p>C21B Bonne Bay</p> <p>C83B Pine Tree Mount Moriah</p>	<p>RADIOTÉLÉPHONIE : (Français)</p> <ul style="list-style-type: none"> • →Synopsis technique prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 220, 221, 222, 231 et 232. • Prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 215,217 et 219. • Observations météo actuelles (lorsque disponibles) pour les endroits suivants : <table border="0"> <tr> <td>1. Ile St. Paul</td> <td>7. Rocky Harbour</td> </tr> <tr> <td>2. Burgeo</td> <td>8. Daniel's Harbour</td> </tr> <tr> <td>3. Port aux Basques</td> <td>9. Ferolle Point</td> </tr> <tr> <td>4. Wreckhouse</td> <td>10. Blanc Sablon</td> </tr> <tr> <td>5. Stephenville</td> <td>11. Bouee SADO de Burego Bank</td> </tr> <tr> <td>6. Corner Brook</td> <td>12. Bouee SADO de Nickerson Bank</td> </tr> </table> • 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. • 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). 	1. Ile St. Paul	7. Rocky Harbour	2. Burgeo	8. Daniel's Harbour	3. Port aux Basques	9. Ferolle Point	4. Wreckhouse	10. Blanc Sablon	5. Stephenville	11. Bouee SADO de Burego Bank	6. Corner Brook	12. Bouee SADO de Nickerson Bank
1. Ile St. Paul	7. Rocky Harbour													
2. Burgeo	8. Daniel's Harbour													
3. Port aux Basques	9. Ferolle Point													
4. Wreckhouse	10. Blanc Sablon													
5. Stephenville	11. Bouee SADO de Burego Bank													
6. Corner Brook	12. Bouee SADO de Nickerson Bank													

PRESCOTT, ONTARIO

Centre des Services de communications et de trafic maritimes

MMSI : 00 316 0029

Indicatif d'appel : VBR

HEURES : H24

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

Services disponibles en français et en anglais le long du fleuve Saint-Laurent.

Service radio disponible en français et en anglais.

Adresse postale : Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Agent responsable – Opérations des SCTM
Centre des SCTM Prescott
401 King Street West
Case postale 1000
PRESCOTT, ON K0E 1T0

No. de téléphone : 613-925-4471 Opérations des SCTM

613-925-0618 Agent responsable

No. de télécopieur : 613-925-4519

◆ 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.

SCTM Prescott / VBR – Communications navire/terre

INSTALLATIONS SITUÉES À :	VOIES	FRÉQUENCES	FRÉQUENCES	REMARQUES
		D'ÉMISSION	DE RÉCEPTION	
Cornwall 45°01'06"N 74°43'47"W	C16 C70 →C85			
→Cardinal 44°47'17"N 75°25'19"W	C16 C26 C27 C70			
Gananoque →44°23'59"N 75°58'23"W	C16 C85			
→Kingston 44°15'46"N 76°40'39"W	C16 C24 C26 C70			
→Cobourg ◆ 44°03'59"N 78°12'41"W	C16 C27 C70 C85			
→Trafalgar ◆ 43°29'41"N 79°43'48"W	C16 C24 C70			

SCTM Prescott / VBR – Communications navire/terre

INSTALLATIONS SITUÉES À :	VOIES	FRÉQUENCES	FRÉQUENCES	REMARQUES
		D'ÉMISSION	DE RÉCEPTION	
→Fonthill 43°03'11"N 79°18'42"W	C16 C26 C27 C70			
Orillia 44°34'40"N 79°17'40"W	C16 →Ch26 C70			

SCTM Prescott / VBR – Diffusions

HEURES UTC	FRÉQUENCES	CONTENU
0110	518F1B	NAVTEX : (H) <ul style="list-style-type: none"> • Avis à la Navigation. • Glaces (en saison).
0510	518F1B	NAVTEX : (H) <ul style="list-style-type: none"> • Météo.
0910	518F1B	NAVTEX : (H) <ul style="list-style-type: none"> • Météo.
1310	518F1B	NAVTEX : (H) <ul style="list-style-type: none"> • Avis à la Navigation. • Glaces (en saison).
1710	518F1B	NAVTEX : (H) <ul style="list-style-type: none"> • Météo.
2110	518F1B	NAVTEX : (H) <ul style="list-style-type: none"> • Météo.
Continu RMC EST	C21B Cardinal C83B Cornwall Kingston	RADIOTÉLÉPHONIE : (Anglais) <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 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 73 53W, le lac Ontario à l'est de 77 40W, la rivière Trent et les portions du système Rideau desservies par le site de Kingston. • Niveau de l'eau dans le port de Montréal et le Lac Ontario. • Bulletin des conditions glacielles dangereuses pour le Lac Ontario et le Lac Érié.
Continu RMC OUEST	C21B Cobourg C83B Fonthill	RADIOTÉLÉPHONIE : (Anglais) <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 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 80 20 W, 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. • Bulletin des conditions glacielles dangereuses pour le Lac Ontario et le Lac Érié.

SCTM Prescott / VBR – Diffusions

HEURES UTC	FRÉQUENCES	CONTENU
Continu	C28B Cardinal C23B Cornwall Kingston	RADIOTÉLÉPHONIE : (Français) <ul style="list-style-type: none">• Avertissements/Veilles localisés, communiqués maritimes, situations maritimes techniques, prévisions maritimes régulières, codes MAFOR 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 73 53 W.• Niveau de l'eau dans le port de Montréal.• →En service du 15 mars au 31 décembre.
Continu	C21B Orillia	RADIOTÉLÉPHONIE : (Anglais) <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 la baie Géorgienne (région 406).• Prévisions maritimes pour les plaisanciers du Lac Simcoe (région 481).• Observations météorologiques courantes de petites embarcations.• Avis à la navigation pour le système de navigation Trent-Severn.

QUÉBEC, QUÉBEC

Centre des Services de communications et de trafic maritimes

MMSI : 00 316 0027

Indicatif d'appel : VCC

HEURES : H24

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

Pour les services de trafic maritime, veuillez adresser les appels à Québec trafic – référence section 3.

Service radio disponible en français et en anglais.

Adresse postale : Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Agent responsable – Opérations des SCTM
101, boulevard Champlain
QUÉBEC, QC G1K 7Y7

No. de téléphone : 418-648-4427 **Opérations des SCTM**
418-648-7459 Agent responsable

No. de 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 depuis le 1^{er} novembre 2003.

SCTM Québec / VCC – Communications navire/terre

INSTALLATIONS SITUÉES À :	VOIES	FRÉQUENCES	FRÉQUENCES	REMARQUES
		D'ÉMISSION	DE RÉCEPTION	
Lauzon 46°48'45"N 71°09'33"W	C12 C16 C26 C70			
Trois-Rivières 46°23'50"N 72°27'17"W	C13 C16 C24 C70			
Mont Bélair 46°49'22"N 71°29'45"W	C13 C16 C85 C70			
Montmagny ◆ 46°55'42"N 70°30'45"W	C12 C16 C24 C70			
Rivière-du-Loup ◆ 47°45'26"N 69°36'14"W	C12 C16 C70 C85			

SCTM Québec / VCC – Communications navire/terre

INSTALLATIONS SITUÉES À :	VOIES	FRÉQUENCES	FRÉQUENCES	REMARQUES
		D'ÉMISSION	DE RÉCEPTION	
Sorel 46°02'45"N 73°06'52"W	C13 C16			

SCTM Québec / VCC – Diffusions

HEURES UTC	FRÉQUENCES	CONTENU
Continu	C21B Lauzon Rivière-du-Loup C83B Montmagny Trois-Rivières	RADIOTÉLÉPHONIE : <ul style="list-style-type: none"> • Prévisions maritimes pour les régions 305,306, 307 et 308. • → Avis à la navigation pour la région s'étendant du lac St-Pierre (de la bouée S-100) jusqu'à une ligne de Les Escoumins à Trois-Pistoles. • Informations sur les glaces pour le fleuve Saint-Laurent. • Message de la voie maritime.

→ Observations météorologiques horaires pour certains endroits spécifiques, Synopsis technique et MAFOR disponibles sur demande

RIVIÈRE-AU-RENARD, QUÉBEC
Centre des Services de communications et de trafic maritimes

MMSI : 00 316 0025

Indicatif d'appel : VCG

HEURES : H24

**Pour les services radio, veuillez adresser les appels à Rivière-au-Renard radio Garde côtière.
Service radio disponible en français et en anglais.**

Adresse postale : Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Agent responsable – Opérations des SCTM
Centre des SCTM Rivière-au-Renard
Case postale 100
RIVIÈRE-AU-RENARD, QC G4X 5A5

No. de téléphone : **418-269-5686** **Opérations des SCTM**

418-269-7188 Agent responsable
418-269-3843 Opérations ECAREG

No. de télécopieur : 418-269-5514

Courriel : RARECAREG@INNAV.GC.CA

◆ Centre des SCTM de Rivière-au-Renard – 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 Rivière-au-Renard, Cap-aux-Meules, Havre St-Pierre, Natashquan, Newport et Heath-Point. 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.

SCTM Rivière-au-Renard / VCG – Communications navire/terre

INSTALLATIONS SITUÉES À :	VOIES	FRÉQUENCES	FRÉQUENCES	REMARQUES
		D'ÉMISSION	DE RÉCEPTION	
Rivière-au-Renard ◆ 49°00'29"N 64°24'00"W	C16			
	C27*		2182 2118* 2206*	
Cap des Rosiers 48°51'40"N 64°12'53"W		2182J3E 2514J3E 2582J3E		
Cap-aux-Meules ◆ 47°23'14"N 61°51'40"W	C16			
	→C27* C70		2182 2118* 2206	
La Vernière 47°21'26"N 61°55'36"W		2182J3E 2514J3E 2582J3E		
Havre St-Pierre ◆ 50°16'15"N 63°40'44"W	C16 C26* C70			

SCTM Rivière-au-Renard / VCG – Communications navire/terre

INSTALLATIONS SITUÉES À :	VOIES	FRÉQUENCES	FRÉQUENCES	REMARQUES
		D'ÉMISSION	DE RÉCEPTION	
Natashquan ♦ 50°08'40"N 61°48'00"W	C16 C26* C70			
Natashquan 50°08'40"N 61°48'00"W		2182J3E 2582J3E	2182 2206	
Harrington Harbour 50°30'00"N 59°29'17"W	C16 C26* C70			
La Romaine 50°12'57"N 60°41'13"W	C16 C26* C70			
Forillon 48°50'02"N 64°15'30"W	C16 C24* C70			
Carleton 48°08'00"N 66°07'20"W	C16 C70 C85*			
Newport ♦ 48°13'37"N 64°47'33"W	C16 C70 →C84*			
Pointe Heath ♦ 49°05'05"N 61°42'09"W	C16 C84* C70			

SCTM Rivière-au-Renard / VCG – Diffusions

HEURES UTC	FRÉQUENCES	CONTENU
0020	518F1B	NAVTEX : (C) Anglais <ul style="list-style-type: none"> Prévisions maritimes pour les régions 215, 217 à 222 et, 301 à 304. <u>Note</u> : Les prévisions maritimes sont remplacées par l'information sur les glaces pendant la période des glaces seulement.
0035	490F1B	NAVTEX : (D) Français <ul style="list-style-type: none"> Prévisions maritimes pour les régions 215, 217 à 222 et 301 à 304. <u>Note</u> : Les prévisions maritimes sont remplacées par l'information sur les glaces pendant la période des glaces seulement.
0420	518F1B	NAVTEX : (C) Anglais <ul style="list-style-type: none"> Avis à la navigation.
0435	490F1B	NAVTEX : (D) Français <ul style="list-style-type: none"> Avis à la navigation.
0437	2598J3E 2749J3E	RADIOTÉLÉPHONIE : <ul style="list-style-type: none"> Synopsis technique et prévisions maritimes pour les régions: 215 à 221 et 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).
0820	518F1B	NAVTEX : (C) Anglais <ul style="list-style-type: none"> Prévisions maritimes pour les régions: 215, 217 à 222 et 301 à 304.
0835	490F1B	NAVTEX : (D) Français <ul style="list-style-type: none"> Prévisions maritimes pour les régions: 215, 217 à 222 et 301 à 304.
0847	2598J3E 2749J3E	RADIOTÉLÉPHONIE : <ul style="list-style-type: none"> Synopsis technique et prévisions maritimes pour les régions 215 à 221 et 301 et 302. Prévisions de la hauteur des vagues pour les régions: 215, 217, 219, 220, 221, 301 et 302.

SCTM Rivière-au-Renard / VCG – Diffusions

HEURES UTC	FRÉQUENCES	CONTENU
0937	2598J3E 2749J3E	RADIOTÉLÉPHONIE : <ul style="list-style-type: none"> • 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.
1220	518F1B	NAVTEX : (C) Anglais <ul style="list-style-type: none"> • Prévisions maritimes pour les régions: 215, 217 à 222 et 301 à 304.
1235	490F1B	NAVTEX : (D) Français <ul style="list-style-type: none"> • Prévisions maritimes pour les régions: 215, 217 à 222 et 301 à 304.
1407	2598J3E 2749J3E	RADIOTÉLÉPHONIE : <ul style="list-style-type: none"> • Synopsis technique et prévisions maritimes pour les régions 215 à 221 et 301 et 302. • Prévisions de la hauteur des vagues pour les régions: 215, 217, 219, 220, 221, 301 et 302.
1620	518F1B	NAVTEX : (C) Anglais <ul style="list-style-type: none"> • Avis à la navigation.
1635	490F1B	NAVTEX : (D) Français <ul style="list-style-type: none"> • Avis à la navigation.
1737	2598J3E 2749J3E	RADIOTÉLÉPHONIE : <ul style="list-style-type: none"> • 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.
2020	518F1B	NAVTEX : (C) Anglais <ul style="list-style-type: none"> • Prévisions maritimes pour les régions 215, 217 à 222 et 301 à 304.
2035	490F1B	NAVTEX : (D) Français <ul style="list-style-type: none"> • Prévisions maritimes pour les régions 215, 217 à 222 et 301 à 304.
2317	2598J3E 2749J3E	RADIOTÉLÉPHONIE : <ul style="list-style-type: none"> • Synopsis 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).
Continu	C21B Forillon Carleton Natashquan Cap-aux- Meules C25B Pointe Heath Harrington Harbour C83B Newport Havre St- Pierre La Romaine	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 Iles de la Madeleine, la côte nord entre Sept-Iles 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.

→ Observations météorologiques horaires pour certains endroits spécifiques, Synopsis technique et MAFOR disponibles sur demande

SAINT JOHN, NOUVEAU-BRUNSWICK
Centre des Services de communications et de trafic maritimes

MMSI : 00 316 0015

Indicatif d'appel : VAR

HEURES : H24

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

Pour les services de trafic maritime, veuillez adresser les appels à Fundy trafic – référence section 3.

Service radio disponible en français et en anglais.

Adresse postale : Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Agent responsable – Opérations des SCTM
Centre des SCTM Saint John
Case postale 700
SAINT JOHN, NB E2L 4B3

No. de téléphone : **506-636-4696** Opérations des SCTM
1-888-528-6444 Opérations des SCTM, sans frais d'appel

506-636-4269 Agent responsable

No. de télécopieur : 506-636-5000

Courriel : CCGOPS@ELSMAIL.NET
HLXECAREG1@INNAV.GC.CA ECAREG Canada

◆ Centre des SCTM de Saint John – 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 des sites de réception de Cape Blomidon, Saint John, Tiverton, Yarmouth et Lockeport. 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.

SCTM Saint John / VAR – Communications navire/terre

INSTALLATIONS SITUÉES À :	VOIES	FRÉQUENCES	FRÉQUENCES	REMARQUES
		D'ÉMISSION	DE RÉCEPTION	
Yarmouth, N-É ◆ 43°44'39"N 66°07'21"W	→C14 C16 C24* C26* C70			
			2182J3E 2538J3E 2582J3E	
Lockeport, N-É ◆ 43°39'49"N 65°07'47"W	C16 C24* C26* C70			
			2182 2142* 2206*	

SCTM Saint John / VAR – Communications navire/terre

INSTALLATIONS SITUÉES À :	VOIES	FRÉQUENCES	FRÉQUENCES	REMARQUES
		D'ÉMISSION	DE RÉCEPTION	
Saint John, N-B ♦ 45°14'01"N 65°59'05"W	C12 C14 C16 C24* C26* C70 C71			
Cape Blomidon, N-É ♦ 45°12'55"N 64°24'05"W	C16 →C19 C24* C26* C70 C71			
Grand Manan, N-B 44°36'03"N 66°54'22"W	C14 C16 C24* C26* C70			
Scotch Mountain, N-B (NAD 27) 45°45'48"N 65°47'36"W	C16 C27* C70			En service de la mi-juin à la mi-octobre approximativement
Letite, N-B 45°02'20"N 66°53'33"W	C14			
Tiverton, N-É ♦ 44°23'40"N 66°13'36"W	C12 C14 C16 C70			

SCTM Saint John / VAR Diffusions

HEURES UTC	FRÉQUENCES	CONTENU
0140	2749J3E C21B Lockeport Saint John C83B Yarmouth Cape Blomidon	RADIOTÉLÉPHONIE : (Anglais suivi du Français) <ul style="list-style-type: none"> • Synopsis technique et prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207 et 208. • Prévisions maritimes pour la région d'Eastport jusqu'à Stonington, Maine et pour le golfe du Maine. • 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.
0320	518F1B	NAVTEX : (U) Anglais <ul style="list-style-type: none"> • Avis à la navigation.
0335	490F1B	NAVTEX : (V) Français <ul style="list-style-type: none"> • Avis à la navigation.
0720	518F1B	NAVTEX : (U) Anglais <ul style="list-style-type: none"> • →Météo et prévisions de la hauteur des vagues.
0735	490F1B	NAVTEX : (V) Français <ul style="list-style-type: none"> • →Météo et prévisions de la hauteur des vagues.
1040	2749J3E	RADIOTÉLÉPHONIE : (Anglais suivi du Français) <ul style="list-style-type: none"> • Synopsis technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207 et 208. • Prévisions maritimes pour la région d'Eastport jusqu'à Stonington, Maine et pour le golfe du Maine. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).

SCTM Saint John / VAR Diffusions

HEURES UTC	FRÉQUENCES	CONTENU
1120	518F1B	NAVTEX : (U) Anglais • Météo et prévisions de la hauteur des vagues.
1135	490F1B	NAVTEX : (V) Français • Météo et prévisions de la hauteur des vagues.
1240	C21B Lockeport Saint John C83B Yarmouth Cape Blomidon	RADIOTÉLÉPHONIE : (Anglais suivi du Français) • 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.
1520	518F1B	NAVTEX : (U) Anglais • Avis à la navigation.
1535	490F1B	NAVTEX : (V) Français • Avis à la navigation.
1640	2749J3E C83B Yarmouth Cape Blomidon C21B Lockeport Saint John	RADIOTÉLÉPHONIE : (Anglais suivi du français) • Synopsis technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207 et 208. • Prévisions maritimes pour la région d'Eastport jusqu'à Stonington, Maine et pour le golfe du Maine. • 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.
1920	518F1B	NAVTEX : (U) Anglais • Météo et prévisions de la hauteur des vagues.
1935	490F1B	NAVTEX : (V) Français • Météo et prévisions de la hauteur des vagues.
2040	2749J3E	RADIOTÉLÉPHONIE : (Anglais suivi du Français) • Synopsis technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207 et 208. • Prévisions maritimes pour la région d'Eastport jusqu'à Stonington, Maine et pour le golfe du Maine. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
2320	518F1B	NAVTEX : (U) Anglais • Météo et prévisions de la hauteur des vagues.
2335	490F1B	NAVTEX : (V) Français • Météo et prévisions de la hauteur des vagues.
Continu	C21B Lockeport Saint John C83B Yarmouth Cape Blomidon	RADIOTÉLÉPHONIE : (Anglais suivi du Français) • Synopsis technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207 et 208. • Prévisions maritimes pour la région d'Eastport jusqu'à Stonington, Maine et pour le golfe du Maine. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).

Remarque : La radiodiffusion maritime continue est interrompue trois fois par jour (0140,1240 et 1640) pour la diffusion des Avis à la navigation

SARNIA, ONTARIO

Centre des Services de communications et de trafic maritimes

MMSI : 00 316 0030

Indicatif d'appel : VBE

HEURES : H24

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

Pour les services de trafic maritime, veuillez adresser les appels à Sarnia trafic – référence section 3.

Service radio disponible en anglais seulement.

Adresse postale : Pêches et Océans Canada
 Garde côtière canadienne
 Agent responsable – Opérations des SCTM
 Centre des SCTM Sarnia
 Case postale 2778
 SARNIA, ON N7T 7W1

No. de téléphone : 519-336-4003 **Opérations des SCTM**

519-337-6572 Agent Responsable

No. de télécopieur : 519-336-0229

SCTM Sarnia / VBE – Communications navire/terre

INSTALLATIONS SITUÉES À :	VOIES	FRÉQUENCES	FRÉQUENCES	REMARQUES
		D'ÉMISSION	DE RÉCEPTION	
→ Sarnia 43°01'451"N 82°11'089"W	C11 C16 C24 C70 C85			
→ Kincardine 44°07'001"N 81°41'4124"W	C11 C16 C27 C70 C85			
→ Leamington 42°04'10"N 82°39'558"W	C12 C16 C27 C70 C85			
→ Port Burwell 42°34'548"N 80°36'153"W	C12 C16 C24 C70 C85			
→ Grande Pointe 42°23'26"N 82°24'167"W	C11 C12 C16 C70 C85			
→ Rondeau 42°25'22"N 81°50'40"W	C12 C16 C70 C85			

SCTM Sarnia / VBE - Diffusions

HEURES UTC	FRÉQUENCES	CONTENU
Continu (RMC NORD)	C21B Sarnia C83B Kincardine	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 les lacs Huron, St. Clair et Érié (régions 403,404 et 405). • 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. • Bulletin des conditions glacielles dangereuses pour les Lacs Érié, St-Clair et Huron.
Continu (RMC SUD)	C21B Port Burwell C83B Leamington	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 les lacs Huron, St. Clair et Érié (régions 403, 404 et 405). • 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 40 W. • 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. • Bulletin des conditions glacielles dangereuses pour les Lacs Érié, St. Clair et Huron.

ST. ANTHONY, TERRE-NEUVE ET LABRADOR

Centre des Services de communications et de trafic maritimes

MMSI : 00 316 0021

Indicatif d'appel : VCM

HEURES : H24

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

Pour les services de trafic maritime, veuillez adresser les appels à Belle Isle trafic (volontaire) – référence section 3.

Service radio disponible en anglais seulement.

Adresse postale : Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Agent responsable – Opérations des SCTM
Centre des SCTM St. Anthony
Case postale 693
ST. ANTHONY, NL A0K 4S0

No. de téléphone : 709-454-3852 **Opérations des SCTM**

709-454-3523 Agent responsable

No. de télécopieur : 709-454-3716

Courriel : → ECASNY@INNAV.GC.CA

♦ Centre des SCTM de St. Anthony – Service consultatif par VHF/DF :

Un service de radiogoniométrie par VHF (VHF/DF) est disponible pour les navires qui se trouvent à l'intérieur de la zone de couverture VHF du site de réception de Twillingate qui est contrôlé à partir du centre des SCTM de St. Anthony. Des renseignements relatifs aux relèvements jusqu'à/en provenance de Twillingate peuvent être fournis et doivent être utilisés à la discrétion de l'utilisateur.

SCTM St. Anthony / VCM – Communications navire/terre

INSTALLATIONS SITUÉES À :	VOIES	FRÉQUENCES	FRÉQUENCES	REMARQUES
		D'ÉMISSION	DE RÉCEPTION	
St. Anthony 51°30'00"N 55°49'26"W		2182J3E 2514J3E 2582J3E	2182 2118* 2206*	
Comfort Cove 49°16'26"N 54°52'32"W	C16 C26* C70			
Twillingate ♦ 49°41'10"N 54°48'00"W	C16 C24* C70			
L'Anse aux Meadows 51°34'20"N 55°29'27"W	C14 C16 C24* C70			
Conche 50°53'41"N 55°53'03"W	C16 C26* C70			
Fox Harbour (Labrador) 52°22'10"N 55°39'42"W	C16 C26* C70			

SCTM St. Anthony / VCM – Diffusions

HEURES UTC	FRÉQUENCES	CONTENU								
0107	2598J3E	<p>RADIOTÉLÉPHONIE :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Synopsis technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 220, 221, 222, 223, 224, 226, 227, 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 de Terre-Neuve et pour le détroit de Belle-Isle. 								
0907	2598J3E	<p>RADIOTÉLÉPHONIE :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Synopsis technique et prévisions maritimes pour les régions 220, 221, 222, 223, 224, 226, 227, 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. 								
1237	2598J3E	<p>RADIOTÉLÉPHONIE :</p> <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). 								
1337	2598J3E	<p>RADIOTÉLÉPHONIE :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Synopsis technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 220, 221, 222, 223, 224, 226, 227, 235, 237 et 238. 								
1907	2598J3E	<p>RADIOTÉLÉPHONIE :</p> <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). 								
1937	2598J3E	<p>RADIOTÉLÉPHONIE :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Synopsis technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 220, 221, 222, 223, 224, 226, 227, 235, 237 et 238. 								
Continu	<p>C21B Conche Fox Harbour Comfort Cove</p> <p>C83B L'Anse aux Meadows Twillingate</p>	<p>RADIOTÉLÉPHONIE :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Synopsis technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 220, 221, 222, 223, 224, 226, 227, 235, 237 et 238. • Observations météo actuelles (lorsque disponibles) pour les endroits suivants : <table border="0" style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>1. Aéroport de St. Anthony</td> <td>5. Mary's Harbour</td> </tr> <tr> <td>2. Englee</td> <td>6. Twillingate</td> </tr> <tr> <td>3. La Scie</td> <td>7. Pool's Island</td> </tr> <tr> <td>4. Blanc Sablon</td> <td>8. Port de St. Anthony</td> </tr> </table> • 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). 	1. Aéroport de St. Anthony	5. Mary's Harbour	2. Englee	6. Twillingate	3. La Scie	7. Pool's Island	4. Blanc Sablon	8. Port de St. Anthony
1. Aéroport de St. Anthony	5. Mary's Harbour									
2. Englee	6. Twillingate									
3. La Scie	7. Pool's Island									
4. Blanc Sablon	8. Port de St. Anthony									

ST. JOHN'S, TERRE-NEUVE ET LABRADOR

Centre des Services de communications et de trafic maritimes

MMSI : 00 316 0020

Indicatif d'appel : VON

HEURES : H24

Pour les services radio, veuillez adresser les appels à St. John's radio Garde côtière.

Pour les services de trafic maritime, veuillez adresser les appels à St. John's trafic – référence section 3.

Service radio disponible en anglais seulement.

Adresse postale : Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Agent responsable – Opérations des SCTM
Centre des SCTM St. John's
Case postale 5667
ST. JOHN'S, NL A1C 5X1

No. de téléphone : 709-772-2106/2083 **Opérations des SCTM**

709-772-5149 Agent responsable

No. de télécopieur : 709-772-5369

No. de télex : 016-4530 CCGTC SNF

Courriel : ecaregsnf@innav.gc.ca

SCTM St. John's / VON – Communications navire/terre

INSTALLATIONS SITUÉES À :	VOIES	FRÉQUENCES	FRÉQUENCES	REMARQUES
		D'ÉMISSION	DE RÉCEPTION	
St. John's 47°36'40"N 52°40'01"W	C11 C12 C16 C26* C70			
		2182J3E 2514J3E 2582J3E	2182 2118* 2206*	
Cape Bonavista 48°41'48"N 53°05'18"W	C16 C26* C70			
Victoria 47°49'54"N 53°18'05"W	C16 C24* C70			
Lumsden 49°17'14"N 53°35'05"W	C16 C26* C70			

SCTM St. John's / VON – Diffusions

HEURES UTC	FRÉQUENCES	CONTENU
0007	2598J3E	RADIOTÉLÉPHONIE : <ul style="list-style-type: none"> Synopsis technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les régions 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.

SYDNEY, NOUVELLE-ÉCOSSE

Centre des Services de communications et de trafic maritimes

MMSI : 00 316 0017

Indicatif d'appel : VCO

HEURES : H24

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

Pour les services de trafic maritime, veuillez adresser les appels à Canso trafic – référence section 3.

Pour les services de trafic maritime, veuillez adresser les appels à Northumberland trafic – référence section 3.

Service radio disponible en français et en anglais.

Adresse postale : Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Agent responsable – Opérations des SCTM
Centre des SCTM Sydney
➔ 1190, chemin Westmount
SYDNEY, NS ➔ B1R 2J6

No. de téléphone : 902-564-7751 Opérations des SCTM
1-800-686-8676 Opérations des SCTM, sans frais d'appel

902-564-7752 Agent responsable

No. de télécopieur : 902-564-7662

Courriel : CCGOPS@ELSMAIL.NET
HLXECAREG1@INNAV.GC.CA

ECAREG Canada

◆ 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.

SCTM Sydney / VCO – Communications navire/terre

INSTALLATIONS SITUÉES À :	VOIES	FRÉQUENCES	FRÉQUENCES	REMARQUES
		D'ÉMISSION	DE RÉCEPTION	
Port Caledonia ◆ 46°11'14"N 59°53'59"W	C16 C24* C26* C70			
		2182J3E 2530J3E 2582J3E		
Cape North ◆ 47°00'38"N 60°25'41"W	C16 C24* C26* C70			
Kilkenny Lake 46°13'29"N 60°10'06"W	C16 C24* C26* C70			
			2182 2815* 2206*	

SCTM Sydney / VCO – Communications navire/terre

INSTALLATIONS SITUÉES À :	VOIES	FRÉQUENCES	FRÉQUENCES	REMARQUES
		D'ÉMISSION	DE RÉCEPTION	
St. Columba 45°59'17"N 60°51'36"W	C16 C24* C26* C70			
Chéticamp (NAD 27) 46°34'39"N 60 59'10"W	C16 C26* C70			
Montague, Î-P-É ♦ 46°11'40"N 62°39'35"W	C16 C24* C26* C70			
Cap Egmont, Î-P-É ♦ 46°24'08"N 64°08'02"W	C12 C16 C24* C26* C70			
Pointe Escuminac, N-B 47°04'25"N 64°47'53"W	C16 C26* C27* C70			
North Cape, Î-P-É ♦ 47°03'27"N 63°59'55"W	C16 C24* C26* C70			
Eddy Point 45°30'52"N 61°15'15"W	C6 C11 C14			

SCTM Sydney / VCO – Diffusions

HEURES UTC	FRÉQUENCES	CONTENU
0040	2749J3E C21B Port Caledonia Pte. Escuminac Montague C83B Cape North Cap Egmont	RADIOTÉLÉPHONIE : <ul style="list-style-type: none"> • Synopsis 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 Détroit 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.
0240	518F1B	NAVTEX : (Q) Anglais <ul style="list-style-type: none"> • Avis à la navigation.
0255	490F1B	NAVTEX : (J) Français <ul style="list-style-type: none"> • Avis à la navigation.
0640	518F1B	NAVTEX : (Q) Anglais <ul style="list-style-type: none"> • ➔Prévisions maritimes.
0655	490F1B	NAVTEX : (J) Français <ul style="list-style-type: none"> • Météo.

SCTM Sydney / VCO – Diffusions

HEURES UTC	FRÉQUENCES	CONTENU
0740	2749J3E	RADIOTÉLÉPHONIE : <ul style="list-style-type: none"> • Synopsis 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).
1010	Ch21B Port Caledonia Pte. Escuminac Montague C83B Cape North Cap Egmont	RADIOTÉLÉPHONIE : <ul style="list-style-type: none"> • Avis à la navigation pour les régions de la rive du Cap Breton (y compris le Détroit 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.
1040	518F1B	NAVTEX : (Q) Anglais <ul style="list-style-type: none"> • Météo.
1055	490F1B	NAVTEX : (J) Français <ul style="list-style-type: none"> • Météo.
1121	6915.10J3C	RADIOFAC-SIMILÉ – Cartes de glaces <ul style="list-style-type: none"> • Analyse des glaces pour le Golfe Saint-Laurent.
1142	6915.10J3C	RADIOFAC-SIMILÉ – Cartes de glaces <ul style="list-style-type: none"> • Analyse des glaces pour les secteurs est ou sud-est des eaux de Terre-Neuve.
1440	2749J3E C21B Port Caledonia Pte. Escuminac Montague C83B Cape North Cap Egmont	RADIOTÉLÉPHONIE : <ul style="list-style-type: none"> • Synopsis 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 Détroit 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.
1440	518F1B	NAVTEX : (Q) Anglais <ul style="list-style-type: none"> • Avis à la navigation.
1455	490F1B	NAVTEX : (J) Français <ul style="list-style-type: none"> • Avis à la navigation.
1741	6915.10J3C	RADIOFAC-SIMILÉ – Cartes de glaces <ul style="list-style-type: none"> • Analyse des glaces et limite des icebergs.
1840	518F1B	NAVTEX : (Q) Anglais <ul style="list-style-type: none"> • Météo.
1855	490F1B	NAVTEX : (J) Français <ul style="list-style-type: none"> • Météo.
2010	2749J3E	RADIOTÉLÉPHONIE : <ul style="list-style-type: none"> • Synopsis 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).
2200	4416J3C	RADIOFAC-SIMILÉ – Cartes de glaces <ul style="list-style-type: none"> • Analyse des glaces pour le Golfe Saint-Laurent.
2240	518F1B	NAVTEX : (Q) Anglais <ul style="list-style-type: none"> • Météo (glaces seulement en hiver).
2255	490F1B	NAVTEX : (J) Français <ul style="list-style-type: none"> • Météo (glaces seulement en hiver).
2331	4416J3C	RADIOFAC-SIMILÉ – Cartes de glaces <ul style="list-style-type: none"> • Analyse des glaces pour les secteurs est ou sud-est des eaux de Terre-Neuve.

SCTM Sydney / VCO – Diffusions

HEURES UTC	FRÉQUENCES	CONTENU
Continu	C21B Port Caledonia Pte. Escuminac Montague C83B Cape North Cap Egmont	RADIOTÉLÉPHONIE : <ul style="list-style-type: none">• Synopsis 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).• Prévisions sur les glaces pour les pêcheurs professionnels de l'Î-P-É.

Remarque : La radiodiffusion maritime continue est interrompue trois fois par jour (0040 et 1010 et 1440) pour la diffusion des Avis à la navigation

THUNDER BAY, ONTARIO

Centre des Services de communications et de trafic maritimes

MMSI : 00 316 0031

Indicatif d'appel : VBA

HEURES : H24

**Pour les services radio, veuillez adresser les appels à Thunder Bay radio Garde côtière.
Service radio disponible en anglais seulement.**

Adresse postale : Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Agent responsable – Opérations des SCTM
Centre des SCTM Thunder Bay
Suite 400 – 100, rue Main
THUNDER BAY, ON P7B 6R9

No. de téléphone : 807-345-5190 **Opérations des SCTM**

807-345-4618 Agent responsable

No. de télécopieur : 807-345-2688

◆ Centre des SCTM de Thunder Bay – 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.

SCTM Thunder Bay / VBA – Communications navire/terre desservant les Grands Lacs

INSTALLATIONS TÉLÉCOMMANDÉES DESSERVANT LES GRANDS LACS :	VOIES	FRÉQUENCES	FRÉQUENCES	REMARQUES
		D'ÉMISSION	DE RÉCEPTION	
Thunder Bay 48°26'02"N 89°18'06"W	C12 C16 C70 →C85			Les navires qui entrent dans le port de Thunder Bay sont priés de communiquer avec le centre des SCTM de Thunder Bay sur la voie 12 lorsqu'ils sont par le travers de Welcome Islands et lorsqu'ils changent de poste d'amarrage ou lorsqu'ils quittent le port
→Horn 48°49'086"N 87°21'2012"W	C16 C24 C70			
→Bald Head 47°39'5437"N 84°47'369"W	C16 C27 C70			
→Sault Ste. Marie (Gros Cap) 46°32'116"N 84°354'0054"W	C11 C16 C24 C70			
→Silver Water, (Manitoulin Island) 45°54'053"N 82°54'550"W	C11 C16 C27 C70			

SCTM Thunder Bay / VBA – Communications navire/terre desservant les Grands Lacs

INSTALLATIONS TÉLÉCOMMANDÉES DESSERVANT LES GRANDS LACS :	VOIES	FRÉQUENCES	FRÉQUENCES	REMARQUES
		D'ÉMISSION	DE RÉCEPTION	
Warton 44°44'50"N 81°06'44"W	C16 →C26 C70			
Meaford 44°30'56"N 80°34'00"W	C16 C70 →C85			
→Tobermory ♦ 45°09'4236"N 81°29'545"W	C16 C26 C70			
Killarney 45°58'05"N 81°29'22"W	C16 →C24 C70			
→Pointe au Baril ♦ 45°33'503"N 80°19'1802"W	C16 C26 C70			

SCTM Thunder Bay / VBA – Communications navire/terre desservant le Lac Winnipeg

INSTALLATIONS TÉLÉCOMMANDÉES DESSERVANT LE LAC WINNIPEG :	VOIES	FRÉQUENCES	FRÉQUENCES	REMARQUES
		D'ÉMISSION	DE RÉCEPTION	
Beaver Creek →51°23'221"N 96°54'4925"W	C16 C26			En service du 15 mai au 31 octobre
Fraserwood →50°34'1947"N 97°13'546"W	C16 C19			En service du 15 mai au 31 octobre
Jackhead →51°523'5520"N 97°198'5001"W	C16 C26			En service du 15 mai au 31 octobre
Long Point →52°55'4633"N 98°578'5210"W	C16 C26			En service du 15 mai au 31 octobre

SCTM Thunder Bay / VBA – Communications navire/terre desservant la Baie d’Hudson

INSTALLATIONS TÉLÉCOMMANDÉES DESSERVANT LA BAIE D’HUDSON :	VOIES	FRÉQUENCES	FRÉQUENCES	REMARQUES
		D’ÉMISSION	DE RÉCEPTION	
→ Churchill (Manitoba) 58°45’4233”N 93°568’3905”W	C16 C26			En service pendant la saison de navigation. (approximativement du 1 juillet au 31 octobre)

SCTM Thunder Bay / VBA – Diffusions des Grands Lacs		
HEURES UTC	FRÉQUENCES	CONTENU
0230	518F1B	NAVTEX : (P) • Météo.
0630	518F1B	NAVTEX : (P) • Avis à la navigation. • Glaces (pendant la saison des glaces).
1030	518F1B	NAVTEX : (P) • Météo.
1430	518F1B	NAVTEX : (P) • Météo.
1830	518F1B	NAVTEX : (P) • Avis à la navigation. • Glaces (pendant la saison des glaces).
2230	518F1B	NAVTEX : (P) • Météo.
Continu (RMC OUEST)	C21B Horn Sault Ste. Marie C83B Thunder Bay Bald Head	RADIOTÉLÉPHONIE : • 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 Supérieur, le lac Huron et la baie Géorgienne (régions 405, 406, 407 et 408). • 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. • Bulletins des conditions glacielles dangereuses pour le Lac Supérieur et le Lac Huron.
Continu (RMC EST)	C21B Tobermory Killarney Pointe au Baril C83B Silver Water Meaford	RADIOTÉLÉPHONIE : • 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 Supérieur, le lac Huron et la baie Géorgienne (régions 405, 406, 407 et 408). • Prévisions maritimes pour les plaisanciers du Chenal Nord (15 mai au 31 octobre). • 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. • Bulletins des conditions glacielles dangereuses pour le Lac Supérieur et le Lac Huron.

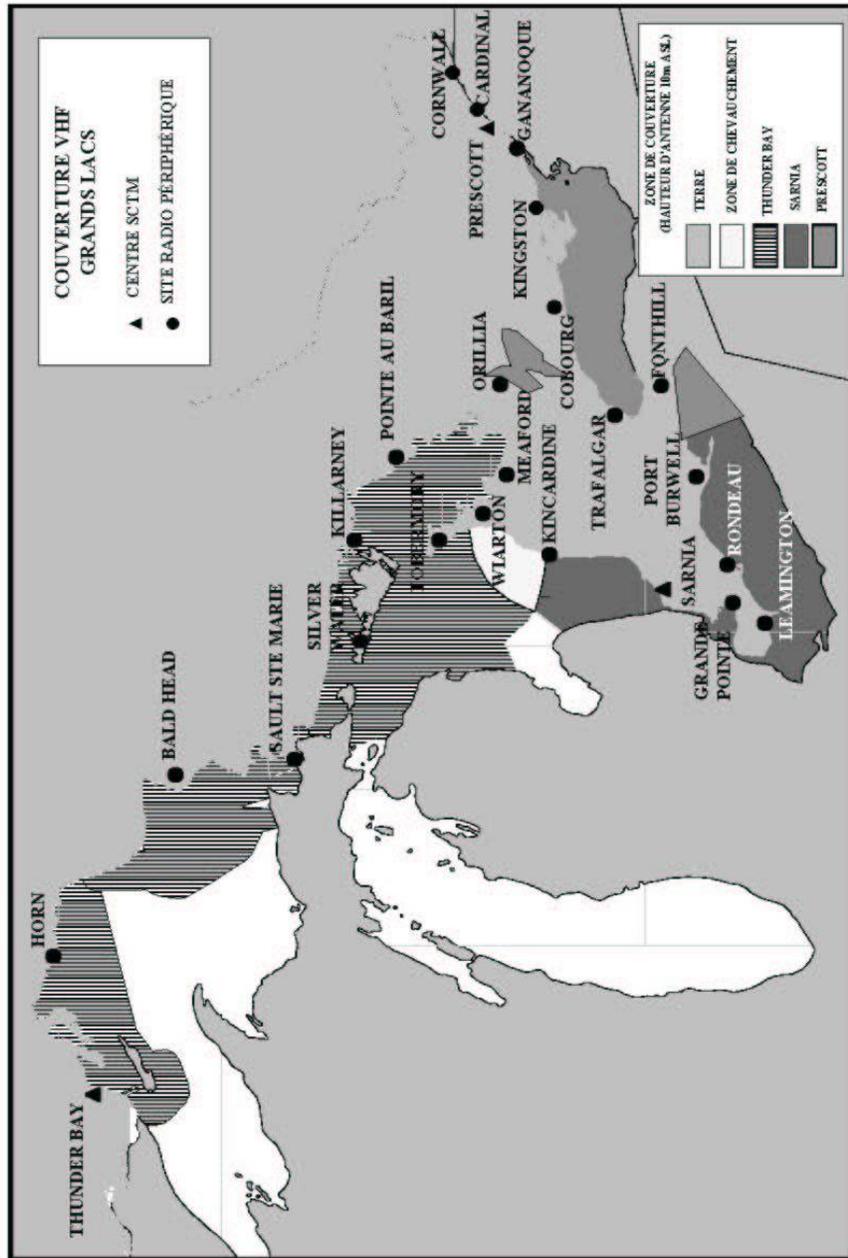
SCTM Thunder Bay / VBA – Diffusions du lac Winnipeg

HEURES UTC	FRÉQUENCES	CONTENU
0140 0840 1240 1640 2140	C26 Jackhead Long Point Beaver Creek C19 Fraserwood	RADIOTÉLÉPHONIE : • 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. • Rapports météorologiques des navires. • Observations météorologiques pour: Gimli, Grand Rapids, George Island, Norway House, Berens River, Victoria Beach et Bouées ODAS. • Avis à la Navigation.

OPÉRATION DU CANAL ET DES ÉCLUSES 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 61°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.

OPÉRATION DU CANAL ET DES ÉCLUSES GRANDS LACS (y incluant le fleuve Saint-Laurent jusqu'à Montréal)			
NOM COORDONNÉES INDICATIF D'APPEL	CATÉGORIE	VOIES	REMARQUES
BURLINGTON, ON PONT DU CANAL 43°17'48"N 79°47'42"W XL146	SC	16 12	Exploité par le ministère des Travaux publics. Contrôle du trafic maritime seulement.
HAMILTON, ON 43°17'N 79°50'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.
SAULT STE. MARIE, ON ÉCLUSE DU CANAL 46°30'48"N 84°21'03"W VDX23	SC	16 14	Exploitée 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.
VOIE MARITIME, BEAUHARNOIS MELOCHEVILLE (QC) 45°18'15"N 73°55'42"W VDX 20	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 75°18'46"W VDX 21	SC	16 11	Exploitée par l'administration de la voie maritime. Contrôle du trafic maritime seulement.
VOIE MARITIME, LONG POINT PORT COLBORNE, ON 42°53'15"N 79°14'57"W VDX 68	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 78°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 79°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.

OPÉRATION DU CANAL ET DES ÉCLUSES GRANDS LACS (y incluant le fleuve Saint-Laurent jusqu'à Montréal)			
NOM COORDONNÉES INDICATIF D'APPEL	CATÉGORIE	VOIES	REMARQUES
VOIE MARITIME, WELLAND ST. CATHARINES, ON 43°49'20"N 79°11'45"W VDX22	SC	16 14	Exploitée par l'administration de la voie maritime. Contrôle du trafic maritime seulement.
TORONTO, ON 43°38'31"N 79°22'44"W XJF495	SC	16 12 14	Du lundi au vendredi, entre 0800 et 1600, 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.
WINDSOR, ON 42°19'00"N 83°04'00"W XJP 56	SC	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.



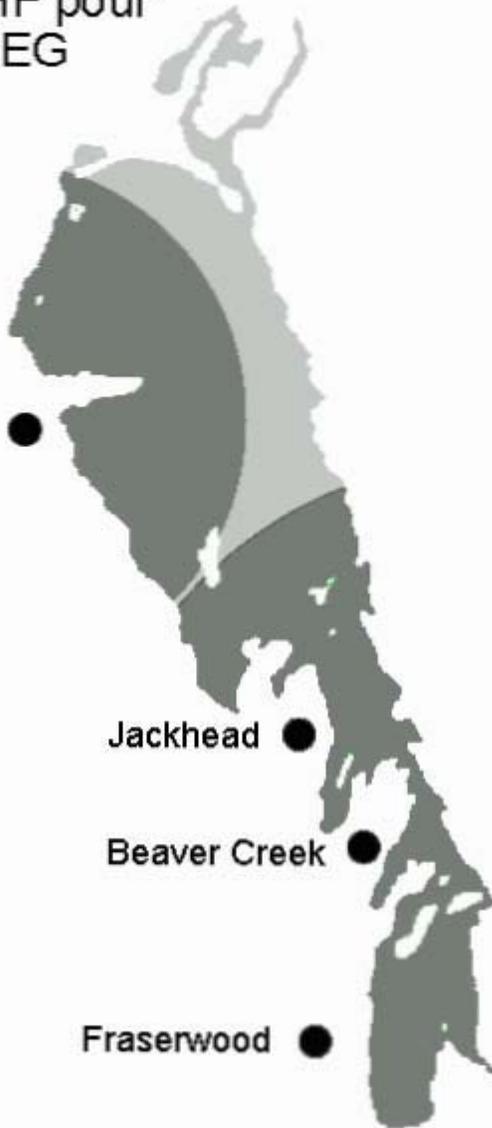
Couverture VHF pour
le lac WINNIPEG

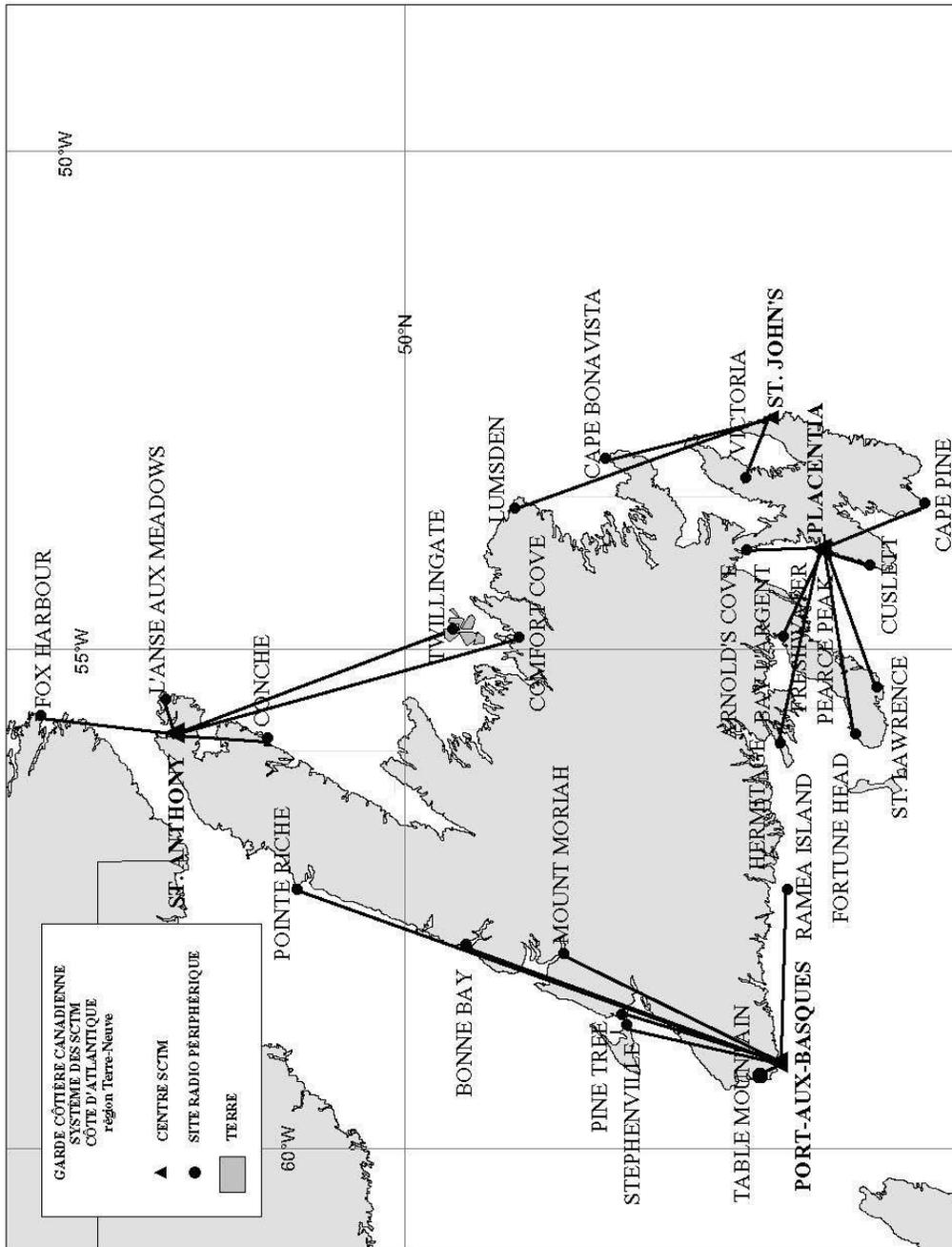
Long Point ●

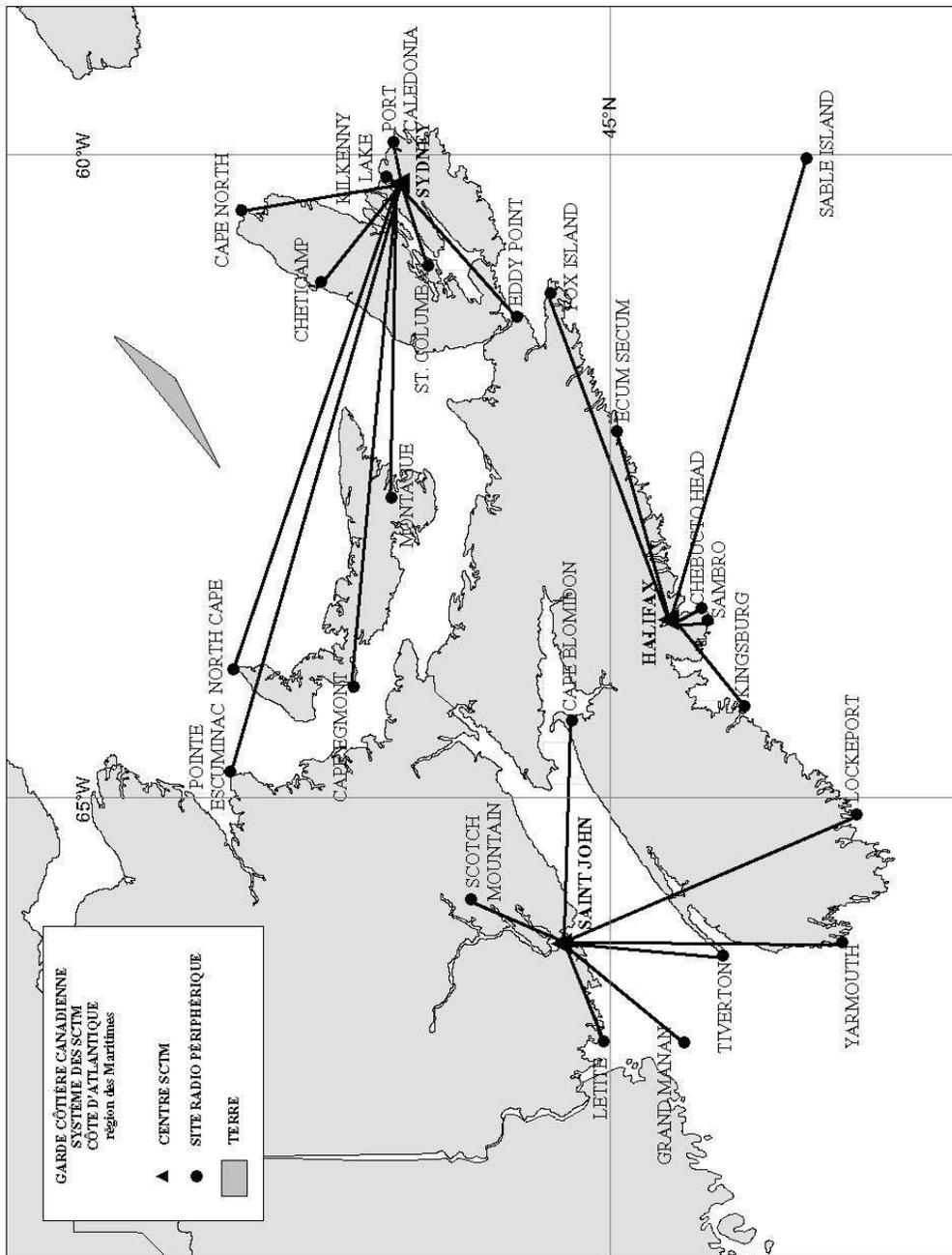
Jackhead ●

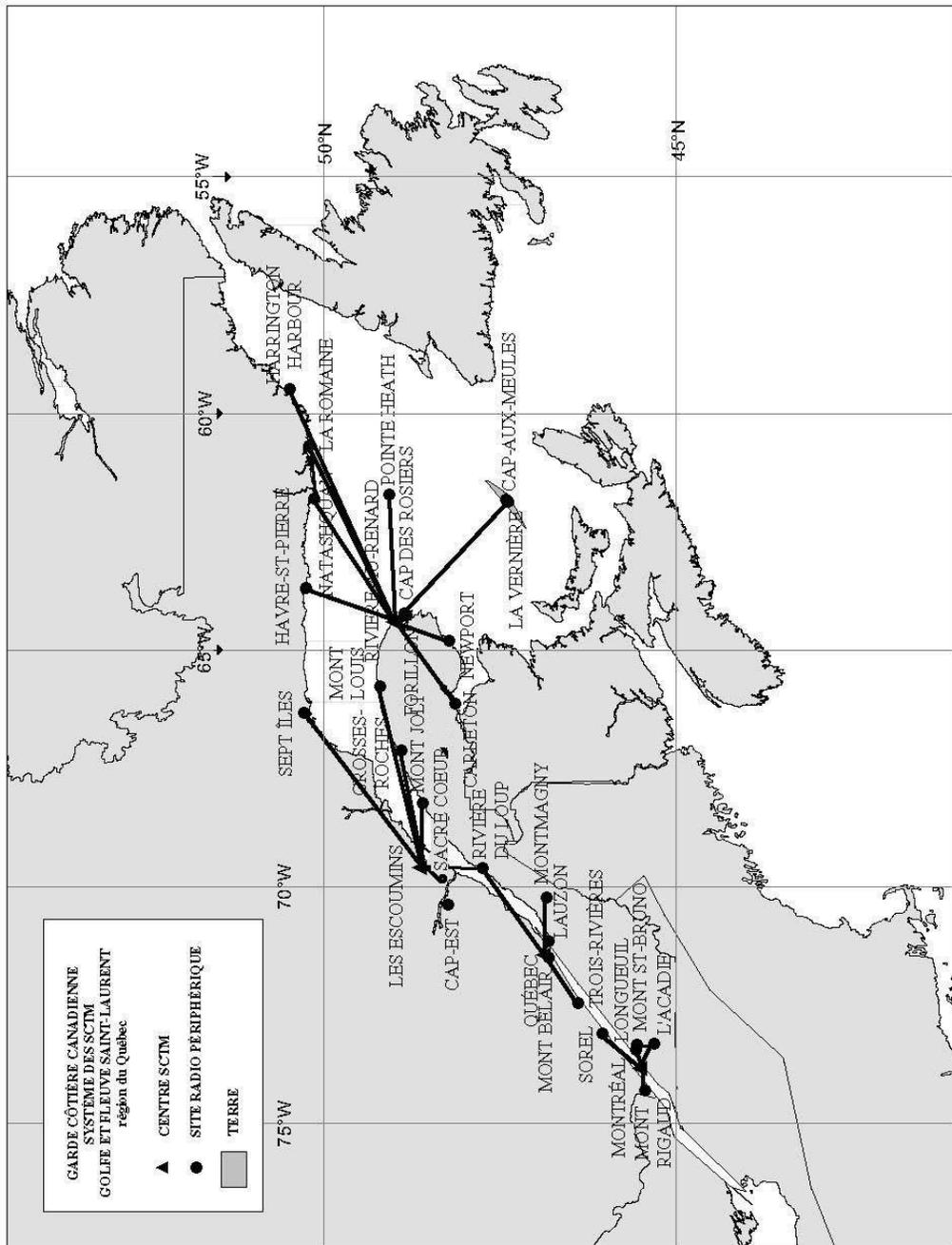
Beaver Creek ●

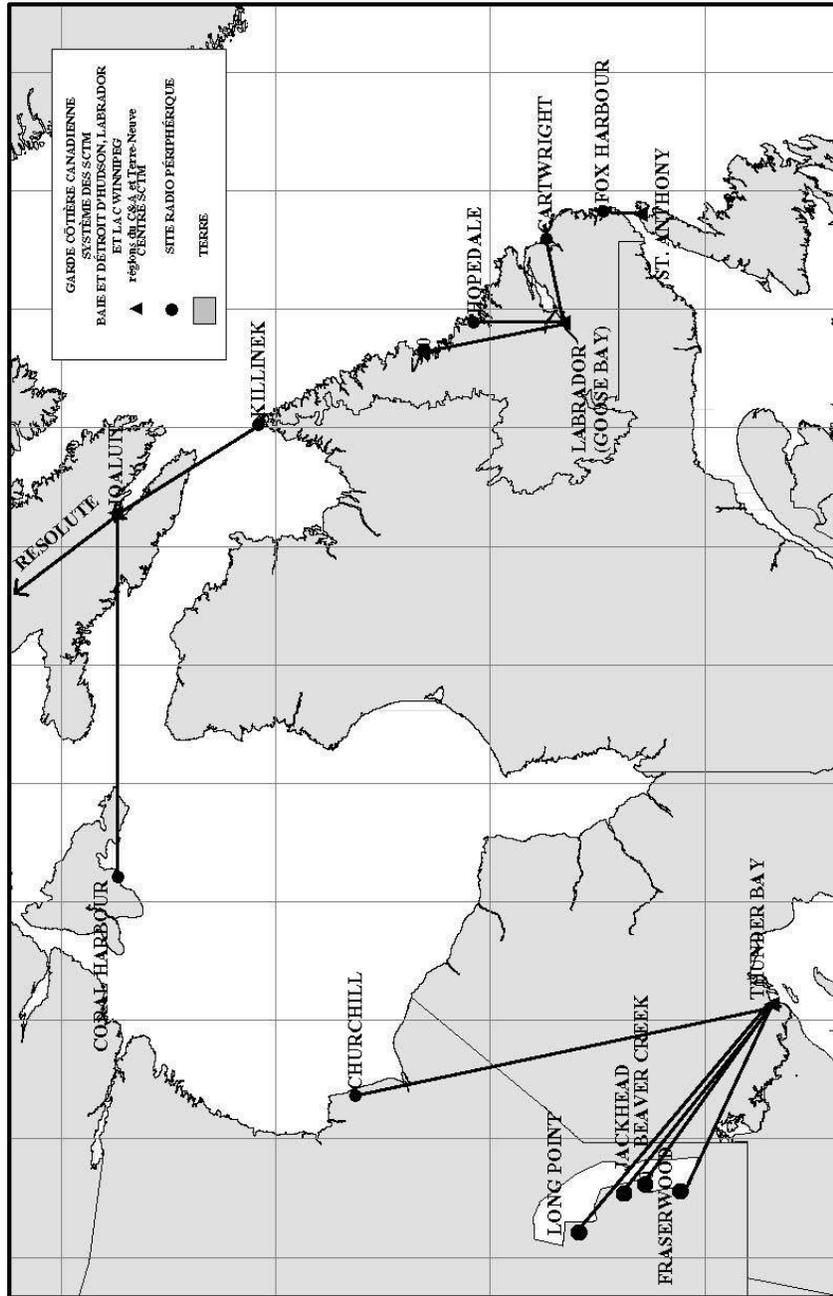
Fraserwood ●

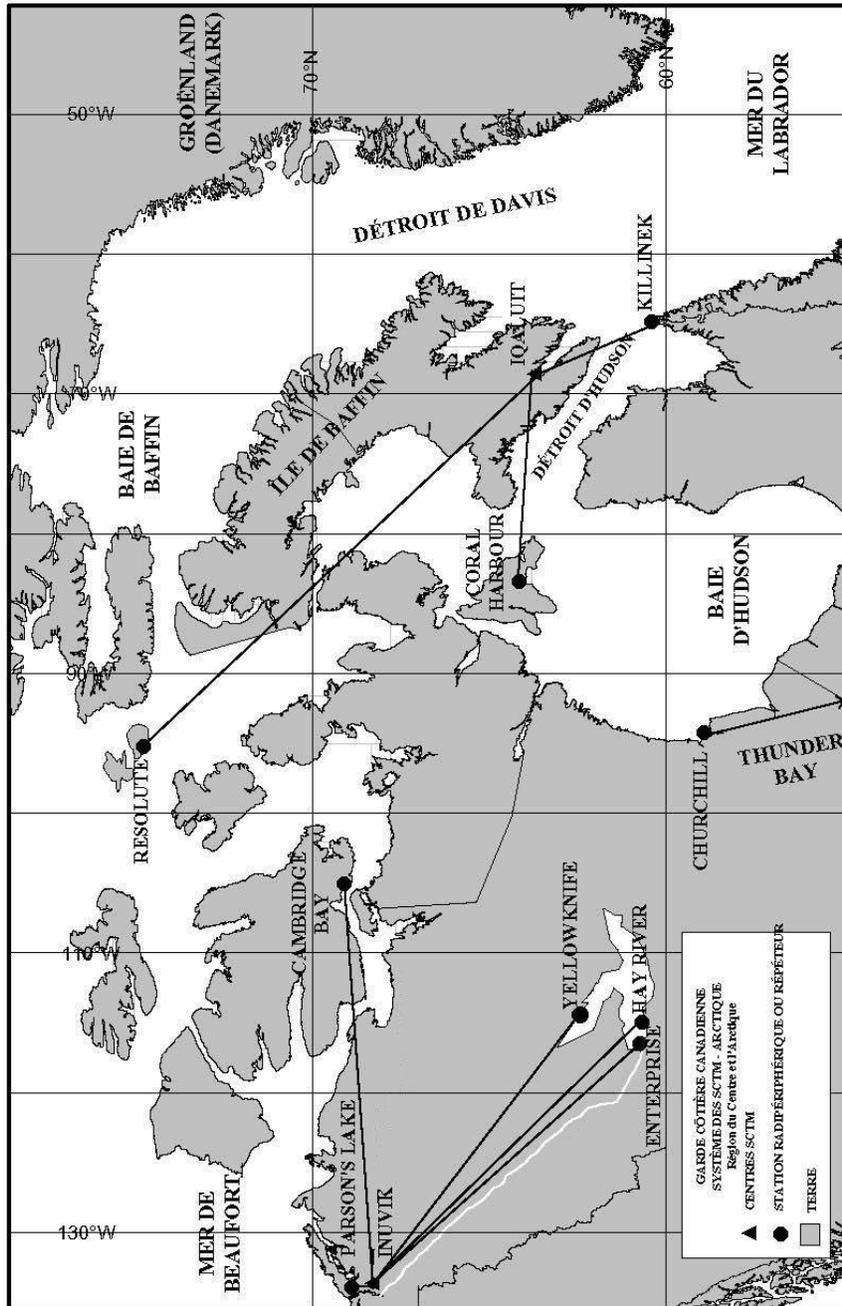












**RADIOPHARES À FONCTIONNEMENT CONTINU
CÔTE ATLANTIQUE, GOLFE ET FLEUVE SAINT-LAURENT
JUSQU'À MONTRÉAL, L'EST DE L'ARCTIQUE**

NOM ET EMPLACEMENT	FRÉQUENCE KHZ	PORTÉE MILLES MARINS	IDENTIFICATION	REMARQUES
ST. PIERRE & MIQUELON (France) 46°45'45"N 56°10'10"W	386	100	⋯ (S) ⋯ (P)	Fonctionne à longueur d'année.

**BALISES RADAR (RACONS)
CÔTE DE L'ATLANTIQUE, GOLFE ET FLEUVE SAINT-LAURENT JUSQU'À MONTRÉAL
L'EST DE L'ARCTIQUE (situées à Terre-Neuve)**

NOM ET EMPLACEMENT	FRÉQUENCE KHZ	PORTÉE MILLES MARINS	IDENTIFICATION	REMARQUES
CAP HARRIGAN (FEU) 55°50'34"N 60°18'56.8"W	10	160 à 315	⋯ (K)	Saison de navigation seulement.
CHANNEL HEAD STATION DE PHARE 47°33'57"N 59°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 54°07'26.3"W	8	360	⋯ (A)	Fonctionne à longueur d'année.
HENS AND CHICKENS 56°30'39.5"N 60°38'37.5"W	10	360	⋯ (W)	Fonctionne à longueur d'année.
ÎLE GRAPPLING (FEU) 54°27'22.5"N 56°52'52.3"W	10	360	⋯ (G)	Saison de navigation seulement.
ÎLE WHITE BEAR (NANUAKTOK) 55°26'00.7"N 59°30'40.9"W	10	360	⋯ (N)	Saison de navigation seulement.
POINTE DOMINO 53°27'42.4"N 55°44'31"W	10	360	⋯ (Y)	Saison de navigation seulement.
QUAKER HAT 54°44'12.5"N 57°20'37.7"W	10	360	⋯ (Q)	Fonctionne à longueur d'année.
NEGRO ISLAND 56°21'06"N 60°32'41"W	6	360	⋯ (Z)	Fonctionne à longueur d'année.

**BALISES RADAR (RACONS)
CÔTE DE L'ATLANTIQUE, GOLFE ET FLEUVE SAINT-LAURENT JUSQU'À MONTRÉAL
L'EST DE L'ARCTIQUE (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 63°31'19.6"W	8	360	⋯ (N)	Fonctionne à longueur d'année.
CAP FORCHU 43°47'38.8"N 66°09'19.3"W	10	360	⋯ (B)	Fonctionne à longueur d'année.

BALISES RADAR (RACONS) CÔTE DE L'ATLANTIQUE, GOLFE ET FLEUVE SAINT-LAURENT JUSQU'À MONTRÉAL L'EST DE L'ARCTIQUE (situées en Nouvelle-Écosse)				
NOM ET EMPLACEMENT	PORTÉE MILLES MARINS	DEGRÉS D'ARC	IDENTIFICATION	REMARQUES
CAP SABLE 43°23'24"N 65°37'16.9"W	10	360	-- (C)	Fonctionne à longueur d'année.
PORT DE CARIBOU BOUÉE À CLOCHE LUMINEUSE « SS1 » 45°45'08"N 62°39'44"W	10	360	-- (G)	Saison de navigation seulement.
CHEBUCTO HEAD (FEU) 44°30'26.6"N 63°31'21.8"W	10	360	-- (Z)	Fonctionne à longueur d'année.
ÎLES CRANBERRY (FEU) 45°19'29.6"N 60°55'38.2"W	10	360	-- (B)	Fonctionne à longueur d'année.
LURCHER SHOAL BOUÉE DE BIFURCATION LUMINEUSE « NM » 43°49'00.3"N 66°29'58"W	8	360	-- (K)	Fonctionne à longueur d'année.

BALISES RADAR (RACONS) CÔTE DE L'ATLANTIQUE, GOLFE ET FLEUVE SAINT-LAURENT JUSQU'À MONTRÉAL L'EST DE L'ARCTIQUE (situées au Nouveau Brunswick)				
NOM ET EMPLACEMENT	PORTÉE MILLES MARINS	DEGRÉS D'ARC	IDENTIFICATION	REMARQUES
GANNET ROCK (FEU) 44°30'37.1"N 66°46'52.9"W	10	360	-- (G)	Fonctionne à longueur d'année.
ÎLE MISCOU (FEU) 48°00'33.7"N 64°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 65°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 66°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 64°45'47.6"W	10	360	-- (G)	Fonctionne à longueur d'année.

BALISES RADAR (RACONS) CÔTE DE L'ATLANTIQUE, GOLFE ET FLEUVE SAINT-LAURENT JUSQU'À MONTRÉAL L'EST DE L'ARCTIQUE (situées à Î.-P.-É.)				
NOM ET EMPLACEMENT	PORTÉE MILLES MARINS	DEGRÉS D'ARC	IDENTIFICATION	REMARQUES
PONT DE LA CONFÉDÉRATION SHAFT 21 46°12'39.9"N 63°45'05.5"W	30	360	- (T)	Fonctionne à longueur d'année.
PONT DE LA CONFÉDÉRATION SHAFT 22 46°12'33.8"N 63°45'13.1"W	30	360	-... (B)	Fonctionne à longueur d'année.

BALISES RADAR (RACONS) CÔTE DE L'ATLANTIQUE, GOLFE ET FLEUVE SAINT-LAURENT JUSQU'À MONTRÉAL L'EST DE L'ARCTIQUE (situées au Québec)				
NOM ET EMPLACEMENT	PORTÉE MILLES MARINS	DEGRÉS D'ARC	IDENTIFICATION	REMARQUES
ANSE AUX BASQUES 48°19'07.5"N 69°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 70°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 61° 19' 39.4" W	10	360	-- (G)	Saison de navigation seulement.
GENTILLY FEU ANTÉRIEUR DE L'ALIGNEMENT 46°25'48"N 72°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 72°57'58.4"W	10	360	-- (K)	Fonctionne à longueur d'année.
ÎLE RICHELIEU 46°38'33.5"N 71°54'35.2"W	10	360	-- (M)	Fonctionne à longueur d'année.
ÎLE SAINT-OURS (FEU SUD) 45°54'20.5"N 73°13'31.5"W	10	360	-- (M)	Fonctionne à longueur d'année.
ÎLES MERMETTES/ RIVIÈRE ST-PAUL (NAD 27) 51°19'20.5"N 57°50'34.6"W	10	360	-- (M)	Fonctionne à longueur d'année.
KAHNAWAKE FEU ALIGNEMENT ANTÉRIEUR 45°24'10.3"N 73°47'45.7"W	4	360	-- (G)	Saison de navigation seulement.

BALISES RADAR (RACONS) CÔTE DE L'ATLANTIQUE, GOLFE ET FLEUVE SAINT-LAURENT JUSQU'À MONTRÉAL L'EST DE L'ARCTIQUE (situées au Québec)				
NOM ET EMPLACEMENT	PORTÉE MILLES MARINS	DEGRÉS D'ARC	IDENTIFICATION	REMARQUES
LAC SAINT-PIERRE, AMONT DE LA COURBE LOUISEVILLE FEU POSTÉRIEUR DE L'ALIGNEMENT 46°11'00.4"N 72°55'38.2"W	10	360	-. (N)	Fonctionne à longueur d'année.
LAVALTRIE FEU POSTÉRIEUR DE L'ALIGNEMENT 45°52'43.1"N 73°16'02.6"W	10	360	-. (N)	Fonctionne à longueur d'année.
NICOLET FEU À SECTEURS 46°15'27.1"N 72°39'03.5"W	10	360	-. (G)	Fonctionne à longueur d'année.
POINTE AUX TREMBLES (NEUVILLE) 46°41'47.4"N 71°34'22.5"W	10	360	-. (G)	Fonctionne à longueur d'année.
POINTE DE MANICOUAGAN 49°06'04.4"N 68°11'37.8"W	10	360	-. (X)	Fonctionne à longueur d'année.
POINTE DU NORD-EST/ RIVIÈRE ST-AUGUSTIN (NAD 27) 51°10'37.4"N 58°25'42.7"W	10	360	-. (N)	Fonctionne à longueur d'année.
POINTE PENOUILLE FEU POSTÉRIEUR DE L'ALIGNEMENT 48°51'11.8"N 64°25'36.3"W	10	360	-. (G)	Fonctionne à longueur d'année.
POINTE QIRNIRAUJAQ (CONGARAYA) 58°34'59.4"N 68°00'24.9"W (NAD 27)	10	360	-. (X)	Saison de navigation seulement.
PORT DE RIMOUSKI FEU ANTÉRIEUR DE L'ALIGNEMENT 48°28'06"N 68°31'06.1"W	10	360	-. (N)	Fonctionne à longueur d'année.
ST-JEAN, ÎLE D'ORLÉANS 46°54'56.5"N 70°53'47"W	10	360	-. (G)	Fonctionne à longueur d'année.
TROIS-RIVIÈRES – OUEST PONT LAVIOLETTE – NORD DU CHENAL 46°18'29.1"N 72°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 72°33'37.7"W	10	360 (H)	Fonctionne à longueur d'année.
YAMACHICHE (COURBE DE)/ LAC ST-PIERRE 46°12'18.7"N 72°49'49.1"W	10	360	-- (M)	Fonctionne à longueur d'année.

BALISES RADAR (RACONS) CÔTE DE L'ATLANTIQUE, GOLFE ET FLEUVE SAINT-LAURENT JUSQU'À MONTRÉAL L'EST DE L'ARCTIQUE (situées au Manitoba)				
NOM ET EMPLACEMENT	PORTÉE MILLES MARINS	DEGRÉS D'ARC	IDENTIFICATION	REMARQUES
CHURCHILL 58°47'00.9"N 94°13'59.2"W	10	360	-- (G)	Saison de navigation seulement.

BALISES RADAR (RACONS) CÔTE DE L'ATLANTIQUE, GOLFE ET FLEUVE SAINT-LAURENT JUSQU'À MONTRÉAL L'EST DE L'ARCTIQUE (situées au Nunavut)				
NOM ET EMPLACEMENT	PORTÉE MILLES MARINS	DEGRÉS D'ARC	IDENTIFICATION	REMARQUES
ÎLE BEACON 58°54'08"N 66°20'30.5"W	10	360	-- (G)	Saison de navigation seulement.
ÎLE BROOMFIELD (Baie d'Hudson) 55°40'24"N 79°14'18"W (NAD 27)	10	360	- (N)	Saison de navigation seulement.
ÎLE COATS 62°10'20"N 83°08'00"W (NAD 27)	10	360	-- (C)	Saison de navigation seulement.
ÎLE KITDLIAT 59°58'34.5"N 69°37'30.6"W	10	360	-- (K)	Saison de navigation seulement.
ÎLE NIPPER 59°00'26.5"N 68°53'18"W	10	360	-- (G)	Saison de navigation seulement.
ÎLE NOTTINGHAM 63°05'10"N 77°57'00"W (NAD 27)	10	360	- (N)	Saison de navigation seulement.
ÎLE SENTRY 61°09'35.6"N 93°52'14.6"W	10	360	-- (C)	Saison de navigation seulement.
ÎLE WALRUS 61°57'59.4"N 92°28'41.1"W	10	360	-- (Y)	Saison de navigation seulement.

BALISES RADAR (RACONS) CÔTE DE L'ATLANTIQUE, GOLFE ET FLEUVE SAINT-LAURENT JUSQU'À MONTRÉAL L'EST DE L'ARCTIQUE (situées dans les T.-N.-O.)				
NOM ET EMPLACEMENT	PORTÉE MILLES MARINS	DEGRÉS D'ARC	IDENTIFICATION	REMARQUES
SWAFFIELD HARBOUR (ÎLE MANSEL) 62°25'00"N 79°36'30"W	10	360	-- (K)	Saison de navigation seulement.

BALISES RADAR (RACONS) CÔTE DE L'ATLANTIQUE, GOLFE ET FLEUVE SAINT-LAURENT JUSQU'À MONTRÉAL L'EST DE L'ARCTIQUE (situées aux États-Unis)				
NOM ET EMPLACEMENT	PORTÉE MILLES MARINS	DEGRÉS D'ARC	IDENTIFICATION	REMARQUES
FEU 73 44°55'33.5"N 75°05'43.1"W	6 à 8	360	-- (M)	Saison de navigation seulement.
BOUÉE LUMINEUSE 153 44°30'37.2"N 75°46'07.6"W		360	-- (M)	Saison de navigation seulement.

BALISES RADAR (RACONS) LAC WINNIPEG				
NOM ET EMPLACEMENT	PORTÉE MILLES MARINS	DEGRÉS D'ARC	IDENTIFICATION	REMARQUES
BRISE-LAMES EST ENTRÉE RIVIÈRE ROUGE 50°24'05"N 96°48'45.7"W	5	360	-- (G)	Saison de navigation seulement.

BALISES RADAR (RACONS) GRANDS LACS (y incluant le fleuve Saint-Laurent jusqu'à Montréal) (situées en Ontario, sauf si indiqué autrement)				
NOM ET EMPLACEMENT	PORTÉE MILLES MARINS	DEGRÉS D'ARC	IDENTIFICATION	REMARQUES
CHAPMAN (FEU DE HAUT- FOND) 222 (É.-U.) 44° 15' 27.17" N 76° 4' 18.45" W			-- (C)	Opéré par les États-Unis.
FEU DE LA RIVIÈRE DÉTROIT, ÉTATS-UNIS 42°00'02.9"N 83°08'28.5"W	10	360	-- (X)	Opéré par les États-Unis. Fonctionne à longueur d'année
FEU 1E CHENAL EXTÉRIEUR EST ÉTATS-UNIS 41°54'48.2"N 83°06'24.1"W	12	360	--- (O)	Opéré par les États-Unis. Le 15 mars jusqu'à le 15 janvier
GLADMAN ROCK, BAIE GEOrgIENNE 45°20'51.9"N 80°18'52.7"W (NAD 27)	10	360	-- (G)	Saison de navigation seulement.
GRANITE STATE (FEU DE HAUT-FOND) 214 (É.-U.) 44° 17' 0.69" N 76° 0' 58.39" W			-- (M)	Opéré par les États-Unis.

BALISES RADAR (RACONS) GRANDS LACS (y incluant le fleuve Saint-Laurent jusqu'à Montréal) (situées en Ontario, sauf si indiqué autrement)				
NOM ET EMPLACEMENT	PORTÉE MILLES MARINS	DEGRÉS D'ARC	IDENTIFICATION	REMARQUES
→FEU n° 7, É.-U. 43 03 34.838N 82 25 03.981W Portée 6NM, Identificateur (T) – Exploité par les É.-U., saison de navigation seulement. ÎLE GEREAX, BAIE GEORGIENNE 45°44'40"N 80°39'32.7"W	10	360	-- (G)	Saison de navigation seulement.
LONG POINT, LAC ÉRIÉ 42°32'55.2"N 80°02'58.1"W	10	360	-- (M)	Fonctionne à longueur d'année.
MAMAINSE, (HAVRE DE) LAC SUPÉRIEUR 47°02'15"N 84°47'11.6"W	10	360	-- (M)	Saison de navigation seulement.
PELÉE, (PASSAGE) LAC ÉRIÉ 41°51 14.9"N 82°34'54.7"W (NAD 27)	10	360	-- (M)	Fonctionne à longueur d'année.
PRESCOTT/OGDENSBURG PILLIERS DU PONT, PILLIER NORD 44°44'11.3"N 75°27'37.4"W	10	360	- (T)	Saison de navigation seulement.
PRESCOTT/OGDENSBURG PILLIERS DU PONT, PILLIER SUD 44°44'01.7"N 75°27'29.9"W	10	360	--- (H)	Saison de navigation seulement.
PORT DE TORONTO, PARC AQUATIQUE 43°36'48.7"N 79°20'36.3"W	10	360	-- (M)	Saison de navigation seulement.
SOUTHEAST SHOAL 41°49'34.8"N 82°27'46.1"W (NAD 27)	10	360	-- (K)	Fonctionne à longueur d'année.
LAC ST. CLAIR (FEU) (É-U) 42°27'55.1"N 82°45'15.4"W	6	360	- (N)	

PARTIE 3

SERVICES DE TRAFIC MARITIME (STM)

ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, ET ARCTIQUE DE L'EST

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.

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 Services de communications et de trafic maritimes (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; et
- (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.

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 :

- d'entrer dans une zone de trafic STM;
- de commencer une manœuvre de départ;
- de commencer une manœuvre qui risque de compromettre la sécurité de la navigation;
- 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.

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.

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.

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).

DESCRIPTIONS DES ZONES

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 soixantième 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*.

→ 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; et
- g) les eaux de la rivière Moose, de la baie James à Moosonee.

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 les annexes des zones STM qui figurent dans la présente partie.

APPLICATION AUX ZONES

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 qui remorque ou pousse un navire transportant un polluant ou des marchandises dangereuses tel que le prescrivent les règlements suivants :
 - i) *Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures,*
 - ii) *Règlement sur les substances polluantes,*
 - iii) *Règlement sur le transport par mer de marchandises dangereuses,*
 - iv) *Code maritime international des marchandises dangereuses (IMDG), et*
 - v) *Règlement sur les produits chimiques dangereux et les substances liquides nocives.*

La participation est obligatoire.

→ 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; et

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° parallèle de latitude nord, le 141° 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.

- 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.

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 vingt 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 quarante-cinq mètres ou plus de longueur; ou
 - (ii) la longueur du bâtiment ou de l'objet qu'il remorque ou qu'il pousse est de vingt mètres ou plus de longueur.

Pour les zones de trafic maritime visées dans le *Règlement sur les zones de services de trafic maritime*, ce règlement ne s'applique pas :

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

RAPPORTS

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.

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 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.

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 :

- i) toute existence à bord du navire d'un incendie;
- ii) l'implication du navire dans un abordage, échouement ou talonnage;
- iii) 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;
- iv) tout déversement ou menace de déversement de polluant par le navire, dans l'eau;
- v) la vue d'un autre navire qui semble désemparé;
- vi) tout obstacle à la navigation;
- vii) toute aide à la navigation défectueuse, endommagée, manquante ou déplacée;
- viii) la présence de tout polluant dans l'eau;
- ix) la présence d'un navire qui pourrait entraver le mouvement d'autres navires; et
- x) toutes conditions météorologiques ou tout état des glaces défavorables qui pourraient nuire à la sécurité de la navigation.

Note :

- (1) Les éléments vi), vii) et viii) ne sont pas requis si les renseignements ont déjà été promulgués dans un Avis à la navigation.
- (2) 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.

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; ou
- (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 dus 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).)

ECAREG – Comptes rendus de zone

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 :

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

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.

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 :

- i) le port d'arrivée; et
- ii) l'heure d'arrivée.

Départ du poste

Un compte rendu comprenant les renseignements énumérés, sauf l'élément (i), 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.

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.

→ NORDREG – Comptes rendus de zone

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 de la page 3-8.

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 de la page 3.8 et aux indicatifs indiqués :

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, et C ou D, E, F, G, H, I, L, O, P, Q, S, T, W et X.

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

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

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, et C ou D, H, I, L, O, P, Q, S, T, W et X.

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

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, et C ou D, I, L, O, P, Q, S, T, W et X.

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

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, et C ou D, E, F et S.

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

Tous les jours

Un rapport de position (RP) doit être produit tous les jours à 1600 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, et C ou D, E, F et S.

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 :

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

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.

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.

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, et 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.

Rapport sur la zone NORDREG : Indicatifs et renseignements requis

Indicateur	Sujet et renseignements requis	
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 ou	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.
D	Position du bâtiment selon le nom géographique de l'endroit.	Si le bâtiment se trouve à un endroit connu, le nom de cet endroit ou, si le bâtiment se trouve à un endroit qui n'est pas connu, le nom d'un endroit connu, suivi de l'azimut vrai (trois chiffres) du bâtiment et de la distance en milles marins du bâtiment à partir de cet endroit.
E	Cap du bâtiment.	Route vraie. Un groupe de trois chiffres.

Indicateur	Sujet et renseignements requis	
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 : <i>a)</i> dans le cas de marchandises dangereuses, la classe et la quantité; et <i>b)</i> dans le cas d'un polluant, l'appellation technique et la quantité.
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 : <i>a)</i> dans le cas d'un bâtiment canadien, le représentant autorisé du bâtiment; <i>b)</i> dans le cas d'un bâtiment étranger, le mandataire canadien ou américain de celui-ci ou son propriétaire; <i>c)</i> 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.

Indicateur	Sujet et renseignements requis	
X	<p>Renseignements additionnels pour le rapport sur le plan de navigation.</p> <p>Renseignements devant être fournis dans un rapport de position dans certaines situations.</p>	<p>a) Dans le cas d'un compte rendu du plan de route, les renseignements suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. <p>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.</p>

→ ECAREG – Contacts pour les comptes rendus

Les comptes rendus ECAREG doivent être envoyés à :

Centre des SCTM de St. John's

Téléphone : 709-772-2083

Télécopieur : 709-772-5369

Télex : 016-4530

Indicatif télégraphique : CCGTC SNF

Courriel : ECAREGSNF@INNAV.GC.CA

Centre des SCTM de Halifax

Téléphone : 902-426-4956

Télécopieur : 902-426-4483

Courriel : HFXECAREG1@INNAV.GC.CA

Centre des SCTM de Rivière au Renard

Téléphone : 418-269-3843

Télécopieur : 418-269-5514

Courriel : RARECAREG@INNAV.GC.CA

→ NORDREG – Contacts pour les comptes rendus

Les comptes rendus NORDREG doivent être envoyés à :

Centre des SCTM d'Iqaluit

Téléphone : 867-979-5724

Télécopieur : 867-979-4264

Télex (Telefax) : 063-15529

Indicatif télégraphique : NORDREG CDA

Courriel : IQANORDREG@INNAV.GC.CA

En opération de la mi-juin approximativement à la fin de novembre.

Centre des SCTM de Prescott

Téléphone : 1-613-925-4471

Télécopieur : 1-613-925-4519

Télex (Telefax) : 063-15529

Indicatif télégraphique : NORDREG.CDA

Courriel : IQANORDREG@INNAV.GC.CA

En opération de la fin de novembre approximativement à la mi-juin.

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.

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; et
- (i) l'heure prévue à laquelle le navire arrivera au prochain point nécessitant un compte rendu.

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 ne sont pas tenus de faire ce rapport.

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).

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.

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;

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.

Immédiatement après que le navire a terminé l'appareillage, un rapport comprenant les renseignements énumérés en (a), (c) et (i) doit être fait.

Manœuvres

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

- (i) la compensation du compas;
- (ii) l'étalonnage et l'entretien courant des aides à la navigation;
- (iii) un essai en mer;
- (iv) une opération de dragage;
- (v) 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.

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. 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.

SERVICE D'INFORMATION SUR LES GLACES

Arctique et détroit et baie d'Hudson

La Garde côtière canadienne exploite un service pour aider les navires à naviguer dans les eaux de l'Arctique et d'autres eaux du Nord couvertes de glaces pendant la saison de navigation estivale. On peut avoir accès à ce service en appelant NORDREG CANADA. Cette aide comprend la diffusion d'informations à jour sur l'état des glaces, les routes conseillées, les aides à la navigation, l'appui de brise-glaces quand il est disponible et considéré comme nécessaire et l'organisation de convois lorsque les conditions l'imposent.

Pendant toute la saison de navigation, des avis, des prévisions et des cartes synoptiques sur les glaces sont émis par le Service canadien des glaces situé à Ottawa et diffusés quotidiennement par radio et radiotélécopie. Les détails concernant l'heure des transmissions, les radiofréquences utilisées, et autres, sont donnés à la partie 2 de la présente publication.

La Garde côtière canadienne a établi un centre des SCTM à Iqaluit, au Nunavut. Ce centre ouvre à la mi-juin et il est actif jusqu'à la fin novembre.

Voici les coordonnées des contacts pour NORDREG Canada :

Pêches et Océans	Téléphone :	867-979-5724 ou 979-5269
Garde côtière canadienne	Télécopieur :	867-979-4264
NORDREG Canada	Télécopieur (Télécopie) :	063-15529
Case postale 189	Identificateur télégraphique :	NORDREG CDA
IQUALUIT NU X0A 0H0	Courriel :	iqanordreg@innav.gc.ca

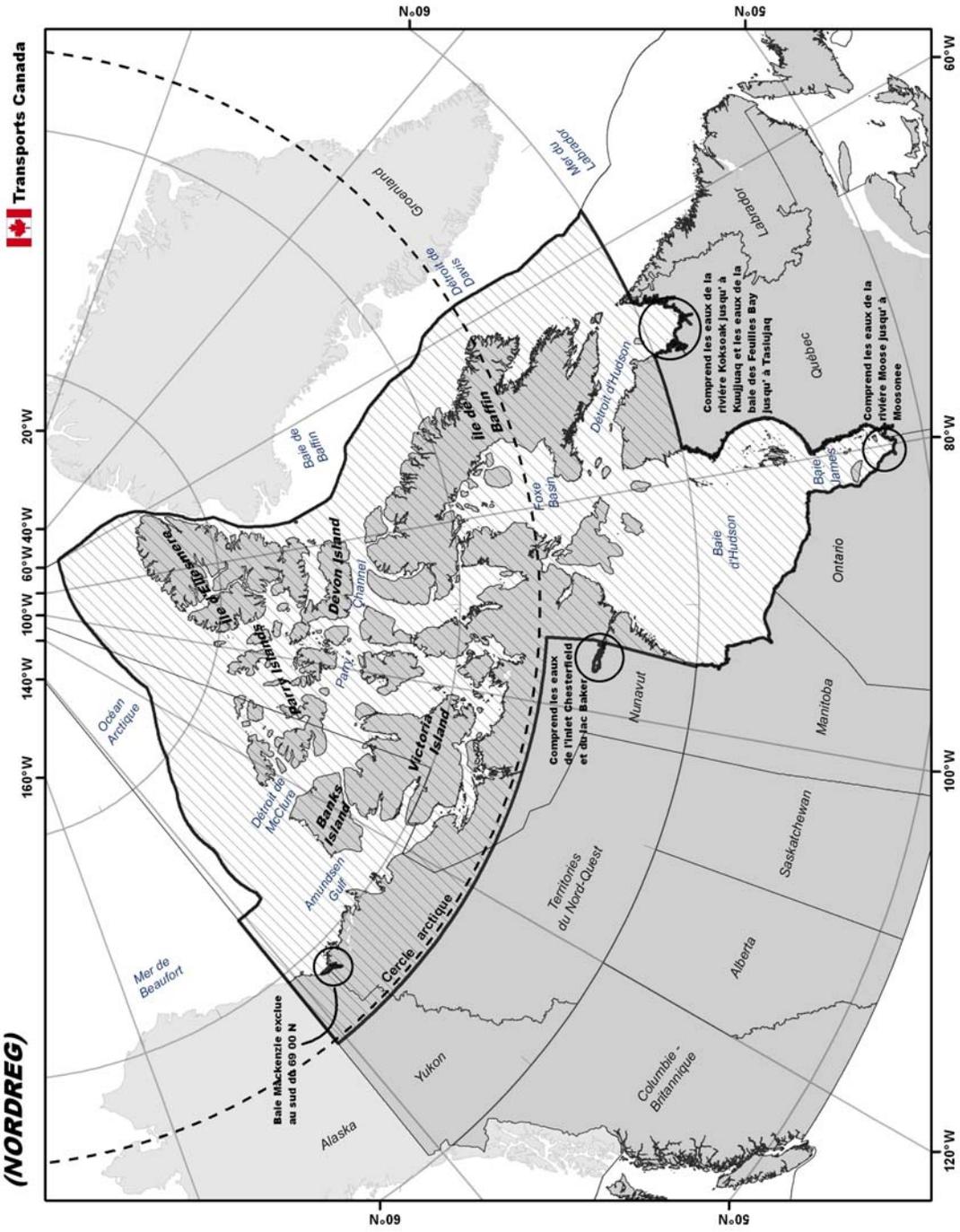
La Garde côtière canadienne dispose d'un nombre limité de brise-glaces pour aider le transport maritime. Étant donné les très nombreux engagements, on signale que l'appui des brise-glaces ne peut être fourni à court préavis. Pour assurer la meilleure exploitation possible des ressources disponibles, il est très important que le Système de trafic de l'Arctique canadien (NORDREG Canada) soit aussi bien informé dès que possible sur la position et les mouvements des navires se trouvant dans l'Arctique canadien. Les navires qui se dirigent vers la Baie d'Hudson ou l'extrême Arctique ou qui en sortent doivent contacter NORDREG CANADA conformément aux procédures précisées dans la partie 3, Services de trafic maritime, de la présente publication.





Zone de services de trafic maritime nordique canadien

(NORDREG)



ANNEXES DES ZONES DE SERVICES DE TRAFIC MARITIME

ZONE STM DE LA BAIE DE FUNDY

NOTE : 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 66°07'08"W; de là, en passant par les positions suivantes :

43°43'54.3"N 66°26'28"W, 43°58'45.3"N 66°27'43"W, 44°09'30.3"N 66°47'01"W, 44°11'50.3"N 66°49'31"W, 44°14'57.3"N 66°52'40"W, 44°17'21.2"N 66°55'08"W, 44°22'30.2"N 67°18'58.1"W, 44°29'50.2"N 67°15'08.1"W, 44°35'30.2"N 67°08'13"W, 44°42'00.2"N 66°58'22"W, 44°46'35.6"N 66°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 67°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.

SECTEURS ET LIMITES

Secteur	Limites
1	La limite extérieure de la zone et une ligne joignant les positions suivantes : 45°03'29.2"N 66°27'32.8"W, 44°53'14.6"N 66°36'00.1"W, 44°43'08.8"N 66°44'16.6"W, 44°36'38"N 65°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 65°32'05.4"W, et 44°56'54.3"N 65°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 66°05'47.1"W; et Pokiok, par 45°16'38.3"N 66°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 65°32'05.4"W; et 44°56'54.3"N 65°15'49.4"W; ligne qui est définie comme la limite est du secteur 2.

IDENTIFICATION ET FRÉQUENCES

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

NOTE: Nous informons les navigateurs que les dispositifs de séparation du trafic modifiés dans le bassin de Grand Manan et dans les approches à la baie de Fundy sont entrés en vigueur le 1^{er} juillet 2003.

POINTS D'APPELS

NUMÉRO	SECTEUR	NOM	DESCRIPTION GÉNÉRALE ET CONDITIONS	DESCRIPTION GÉOGRAPHIQUE
1A	1		Entrée sud-ouest du dispositif de séparation du trafic <i>Entrant</i>	Un point par 44°10'40.3"N 66°48'16"W
1B	1		Sortie sud-ouest du dispositif de séparation du trafic <i>Sortant</i>	Un point par 44°16'09.3"N 66°53'54"W
2A	1		Trafic entrant seulement	Un point par 44°19'11.4"N 66°34'12.4"W
2B	1		Trafic sortant seulement	Un point par 44°23'16.9"N 66°39'28"W
3A	1		Trafic entrant seulement	Un point par 44°30'09.3"N 66°15'56.5"W
3B	1		Trafic sortant seulement	Un point par 44°32'25.8"N 66°20'46"W
4A	1&2		Limite du secteur Entrant	Un point par 44°38'53.3"N 66°12'43.9"W
4B	2		Limite du secteur Sortant	Un point par 44°50'17.8"N 66°14'19.5"W
4C	2		Trafic entrant seulement	Un point par 44°44'49.1"N 66°10'32.7"W

POINTS D'APPELS

NUMÉRO	SECTEUR	NOM	DESCRIPTION GÉNÉRALE ET CONDITIONS	DESCRIPTION GÉOGRAPHIQUE
4D	1&2		Limite du secteur - Trafic sortant seulement	Un point par 44°39'38.1"N 66°18'11.2"W
4E	2		Entrée/sortie du dispositif de séparation du trafic	Un point par 44°49'38.3"N 66°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 66°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 66°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 66°05'45.1"W; 45°12'55.3"N 66°02'36.9"W; 45°12'59.3"N 66°00'28.2"W
7	2	Partridge Island		Une ligne joignant les positions 45°14'10.3"N 66°03'12.1"W; et 45°14'20.3"N 66°00'07.9"W
8	2			Un point par 45°15'30.3"N 66°03'31.3"W
9	2			Un point par 45°16'10.9"N 66°04'24.9"W
10	2			Un point par 45°16'00.5"N 66°05'39.1"W
11	2			Un point par 45°15'51.5"N 66°02'37.6"W
1C	1		Limite extérieure – Secteur 1	Une ligne joignant les positions 44°17'21.2"N 66°55'08"W; et 44°22'30.2"N 67°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 67°18'58.1"W; 44°29'50.2"N 67°15'08.1"W; 44°35'30.2"N 67°08'13"W; 44°42'00.2"N 66°58'22"W; 44°46'35.6"N 66°54'09.2"W; 44°47'39.1"N 66°53'07.5"W
1P	1		Chenal Grand Manan	Une ligne joignant les positions 44°45'35.7"N 66°50'01.9"W, et 44°45'37"N 66°50'03"W, et, de là, longeant la limite entre les zones de pêche 2 et 4 jusqu'à 44°47'39.1"N 66°53'07.5"W; de là, longeant la frontière entre le Canada et les États-Unis jusqu'à 44°49'31.8"N 66°55'57.3"W, et longeant le prolongement de cette frontière jusqu'à 44°50'16.8"N 66°57'05.2"W
2P	1		De Campobello Island jusqu'à The Wolves	Une ligne joignant les positions 44°55'57.4"N 66°53'55.3"W; et 44°56'09.8"N 66°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 66°43'57.7"W; et 44°53'14.6"N 66°36'00.1"W
3Q	1&2		Limite du secteur	Une ligne joignant les positions 44°43'08.8"N 66°44'16.6"W, 44°53'14.6"N 66°36'00.1"W, 45°03'29.2"N 66°27'32.8"W
5R	2			Une ligne joignant les positions 45°03'00.3"N 66°10'58"W; 45°03'36.3"N 66°12'22"W; 45°07'06.7"N 66°20'50.8"W
3P	1			Une ligne joignant les positions 45°02'19.6"N 66°48'31.1"W; 44°55'57.4"N 66°53'55.3"W
4P	1		Head Harbour Passage	Une ligne joignant les positions 44°56'48.5"N 66°58'14"W; 44°55'40.6"N 66°56'37.4"W

POINTS D'APPELS

NUMÉRO	SECTEUR	NOM	DESCRIPTION GÉNÉRALE ET CONDITIONS	DESCRIPTION GÉOGRAPHIQUE
5P	1		Passamaquoddy Bay	Une ligne joignant les positions 45°04'17"N 66°55'12.6"W et une position sur la frontière entre le Canada et les États-Unis, par 45°01'36.7"N 67°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 66°27'43"W; 44°09'30.3"N 66°47'01"W
2M	1		Entrée de St. Mary's Bay	Une ligne joignant les positions 44°05'12"N 66°12'42.8"W; 44°12'08.3"N 66°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 66°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 66°10'53.6"W; 44°21'15.2"N 66°10'46.4"W; 44°21'19.9"N 66°13'44.1"W
4M	1		Extrémité nord du Petit Passage	L'arc d'un cercle d'un rayon de 1 ½ mille nautique centré sur la position 44°24'14.5"N 66°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 66°14'10.8"W; 44°25'19.6"N 66°14'21.7"W; 44°25'21.9"N 66°11'31.8"W.
6M	2			Une ligne joignant les positions 44°39'56.6"N 65°49'57.2"W; et 45°01'30.3"N 66°02'46"W
5U	2			Une ligne joignant les positions 45°08'02.3"N 65°50'56.9"W; et 45°15'24.3"N 65°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 65°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 65°48'06.6"W; 44°44'00.3"N 65°48'27.5"W; 44°43'09.9"N 65°43'41.4"W.
5S	2			Une ligne joignant les positions 45°01'30.3"N 66°02'46"W; et 45°08'02.3"N 65°50'56.9"W
8U	2&3		Limite – Secteurs 2 et 3	Une ligne joignant les positions 45°19'22.5"N 65°32'05.4"W; et 44°56'54.3"N 65°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 66°26'28"W; et 43°58'45.3"N 66°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 66°07'08"W; et 43°43'54.3"N 66°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 66°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 66°07'45.2"W; 43°46'29.7"N 66°11'27.7"W; 43°48'24.5"N 66°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.

ZONE STM DANS LE PORT DE HALIFAX ET SES APPROCHES

NOTE : 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 63°38'56.5"W; jusqu'à la position 44°17'41.3"N 63°35'09.6"W; jusqu'à la limite territoriale canadienne à 44°14'02"N 63°30'50.3"W; de là, le long de la limite territoriale canadienne jusqu'à une position à 44°22'43.5"N 63°13'48.5"W, et de là, le long d'une ligne jusqu'à Petpeswick (Collies) Head, à 44°40'43.3"N 63°09'44.2"W.

SECTEURS ET LIMITES

Secteur	Limites
1	De la limite extérieure de la zone à une ligne tirée depuis la pointe Hartlen, par 44°35'20.5"N 63°27'05.8"W; jusqu'à la position 44°30'13.8"N 63°28'46.7"W; de là, jusqu'à la bouée lumineuse H1 du récif Duncan, par 44°29'36"N 63°30'34"W; et de là, jusqu'au rivage à l'ouest du récif Duncan, par 44°29'36"N 63°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.

IDENTIFICATION ET FRÉQUENCES

Secteur	Identificateur	Voie	Fréquence (MHz)
1	« Halifax Trafic »	14	156.7
2	« Halifax Trafic »	12	156.6

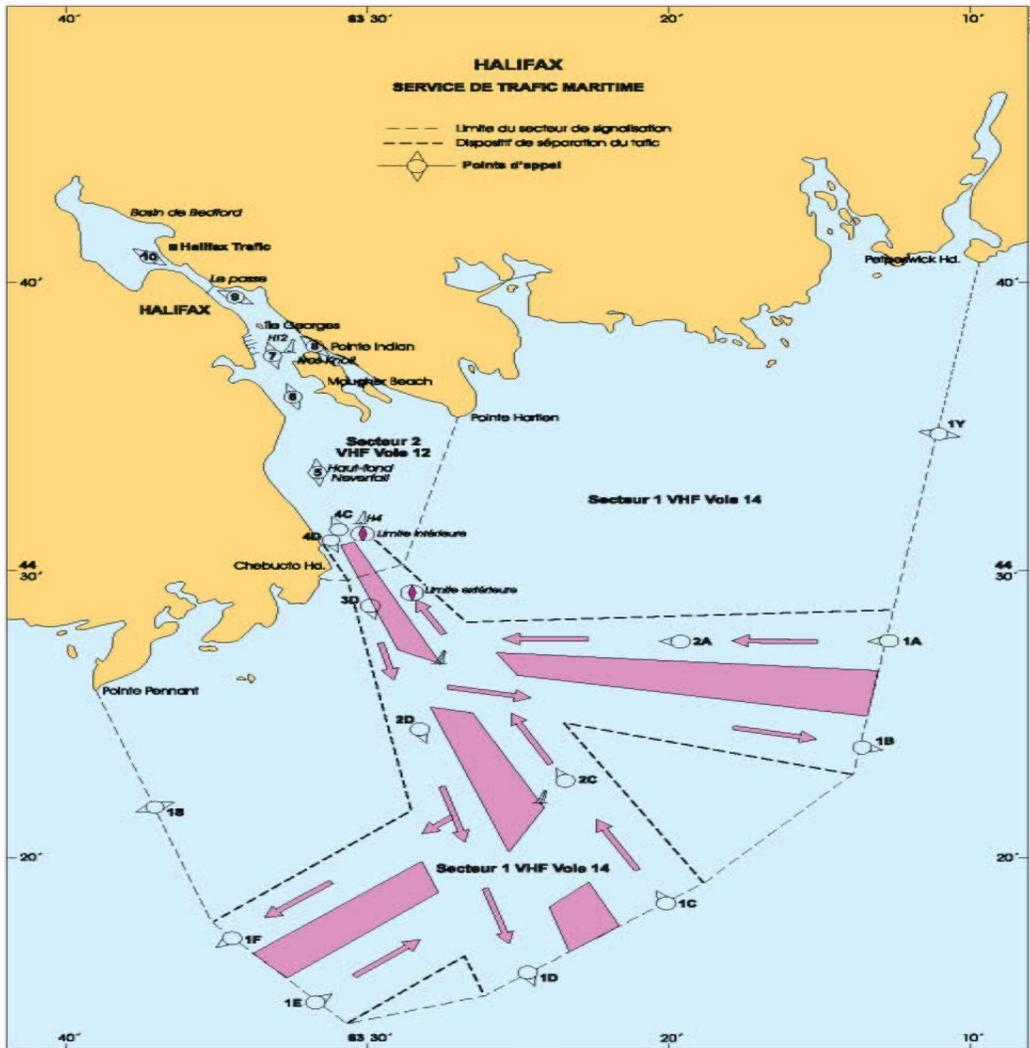
POINTS D'APPEL

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 63°12'42.6"W
2A	1		Trafic entrant seulement	Une position à 44°27'39.3"N 63°19'37.6"W
1B	1		Limite. - Sortie de la voie de circulation	Une position à 44°23'42.7"N 63°13'35.2"W
1C	1		Limite. - Entrée de la voie de circulation	Une position 44°18'13.2"N 63°19'57.3"W
2C	1		Trafic entrant seulement	Une position à 44°22'44.6"N 63°23'21"W
1D	1		Limite. - Sortie de la voie de circulation	Une position à 44°15'46.2"N 63°24'26.4"W
2D	1		Trafic sortant seulement	Une position à 44°24'14"N 63°28'09.1"W
1E	1		Limite. - Entrée de la voie de circulation	Une position à 44°14'47.8"N 63°31'44.4"W
1F	1		Limite. - Sortie de la voie de circulation	Une position à 44°17'07"N 63°34'29"W
1S	1		Limite ouest de la zone	Une ligne joignant les positions 44°25'53.8"N 63°38'56.5"W; et 44°17'41.3"N 63°5'09.6"W
1Y	1		Limite est de la zone	Une ligne joignant les positions 44°40'43.3"N 63°09'44.2"W; et 44°28'42.3"N 63°12'27.6"W
3D	1		Trafic sortant seulement	Une position à 44°28'12.6"N 63°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 63°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 63°31'16.1"W

POINTS D'APPEL

NUMÉRO	SECTEUR	NOM	DESCRIPTION GÉNÉRALE ET CONDITIONS	DESCRIPTION GÉOGRAPHIQUE
5	2	Neverfail Shoal		Une ligne joignant les positions à : 44°34'47.8"N 63°27'34"W; 44°33'23.2"N 63°31'51.9"W; et 44°32'59.3"N 63°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 63°32'02.5"W; et 44°35'50.2"N 63°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 63°32'44.7"W; 44°37'33.9"N 63°33'34.7"W
8	2	Indian Point		Une ligne joignant les positions 44°37'37.9"N 63°31'48.8"W; et 44°37'59.1"N 63°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 63°34'09.9"W; et 44°39'23.7"N 63°34'38.4"W
10	2	Bedford Bassin		Une ligne joignant les positions 44°40'18.9"N 63°37'25.6"W; et 44°41'22.6"N 63°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.



ZONE STM POUR LE DÉTROIT DE NORTHUMBERLAND

SECTEUR ET LIMITES

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

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 63°27'59.3"W et Rice point (Î.-P.-É.) par 46°07'47.9"N 63°13'18.3"W, et une ligne tirée entre Fagan point (N.-B.) par 46°13'41.8"N 64°13'42"W, et cape Egmont (Î.-P.-É.) par 46°24'04.8"N 64°08'05.3"W.

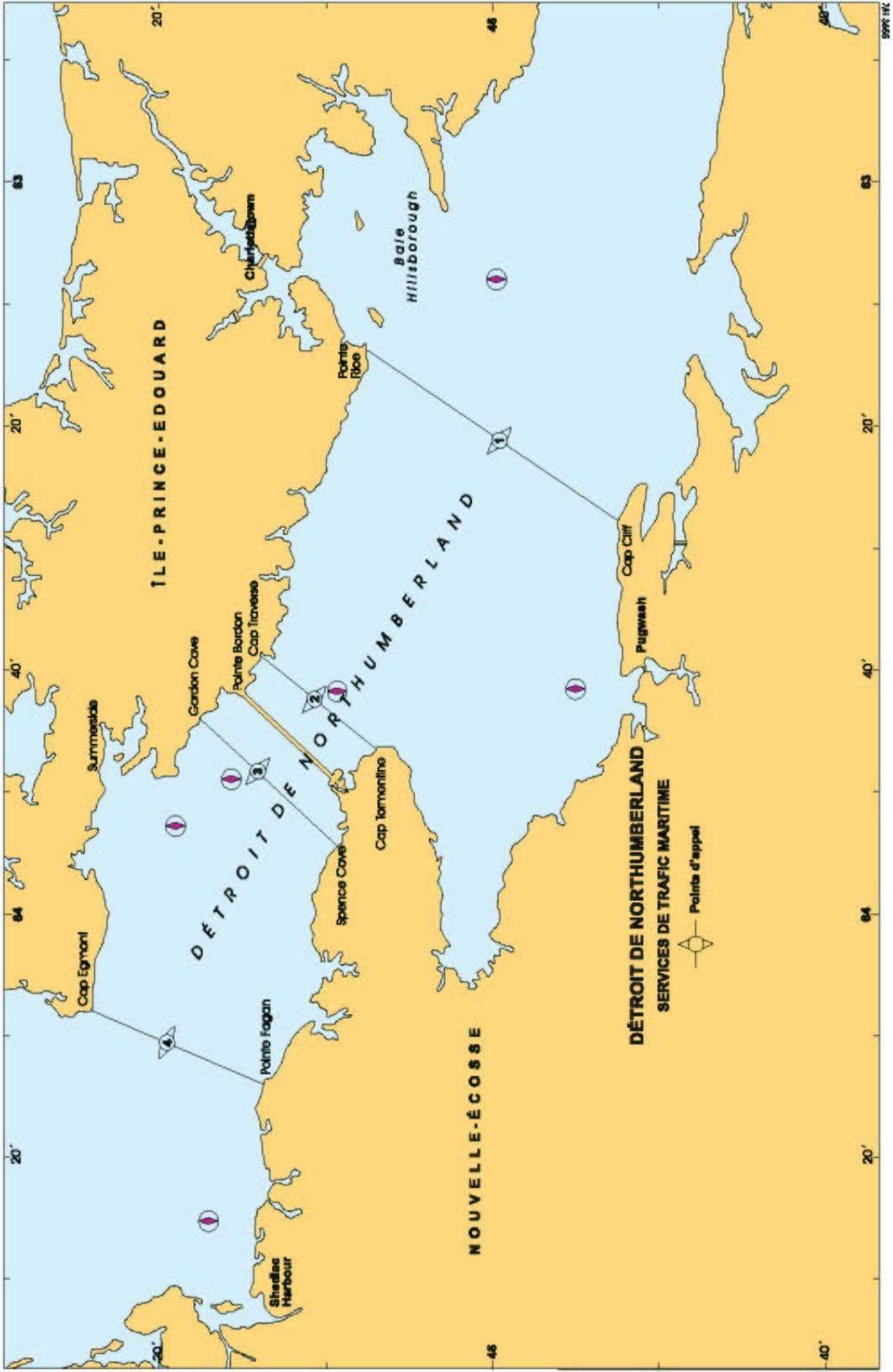
IDENTIFICATION ET FRÉQUENCES

Secteur	Identificateur	Voie	Fréquence (MHz)
1	« Northumberland Trafic »	12	156.6

POINTS D'APPEL

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 63°27'59.3"W, et 46°07'47.9"N 63°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 63°46'56.5"W, et 46°13'51.2"N 63°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 63°54'21.6"W, et 46°17'34.1"N 63°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 64°13'42"W, et 46°24'04.8"N 64°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.



ZONE STM DE BAIE PLACENTIA

La zone de services de trafic maritime de 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 55°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 54°11'49"W.

SECTEURS ET LIMITES

Secteur	Limites
1	La limite extérieure de la zone et une ligne tracée dans une direction 101°-281°, passant par 47°08'05"N 54°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.

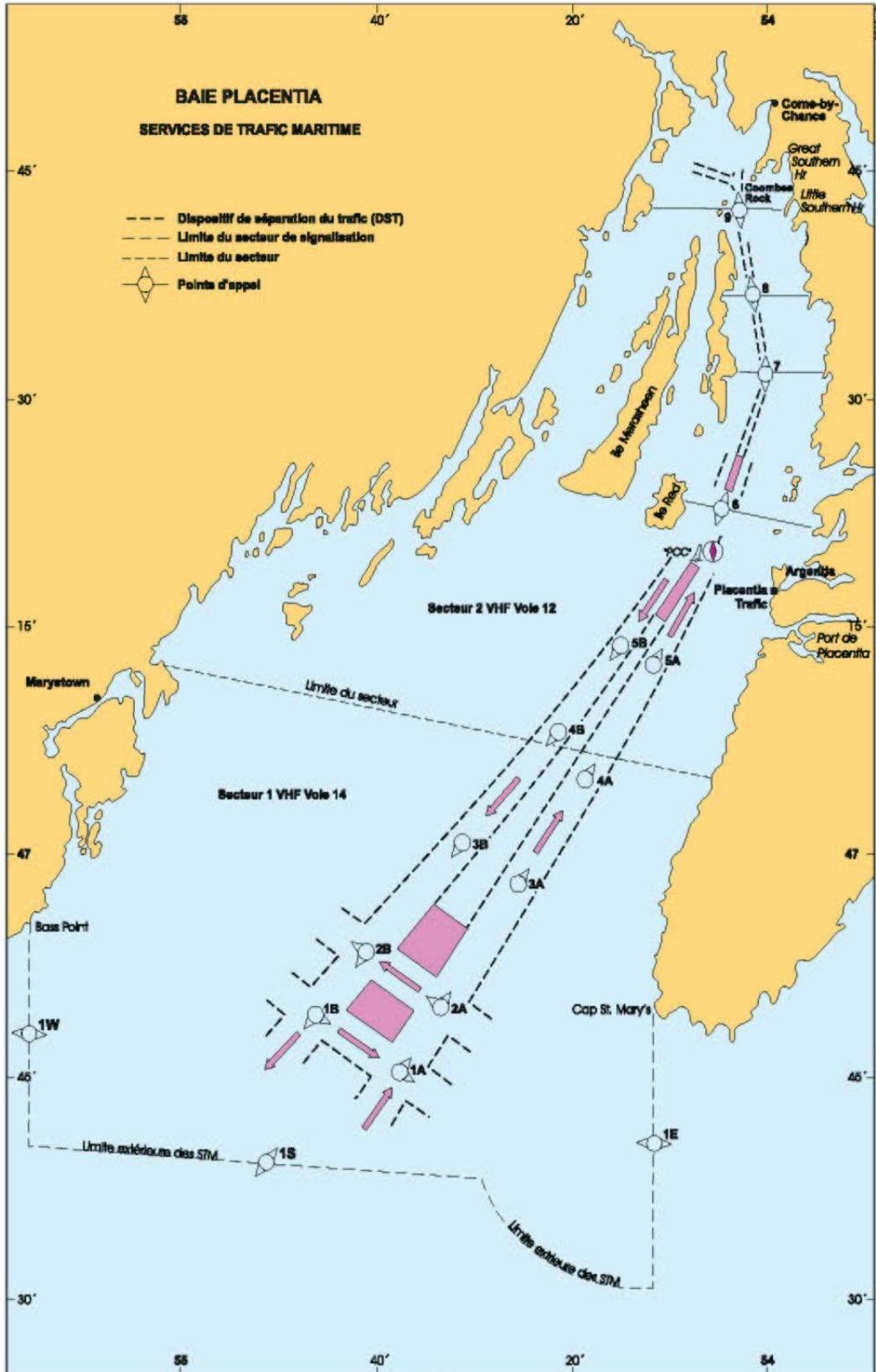
IDENTIFICATION ET FRÉQUENCES

Secteur	Identification	Voie	Fréquence (MHz)
1	<i>"Placentia Trafic"</i>	14	156.700
2	<i>"Placentia Trafic"</i>	12	156.600

POINTS D'APPEL

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 55°15'55"W jusqu'à la limite des eaux territoriales.
1S	1			Une ligne longeant la limite des eaux territoriales à partie de la position 46°39'55"N 55°15'55"W jusqu'à la position 46°31'02"N 54°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 54°11'49"W jusqu'à la limite des eaux territoriales.
1A	1		Entrant	Une position à 46°45'25"N 54°37'44"W
2A	1		Entrant	Une position à 46°49'46"N 54°33'30"W
3A	1		Entrant	Une position à 46°57'52"N 54°25'41"W
4A	2		Entrant	Une position à 47°03'21.1"N 54°20'17.9"W
5A	2		Entrant	Une position à 47°12'22"N 54°12'08"W
1B	1		Sortant	Une position à 46°49'18"N 54°46'15"W
2B	1		Sortant	Une position à 46°53'20"N 54°40'56"W
3B	1		Sortant	Une position à 47°00'44"N 54°31'18"W
4B	1		Sortant	Une position à 47°08'07"N 54°21'38"W
5B	2		Sortant	Une position à 47°13'54"N 54°15'24"W
6	2			Une ligne tracée dans une direction 101° - 281° (vrai) et passant par le point 47°23'01"N 54°05'13"W et s'étendant jusqu'à la rive.
7	2			Une ligne orientée 090° - 270° (vrai) passant par 47°31'55"N 54°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 54°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 54°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.



ZONE STM DE PORT AUX BASQUES

SECTEURS ET LIMITES

La zone de services de trafic maritime de Port aux Basques comprend toutes les eaux canadiennes adjacentes aux cotes 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 59°18'16.8"W et une ligne tirée dans une direction 180° (vrai) du feu de Rose Blanche Point 47°35'57"N 58°41'30"W.

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

Secteur	Limites
1	A partir du cape Ray, par 47°37'04"N 59°18'05"W, longeant la limite entre les zones de pêche 1 et 4, jusqu'à la position 47°29'56"N 59°32'20.4"W; de là, le long d'un arc centré à la position 47°43'07"N 59°05'59.7"W et reliant les points suivants : 47°28'18.1"N 59°30'21.7"W, 47°26'48.2"N 59°28'10"W, 47°25'27.1"N 59°25'46.3"W, 47°24'15.6"N 59°23'12.1"W, 47°23'14.4"N 59°20'28.6"W, 47°22'24"N 59°17'37.4"W; de là, longeant la limite des eaux territoriales canadiennes jusqu'à la position 47°23'37.3"N 58°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 58°41'40.4"W.

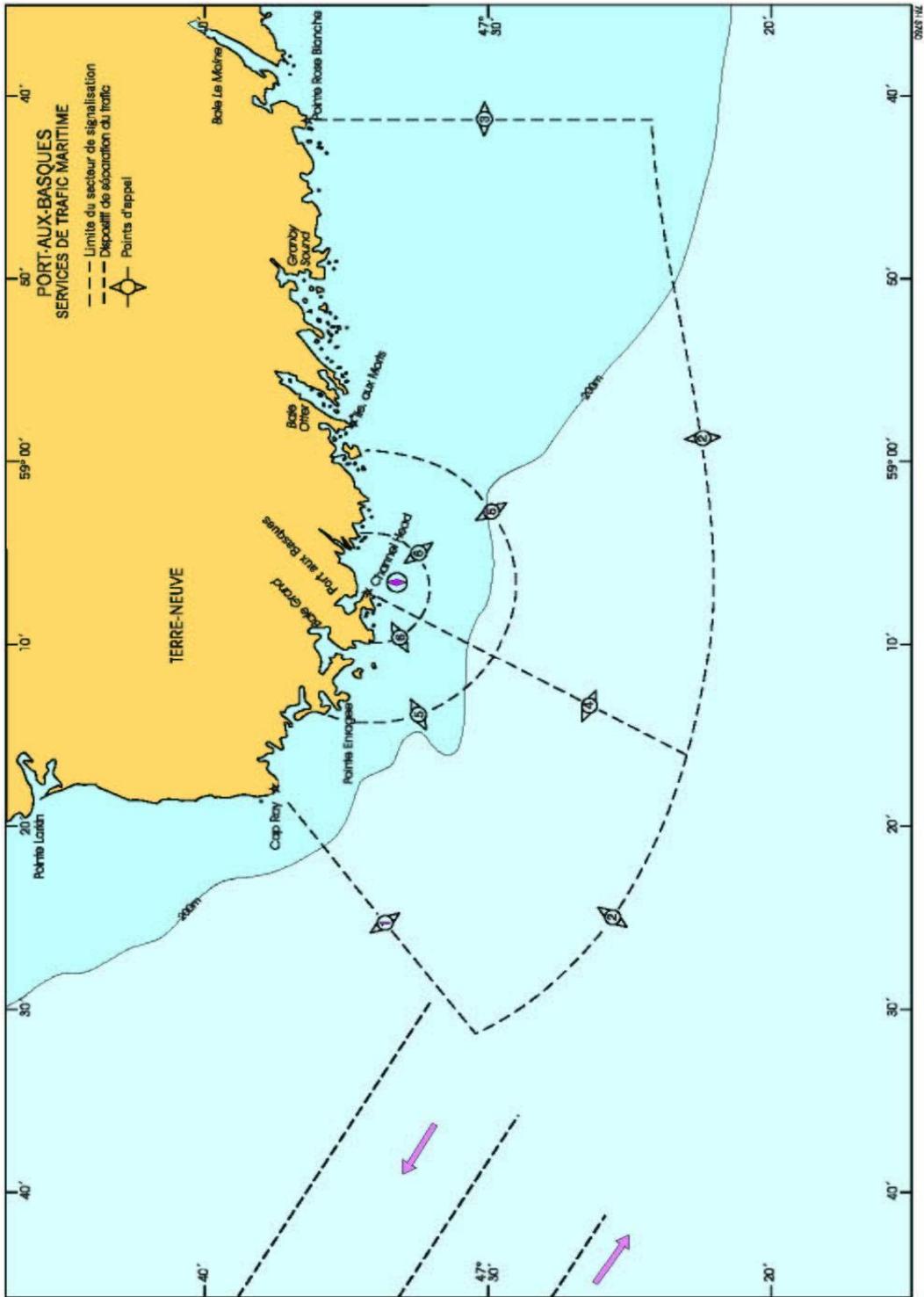
IDENTIFICATION ET FRÉQUENCES

Secteur	Identificateur	Voie	Fréquence (MHz)
1	« Port aux Basques Trafic »	11	156.55

POINTS D'APPEL

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 59°18'05"W, le long de la limite entre les zones de pêche 1 et 4, jusqu'à la position 47°29'56"N 59°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 59°05'59.7"W et reliant les positions suivantes : 47°29'56"N 59°32'20.4"W, 47°28'18.1"N 59°30'21.7"W, 47°26'48.2"N 59°28'10"W, 47°25'27.1"N 59°25'46.3"W, 47°24'15.6"N 59°23'12.1"W, 47°23'14.4"N 59°20'28.6"W, 47°22'24"N 59°17'37.4"W; de là, le long de la limite des eaux territoriales canadiennes jusqu'à la position 47°23'37.3"N 58°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 58°41'40.4"W jusqu'à la limite des eaux canadiennes à 47°23'37.3"N 58°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 59°07'27.4"W jusqu'à la limite sud de la zone à la position 47°22'09"N 59°16'26.6"W.
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 59°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 59°00'14.4"W, 47°28'57"N 59°07'24.5"W, 47°36'02.8"N 59°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 59°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°34'27"N 59°04'32.8"W, 47°31'57"N 59°07'24.5"W, 47°34'12.2"N 59°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.



ZONE STM DE ST. JOHN'S

SECTEUR ET LIMITES

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

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

Secteur	Limites
1	Une ligne tirée depuis le cape St-Francis, 47°48'31.5"N 52°47'09.6"W, vers l'est jusqu'à la limite des eaux territoriales à la position 47°48'29.5"N 52°25'30.1"W; de là, le long de la limite des eaux territoriales jusqu'à la position 47°18'36.3"N 52°25'14.8"W; de là, vers l'ouest jusqu'à North Head, 47°18'38"N 52°44'46"W.

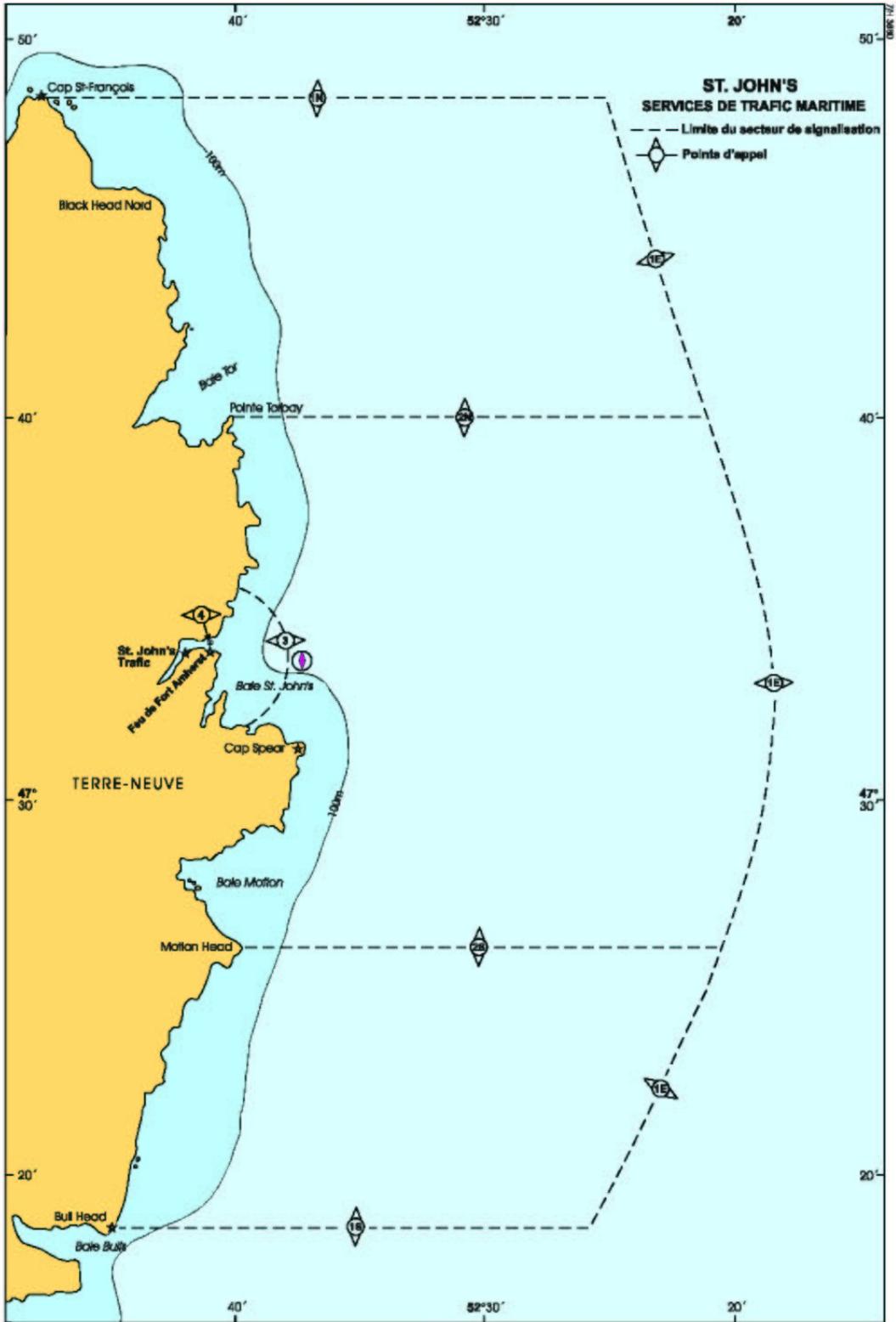
IDENTIFICATION ET FRÉQUENCES

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

POINTS D'APPEL

NUMÉRO	SECTEUR	NOM	DESCRIPTION GÉOGRAPHIQUE
1N	1	Cape St-Francis	Une ligne tirée de la position 47°48'31.5"N 52°47'09.6"W jusqu'à la limite des eaux territoriales canadiennes à la position 47°48'29.5"N 52°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 52°25'30.1"W, et 47°18'36.3"N 52°25'14.8"W.
1S	1	North Head	Une ligne tirée de la position 47°18'38"N 52°44'46"W jusqu'à la limite des eaux territoriales canadiennes à 47°18'36.3"N 52°25'14.8"W.
2N	1	Torbay Point	Une ligne tirée de la position 47°39'56.2"N 52°40'05"W jusqu'à la limite des eaux territoriales canadiennes à 47°39'54.8"N 52°21'46.3"W.
2S	1	Motion Head	Une ligne tirée de la position 47°26'11"N 52°39'33.2"W jusqu'à la limite des eaux territoriales canadiennes à 47°26'09.5"N 52°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 52°40'49.6"W, et reliant les points 47°35'39.8"N 52°39'45.2"W; 47°33'35.4"N 52°37'53.2"W; et 47°31'49.5"N 52°40'20.3"W.
4	1	Fort Amherst	Une position sur l'alignement à 47°33'56.2"N 52°40'48.2"W, par le travers du feu de Fort Amherst, 47°33'47.9"N 52°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.



ZONE STM DE LA 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 66°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.

SECTEURS ET LIMITES

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 68°11'39.7"W; et 48°42'00"N 67°52'00"W (<i>NAD 83</i>).
2	La limite intérieure du secteur 1 et une ligne à Cap du Basque joignant les positions 48°00'06"N 69°45'48"W; 47°58'25"N 69°37'51"W; et 47°52'35"N 69°33'02"W; incluant la rivière Saguenay (<i>NAD 83</i>).
3	La limite intérieure du secteur 2 et une ligne à Pointe St-Nicolas joignant les positions 46°42'07"N 71°26'47"W; et 46°43'38"N 71°27'33"W.
4	La limite intérieure du secteur 3 et une ligne à Tracy, joignant les positions 46°00'48"N 73°09'49"W et 46°01'00"N 73°11'00"W.
5	La limite intérieure du secteur 4 et la limite amont de la zone.

IDENTIFICATION ET FRÉQUENCES

Secteur	Indicatif d'appel	Voie	Fréquence (MHz)
1	<i>Escoumins Trafic</i>	14	156.7
2	<i>Escoumins Trafic</i>	9	156.45
3	<i>Québec Trafic</i>	12	156.6
4	<i>Québec Trafic</i>	13	156.65
5	<i>Montréal Trafic</i>	10	156.50

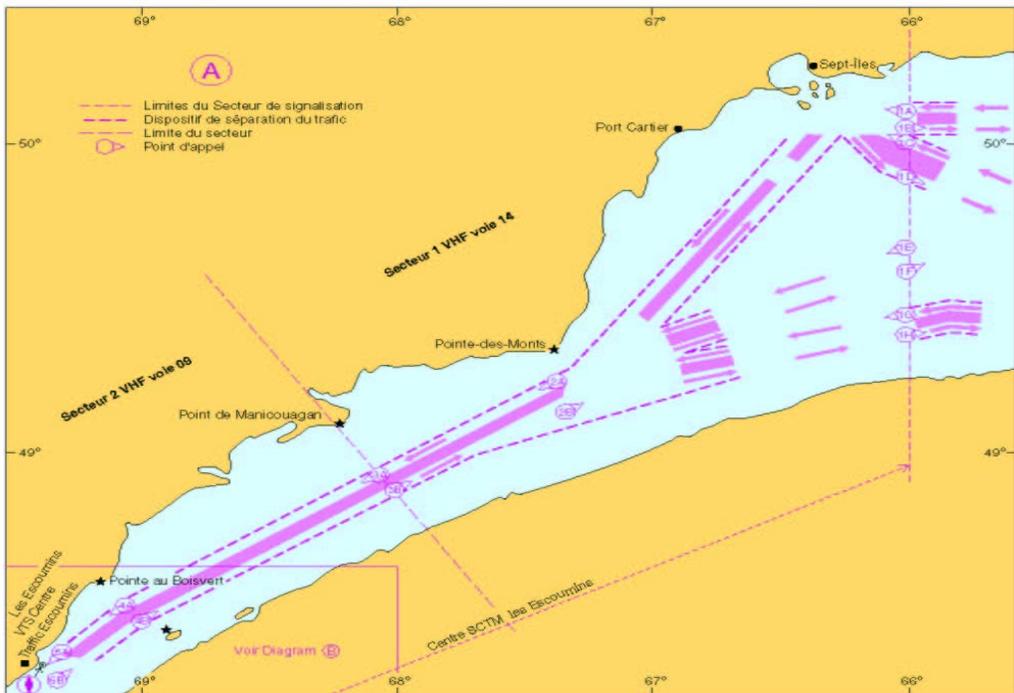
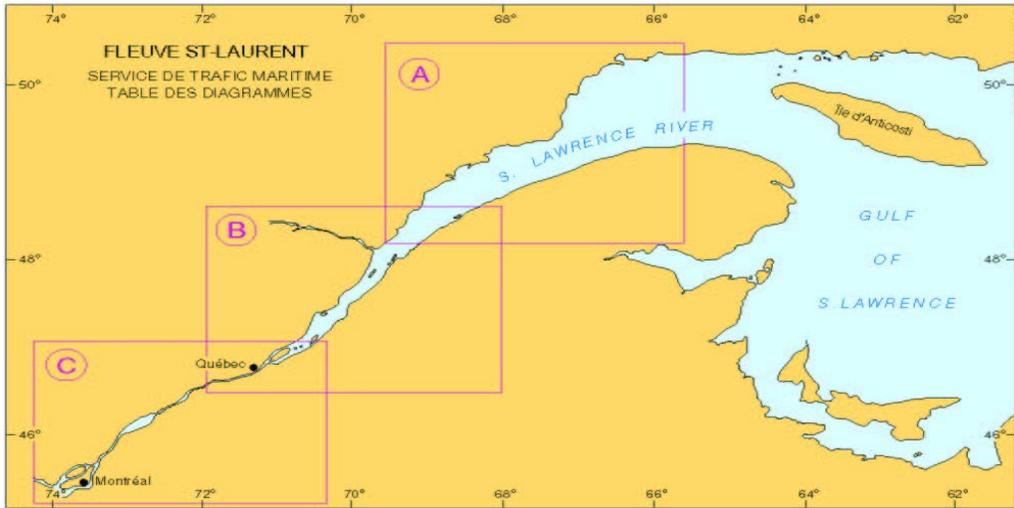
POINTS D'APPEL

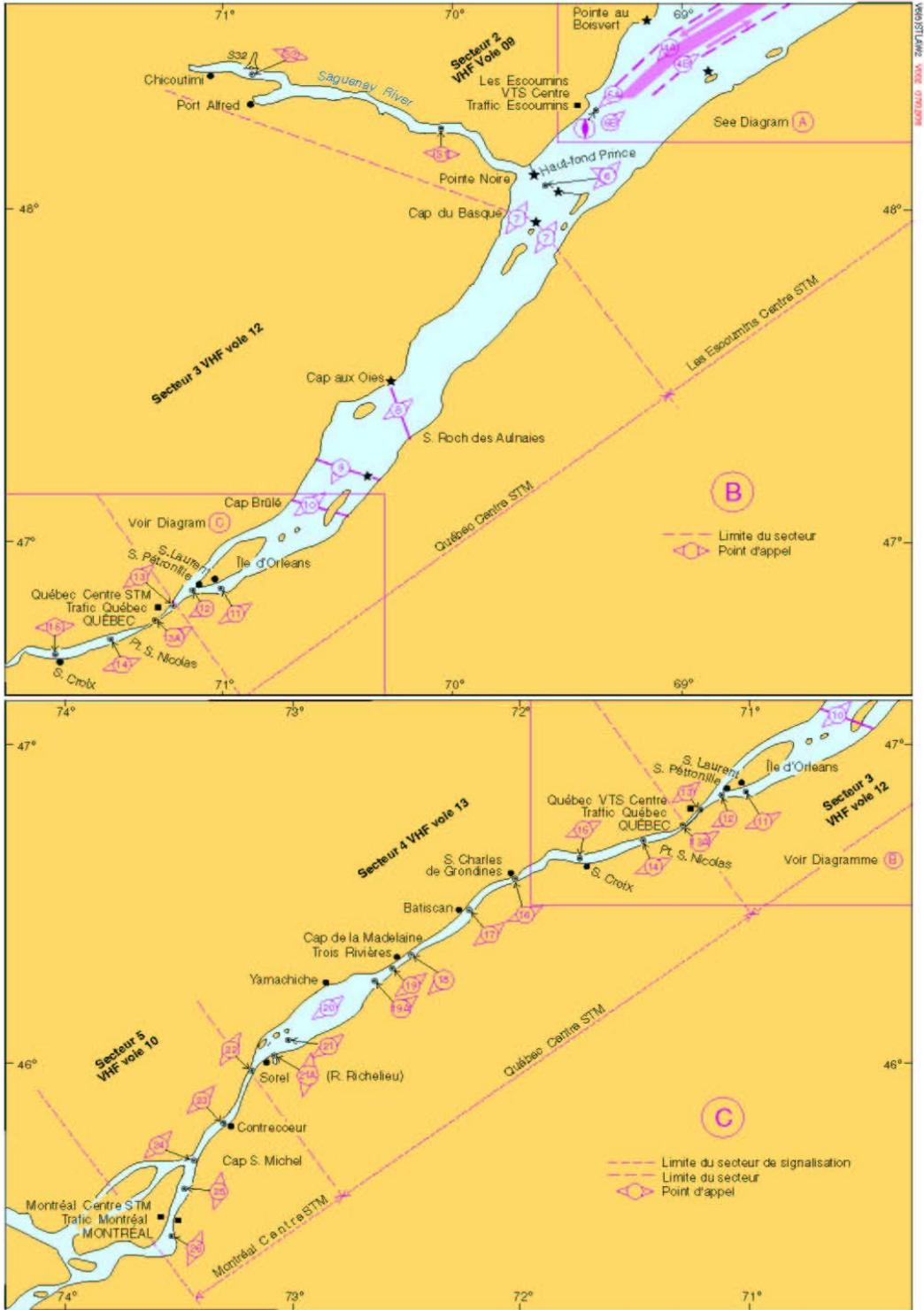
NUMÉRO	SECTEUR	NOM	DESCRIPTION GÉNÉRALE ET CONDITIONS	DESCRIPTION GÉOGRAPHIQUE
1	1	66W	Limite est de la zone	Méridien de Longitude 66°00'00"W.
1A	1	66W	Limite est de la zone – Entrant	Une position à 50°05'30"N 66°00'00"W.
1B	1	66W	Limite est de la zone – Sortant	Une position à 50°01'25"N 66°00'00"W.
1C	1	66W	Limite est de la zone – Entrant	Une position à 49°59'20"N 66°00'00"W.
1D	1	66W	Limite est de la zone – Sortant	Une position à 49°52'30"N 66°00'00"W.
1E	1	66W	Limite est de la zone – Entrant	Une position à 49°38'40"N 66°00'00"W.
1F	1	66W	Limite est de la zone – Sortant	Une position à 49°34'25"N 66°00'00"W.
1G	1	66W	Limite est de la zone – Entrant	Une position à 49°26'15"N 66°00'00"W.
1H	1	66W	Limite est de la zone – Sortant	Une position à 49°22'00"N 66°00'00"W.
2	1	Pointe-des-Monts		Une ligne joignant les positions 49°19'00"N 67°22'30"W et 48°55'18"N 67°16'18"W.
2A	1	Pointe des Monts	Navires montants	Une position à 49°13'40"N 67°21'20"W.
2B	1	Pointe des Monts	Navires descendants	Une position à 49°13'40"N 67°21'20"W.
3	1/2	Pointe Manicouagan		Une ligne joignant les positions 49°06'04.3"N 68°11'39.7"W et 48°42'00"N 67°52'00"W.
3A	1/2	Pointe Manicouagan	Limite du secteur Navires montants	Une position à 48°55'45"N 68°03'20"W.

POINTS D'APPEL				
NUMÉRO	SECTEUR	NOM	DESCRIPTION GÉNÉRALE ET CONDITIONS	DESCRIPTION GÉOGRAPHIQUE
3B	1/2	Pointe Manicouagan	Limite du secteur Navires descendants	Une position à 48°52'20"N 68°00'00"W.
4	2	Pointe au Boisvert		Une ligne joignant les positions 48°33'55"N 69°08'32"W et 48°19'42"N 68°50'18"W.
4A	2	Pointe au Boisvert	Navires montants	Une position à 48°30'00"N 69°03'00"W.
4B	2	Pointe au Boisvert	Navires descendants	Une position à 48°26'48"N 68°59'20"W.
5A	2		Zone de prudence	Une position à 48°20'54"N 69°19'36"W.
5	2	Les Escoumins		Une ligne joignant les positions 48°19'05"N 69°24'53"W et 48°08'05"N 69°11'14"W.
5B	2	Les Escoumins	Navires descendants seulement	Une position à 48°15'00"N 69°20'00"W.
6	2	Phare du Haut-fond Prince		Une ligne joignant les positions 48°09'36"N 69°39'00"W; 48°06'30"N 69°36'53"W; et 48°05'38"N 69°34'01"W et une ligne joignant les positions 48°04'10"N 69°33'19"W; et 48°03'04"N 69°25'29"W.
S1	2	Île St-Louis (Rivière Saguenay)		Une ligne joignant les positions 48°15'03"N 70°01'09"W; et 48°15'45"N 70°01'00"W.
S2	2	Chicoutimi		Une position à 48°25'20"N 70°52'50"W.
7	2/3	Île Blanche	Limite du secteur	Une ligne joignant les positions 48°00'06"N 69°45'48"W; 47°58'25"N 69°37'51"W; 47°52'35"N 69°33'02"W.
8	3	Cap-aux-Oies St-Roch		Une ligne joignant les positions 47°29'18"N 70°13'55"W; et 47°18'42"N 70°10'42"W.
9	3	Sault au Cochon/ Beaujeu		Une ligne joignant les positions 47°11'49"N 70°38'16"W ; et 47°05'12"N 70°25'30"W.
10	3	Saint-Laurent		Une ligne joignant les positions 46°51'33"N 71°00'16"W; et 46°50'09"N 70°59'15"W.
11	3	Ste Pétronille (Île d'Orléans)	Navires montants seulement	Une ligne joignant les positions 46°50'41.5"N 71°07'57"W; et 46°49'42"N 71°07'42"W.
12	3	Québec		Une ligne joignant les positions 46°48'38"N 71°12'12"W; et 46°48'27"N 71°11'18"W.
13	3	Sillery	Navires descendants seulement	Une ligne joignant les positions 46°46'19"N 71°14'37"W; et 46°45'50"N 71°13'50"W.
14	3/4	St-Nicolas	Limite du secteur	Une ligne joignant les positions 46°42'07"N 71°26'47"W; et 46°43'38"N 71°27'33"W.
15	4	Ste-Croix		Une ligne joignant les positions 46°37'40"N 71°42'00"W; et 46°40'09"N 71°42'16"W.
16	4	Grondines		Une ligne joignant les positions 46°35'14"N 72°02'26"W; et 46°33'39"N 72°01'18"W.
17	4	Batiscan		Une ligne joignant les positions 46°30'02"N 72°14'47"W; et 46°29'51"N 72°12'27"W.
18	4	Cap-de-la-Madeleine	Navires montants seulement	Une ligne joignant les positions 46°21'58.1"N 72°29'47.4"W; et 46°21'47"N 72°28'04"W.
19	4	Pointe des Ormes		Une ligne joignant les positions 46°18'14"N 72°34'39"W; et 46°17'24"N 72°34'15"W.

POINTS D'APPEL				
NUMÉRO	SECTEUR	NOM	DESCRIPTION GÉNÉRALE ET CONDITIONS	DESCRIPTION GÉOGRAPHIQUE
20	4	Port Saint-François	Navires descendants seulement	Une ligne joignant les positions 46°16'21.5"N 72°37'10"W; et 46°16'50"N 72°37'48.5"W.
21	4	Yamachiche		Une ligne joignant les positions 46°12'53"N 72°49'11.5"W; et 46°12'28.9"N 72°48'55"W.
22	4	Île des Barques		Une ligne joignant les positions 46°05'24"N 73°00'43"W; et 46°05'08"N 73°00'13"W.
23	4/5	Tracy	Limite de secteur	Une ligne joignant les positions 46°00'48"N 73°09'49"W; et 46°01'00"N 73°11'00"W.
24	5	Contrecœur		Une ligne joignant les positions 45°49'55.3"N 73°16'55.7"W; et 45°50'15"N 73°17'31"W.
25	5	Cap St-Michel		Une ligne joignant les positions 45°44'05"N 73°26'40"W; et 45°43'30"N 73°25'15"W.
26	5	Section 110		Un point à 45°37'54"N 73°29'18"W
27	5	Point d'appel 2		Un point à 45°31'36"N 73°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.





Ces cartes ne reflètent pas encore les changements des points d'appels.

ZONE ET SECTEURS STM DE SARNIA

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.

Tous les navires qui signalent leur arrivée au nord de la limite Harbour Beach/Pointe Clark seront desservis par le centre SCTM de Thunder Bay au nom du centre des SCTM de Sarnia. On peut continuer d'utiliser l'indicatif "Sarnia Trafic".

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*.

Secteurs STM de Sarnia

Les secteurs de services de trafic maritime de Sarnia comprennent les eaux canadiennes à partir du feu du récif Détour 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.

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.

SECTEURS ET LIMITES

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 Détour, par 45 56'54"N, 83 54'12"W jusqu'à une ligne joignant le feu du lac Sainte-Claire, par 42 27' 54"N, 82 45'18"W et la bouée lumineuse "24" du lac St. Clair, par 42 27'53"N, 82 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, 82 45'18"W et la bouée lumineuse "24" du lac Sainte-Claire, par 42 27'53"N, 82 45'03"W, jusqu'à une ligne orientée 152°(vrai) à partir du feu de Long Point, par 42 32'55"N, 80 02'57.4"W dans le lac Érié.

IDENTIFICATION ET FRÉQUENCES

Secteur	Identification	Voie	Fréquence (MHz)
1	"Sarnia Trafic"	11	156.55
2	"Sarnia Trafic"	12	156.6

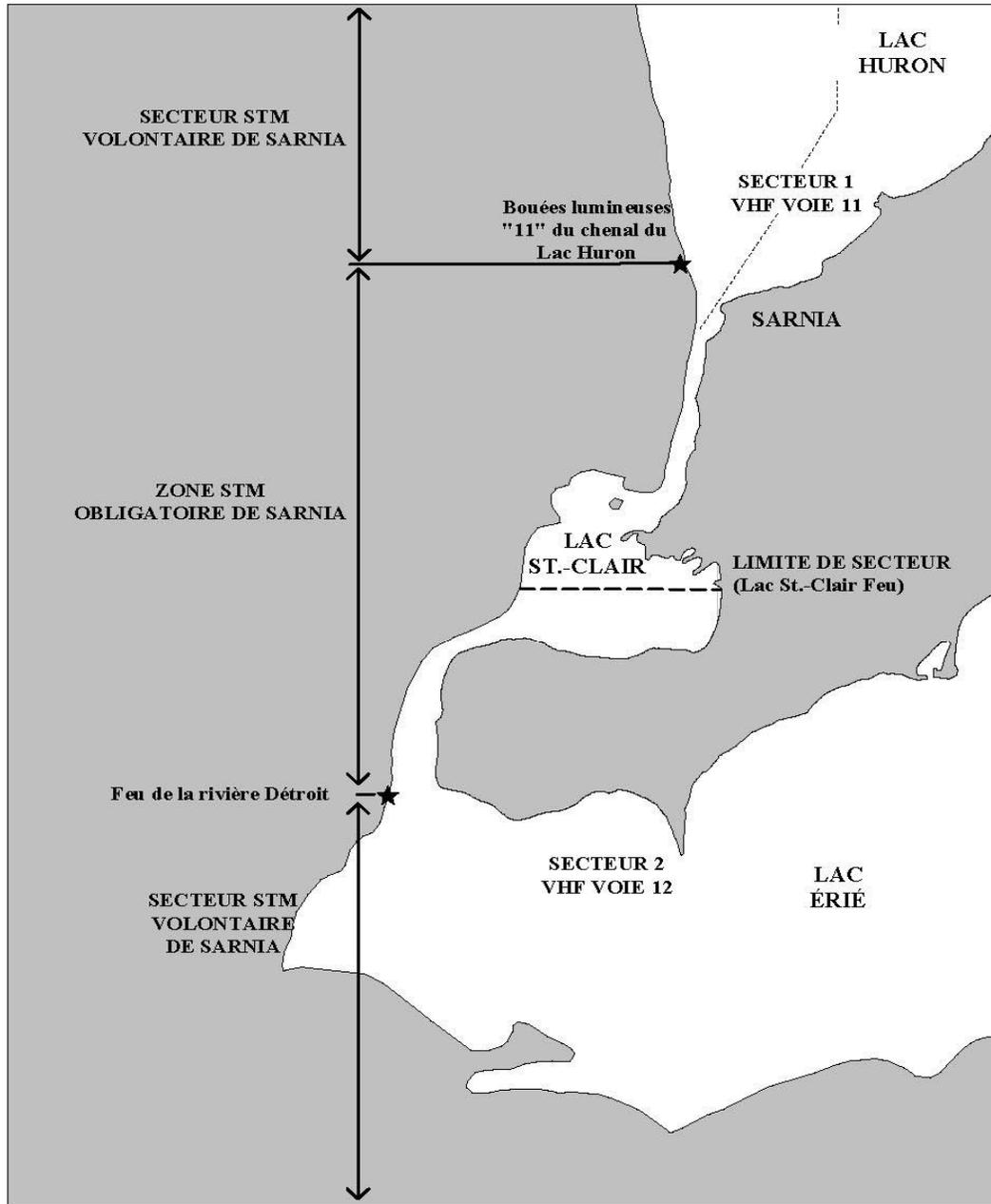
POINTS D'APPEL

NUMÉRO	SECTEUR	NOM	DESCRIPTION GÉNÉRALE ET CONDITIONS	DESCRIPTION GÉOGRAPHIQUE
A	1	Detour Cordwood Point	Au feu du récif Détour. Pour les navires en direction ou en provenance du lac Michigan Une ligne joignant le feu du récif Détour et la bouée lumineuse "1" de Cordwood point	Pour les navires traversant la rivière St.-Mary's, une ligne orientée 090°- 270° (vrai) passant par 45 56'54"N 83 54'12"W. Pour les navires en direction ou en provenance du lac Michigan, une ligne joignant les positions 45 56'54"N 83 54'12"W et 45 40'53"N 84 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 82 57'48"W, jusqu'à la position 45 21'24"N 83 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 81 44'07"W Contacter SCTM Thunder Bay 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 82 37'54"W et 44 04'22.1"N 81 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 82 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 82 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 82 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 82 25'12"W.
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 82 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 82 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 82 33'23.5"W et 42 35'04"N 82 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 82 45'18"W et 42 27'53"N 82 45'03"W.

POINTS D'APPEL

NUMÉRO	SECTEUR	NOM	DESCRIPTION GÉNÉRALE ET CONDITIONS	DESCRIPTION GÉOGRAPHIQUE
10	2	Station Belle Isle	Au feu de Belle Isle (descendant seulement)	Une ligne orientée 150° (vrai) à partir de 42 20'24"N 82 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 83 06'36"W et 42 16'31"N 83 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 83 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 83 08'30"W.
F	2	Southeast Shoal	Au feu du Southeast Shoal	Une ligne joignant la position 41 54'33"N 82 30'36"W et 41 49'35"N 82 27'47"W de là, jusqu'à la position 41 32'12"N 82 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 80 02'58"W jusqu'à 42 14'35"N 79 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.



SECTEUR ET ZONES STM SARNIA

ÉCOUTE SUR LE BASSIN DES GRANDS LACS

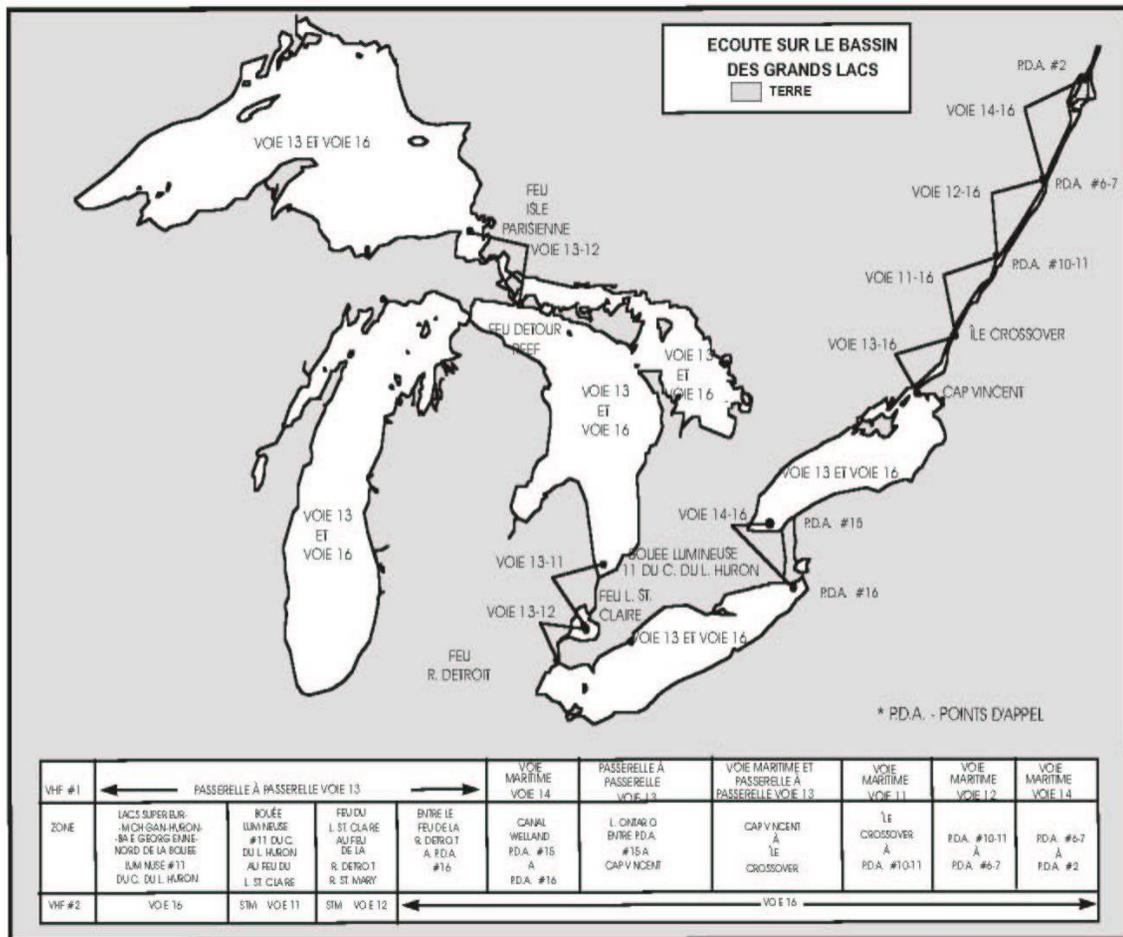
Une modification au Règlement sur les pratiques et les règles de radiotéléphonie en VHF a désignée la voie 13 (156.650 MHz) à l'usage exclusif des communications de passerelle à passerelle aux fins de la navigation selon l'accord sur les Grands Lacs. Cette modification est entrée en vigueur le 1er février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

	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 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 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 Sarnia assure la veille de la voie 16 au profit des navires.
L)	Bouée lumineuse "11" du lac Huron au de Détour Reef, incluant Cove Island (lac Huron et la baie Géorgienne)	Voie 13 entre passerelles et voie 16	Centres des SCTM Thunder Bay et Sarnia utilisent la voie 11 pour le Lac Huron.
M)	Du feu de Détour Reef au feu de l'Île Parisienne (rivière St-Mary's)	Voie 13 entre passerelles et voie 12	USCG Sault Ste-Marie (SOO Trafic) 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 Détour 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 Détour 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.



ZONE STM DU DÉTROIT DE BELLE ISLE – VOLONTAIRE

NOTE : 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 55 32'55"W jusqu'à Northeast Ledge (Belle Isle), par 52 02'11.8"N 55 16'05.6"W, jusqu'à White Island (Terre-Neuve), par 51 34'51"N 55 21'05"W; de là, vers l'ouest jusqu'au feu de Partridge point (Terre-Neuve), par 51 34'52.7"N 55 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 56 45'51.8"W; de là, en ligne droite jusqu'au feu de Forteau (Labrador), 51 28'10.2"N 56 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 55 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 Traffic* » 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.

SECTEUR ET LIMITES

Secteur	Limites
1	<p>Limite est : Une ligne tirée depuis Double Island (Labrador), par 52 15'30"N 55 32'55"W jusqu'à Northeast Ledge (Belle Isle), par 52 02'11.8"N 55 16'05.6"W jusqu'à White Island (Terre-Neuve), par 51 34'51"N 55 21'05"W de là, vers l'ouest jusqu'au feu de Partridge Point (Terre-Neuve), par 51 34'52.7"N 55 25'16.1"W.</p> <p>Limite ouest : Une ligne tirée depuis Seal Island (Terre-Neuve), par 51 17'16.2"N 56 45'51.8"W, jusqu'au feu Forteau (Labrador), par 51 28'10.2"N 56 57'12.1"W.</p>

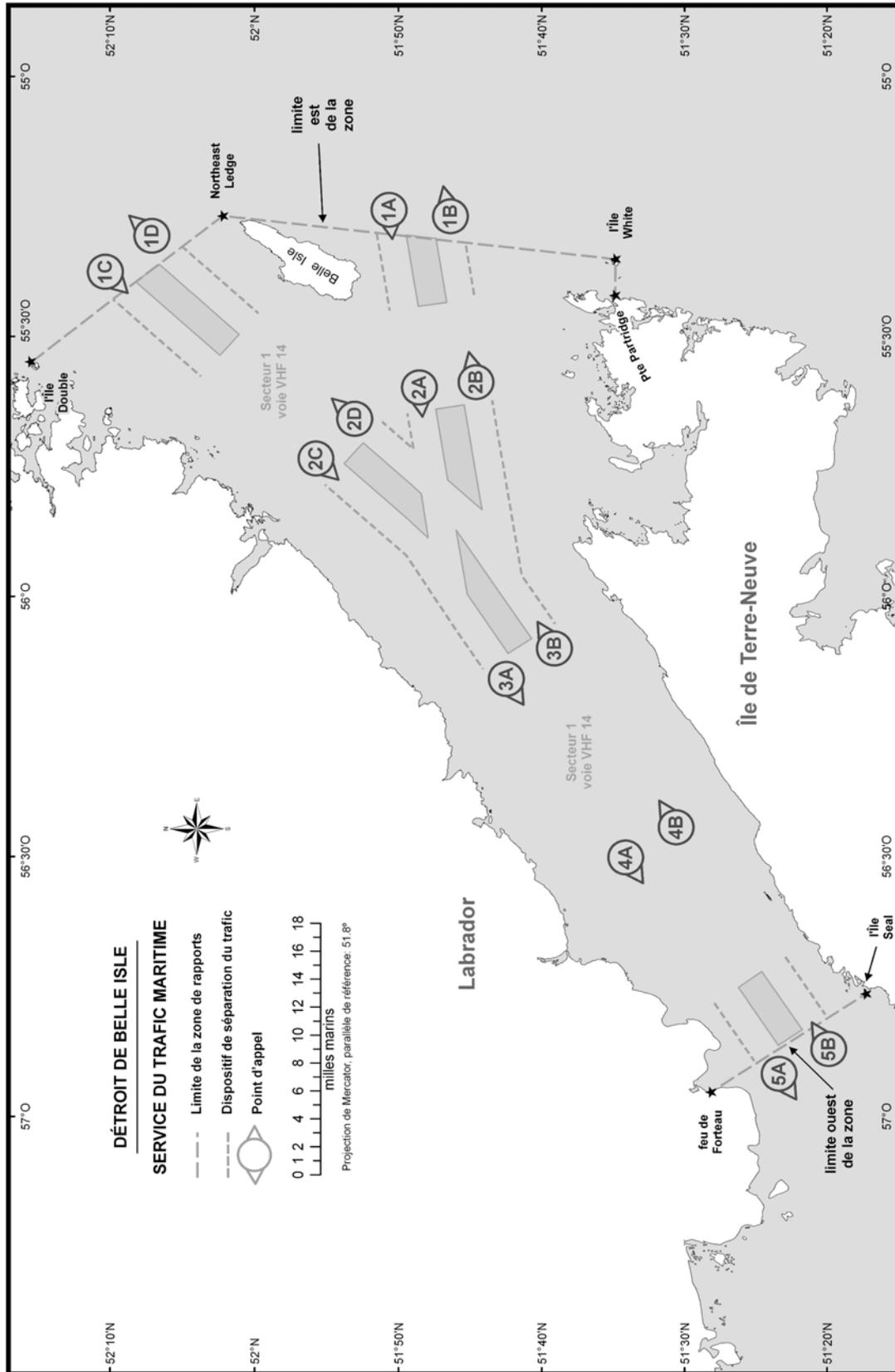
IDENTIFICATION ET FRÉQUENCES

Secteur	Identificateur	Voie	Fréquence (MHz)
1	« <i>Belle Isle Traffic</i> »	14	156.7

POINTS D'APPEL

NUMÉRO	SECTEUR	DESCRIPTION GÉNÉRALE ET CONDITIONS	DESCRIPTION GÉOGRAPHIQUE
1A	1	Entrant (route de Belle Isle sud)	Une position à 51 50'29.2"N 55 18'14.6"W
2A	1	Entrant (route de Belle Isle sud)	Une position à 51 48'23.8"N 55 38'36.3"W
3A	1	Entrant	Une position à 51 43'13.8"N 56 07'28.2"W
4A	1	Entrant	Une position à 51 33'50.9"N 56 29'59.4"W
5A	1	Entrant	Une position à 51 24'07.6"N 56 52'59.0"W
1B	1	Sortant (route de Belle Isle sud)	Une position à 51 46'21.4"N 55 18'59.8"W
2B	1	Sortant (route de Belle Isle sud)	Une position à 51 44'27.1"N 55 37'32.3"W
3B	1	Sortant	Une position à 51 39'53.9"N 56 03'54.3"W
4B	1	Sortant	Une position à 51 30'30.7"N 56 26'27.1"W
5B	1	Sortant	Une position à 51 20'46.4"N 56 49'29.8"W
1C	1	Entrant (route de Belle Isle nord)	Une position à 52 09'00.4"N 55 24'40.7"W
2C	1	Entrant (route de Belle Isle nord)	Une position à 51 54'27.4"N 55 45'53.0"W
1D	1	Sortant (route de Belle Isle nord)	Une position à 52 05'48.0"N 55 20'37.7"W
2D	1	Sortant (route de Belle Isle nord)	Une position à 51 51'47.3"N 55 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.



ZONE STM DU DÉTROIT DE CANSO ET SES APPROCHES EST

SECTEUR ET LIMITES

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

Secteur	Limite
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 61°24'57.3"W, se trouvant dans une zone définie par une ligne reliant les positions 45°38'23.3"N 60°29'15.3"W, 45°25'48.8"N 60°29'34"W, et la limite territoriale canadienne à 45°24'09.3"N 60°29'34.3"W; de là, le long de la limite territoriale canadienne jusqu'à une position à 45°18'19.8"N 60°35'03.7"W; et ensuite, le long d'une ligne jusqu'à Cape Canso à 45°18'21.8"N 60°56'16.3W.

IDENTIFICATION ET FRÉQUENCES

Secteur	Identificateur	Voie	Fréquence (MHz)
1	« Canso Trafic »	14	156.7

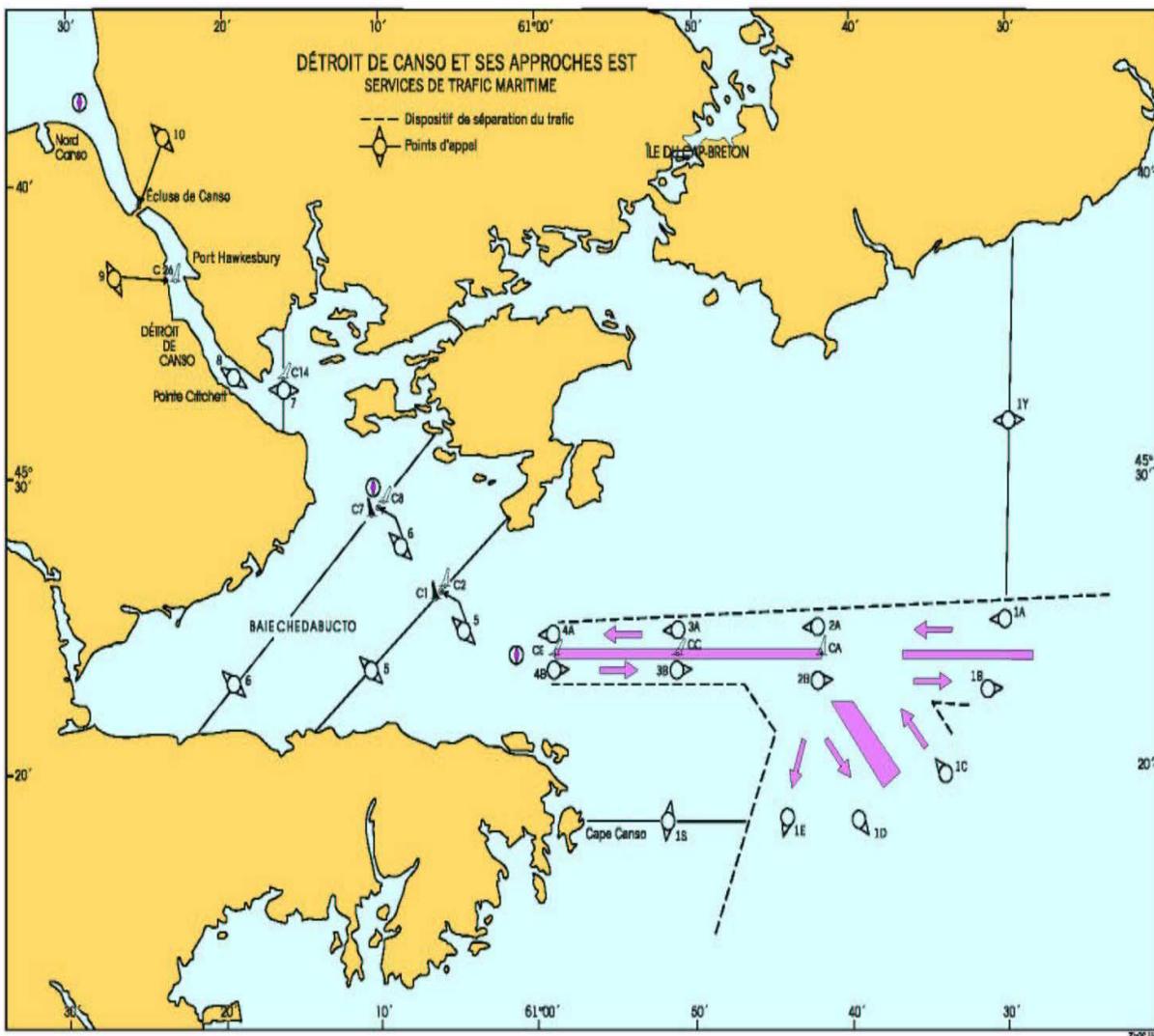
POINTS D'APPEL

NUMÉRO	SECTEUR	NOM	DESCRIPTION GÉNÉRALE ET CONDITIONS	DESCRIPTION GÉOGRAPHIQUE
1Y	1			Une ligne à partir de la position 45°38'23.3"N 60°29'15.3"W, jusqu'à 45°25'48.8"N 60°29'34"W
1A	1		Entrée de la voie de circulation entrante	Une ligne à partir de la position 45°25'48.8"N 60°29'34"W, jusqu'à la limite territoriale canadienne à 45°24'09.3"N 60°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 60°29'58.3"W, le long de la limite territoriale du Canada jusqu'à la position 45°22'09"N 60°31'27.8"W
1C	1		Entrée de la voie de circulation entrante	Une ligne à partir de la position 45°20'53"N 60°32'39.5"W, le long de la limite territoriale du Canada jusqu'à la position 45°18'36.8"N 60°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 60°36'30.3"W, jusqu'à 45°18'20.8"N 60°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 60°41'06.3"W, jusqu'à 45°18'21.3"N 60°46'04.2"W
1S	1			Une ligne à partir de la position 45°18'21.3"N 60°46'04.2"W, jusqu'à 45°18'21.8"N 60°56'16.3"W
2A	1		Voie de circulation entrante	Une position à 45°24'40.3"N 60°41'39.3"W
2B	1		Voie de circulation sortante	Une position à 45°23'17"N 60°41'39.3"W
3A	1		Voie de circulation entrante	Une position à 45°24'32.5"N 60°50'16.3"W
3B	1		Voie de circulation sortante	Une position à 45°23'24.5"N 60°50'16.3"W
4A	1		Voie de circulation entrante	Une position à 45°24'24.3"N 60°58'45.3"W
4B	1		Voie de circulation sortante	Une position à 45°23'24.3"N 60°58'45.3"W
5S	1			Une ligne à partir de la position 45°21'08.3"N, 61°13'49.3"W, jusqu'à 45°25'05.8"N, 61°07'10.9"W
5B	1		Voie de circulation sortante	Une position à 45°25'14.2"N, 61°06'57.0"W
5A	1		Voie de circulation entrante	Une position à 45°25'31.3"N, 61°06'28.1"W
5Y	1			Une ligne à partir de la position 45°28'31.3"N, 61°01'25.3"W, jusqu'à 45°25'37.8"N, 61°06'17.4"W
6S	1			Une ligne à partir de la position 45°20'58.3"N, 61°21'43.4"W, jusqu'à 45°28'07.2"N, 61°10'49.8"W
6B	1		Voie de circulation sortante	Une position à 45°28'15.2"N, 61°10'26.0"W
6A	1		Voie de circulation entrante	Une position à 45°28'37.8"N, 61°10'03.4"W

POINTS D'APPEL

NUMÉRO	SECTEUR	NOM	DESCRIPTION GÉNÉRALE ET CONDITIONS	DESCRIPTION GÉOGRAPHIQUE
6Y	1			Une ligne à partir de la position 45°31'15.3"N, 61°05'59.5"W, jusqu'à 45°28'42.0"N, 61°09'56.4"W
7	1	Bouée C14		Une ligne à partir de la position 45°34'42.3"N 61°15'52.6"W, jusqu'à 45°31'13.8"N 61°15'40.4"W
8	1	Critchett Point		Une ligne à partir de la position 45°33'34.3"N 61°19'03.4"W, jusqu'à 45°32'52.3"N 61°19'44.4"W
9	1	Bouée C26		Une ligne à partir de la position 45°36'23.2"N 61°22'14.3"W, jusqu'à 45°36'15.2"N 61°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 61°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.



Note : Cette carte ne reflète pas encore les changements du dispositif de séparation du trafic.

PARTIE 4

GÉNÉRALITÉS

PROCÉDURES

PROCÉDURES EN RADIOTÉLÉPHONIE

Généralités

Dans l'intérêt de la sécurité de la navigation, et surtout lors de conditions météorologiques défavorables, les capitaines devraient faire en sorte qu'une écoute continue soit faite sur la fréquence 2182 kHz. Lorsque possible, et compte tenu des exigences du contrôle de la circulation maritime 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 en **caractères gras** 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.

Les exemples suivants illustrent la procédure à suivre

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) et voie.	LE VAPEUR FAIRMONT CYLD VOIE 26
Invitation à répondre.	À VOUS

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

Éléments

Appel général (prononcé trois fois) .
 Le mot « ICI ».
 Type, nom et indicatif d'appel du navire appelant (prononcé trois fois)..
 Invitation à répondre.

Mots parlés

TOUTES STATIONS (ou par ex. TOUS LES NAVIRES SUR LE LAC SAINT-LOUIS)
 ICI
 LE NAVIRE-CITERNE IMPERIAL CORNWALL/ VCVC
 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).
- (c) L'adresse.
- (d) Le texte ou le corps du message.
- (e) La signature.

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

* 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.

Exemple d'un message radio navire-côte:

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.

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.

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

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.

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

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.

UTC	HNT	HNA	HNE	HNC
0000	2030	2000	1900	1800
0100	2130	2100	2000	1900
0200	2230	2200	2100	2000
0300	2330	2300	2200	2100
0400	0030	0000	2300	2200
0500	0130	0100	0000	2300
0600	0230	0200	0100	0000
0700	0330	0300	0200	0100
0800	0430	0400	0300	0200
0900	0530	0500	0400	0300
1000	0630	0600	0500	0400
1100	0730	0700	0600	0500
1200	0830	0800	0700	0600
1300	0930	0900	0800	0700
1400	1030	1000	0900	0800
1500	1130	1100	1000	0900
1600	1230	1200	1100	1000
1700	1330	1300	1200	1100
1800	1430	1400	1300	1200
1900	1530	1500	1400	1300
2000	1630	1600	1500	1400
2100	1730	1700	1600	1500
2200	1830	1800	1700	1600
2300	1930	1900	1800	1700

Signaux horaires

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

COMMUNICATIONS DE DÉTRESSE EN RADIOTÉLÉPHONIE

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 :

- i) 2182 kHz sur la bande de fréquence moyenne (MF); et
- ii) 156.8 MHz (voie 16) sur la bande de fréquence très haute (VHF); et
- iii) 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 :

- i) La voie 70 sur la bande fréquence très haute (VHF);
- ii) 4207.5 kHz;
- iii) 6312.0 kHz;
- iv) 8414.5 kHz;
- v) 12577 kHz; et
- vi) 16804.5 kHz sur la bande de fréquence haute (HF).

Lorsqu'une autre station ou personne est en détresse :

- (i) toutes les communications pouvant nuire au trafic de détresse doivent être interrompues;
- (ii) l'attention doit porter sur les communications de détresse et tous les renseignements possibles doivent être captés; et
- (iii) 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 :

- **L'alerte de détresse (en utilisant L'ASN VHF ou HF);**
- **Signal de détresse;**
- **Appel de détresse;**
- **Message de détresse; et**
- **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 :

- i) menacé par un danger grave et imminent et qu'il a besoin d'être secouru immédiatement; ou
- ii) 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.

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 :

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

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

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

L'**appel de détresse** comprend :

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

L'appel de détresse :

- (i) ne doit jamais être adressé à une station radio côtière ou à un navire en particulier; et
- (ii) 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 :

- (i) le mot « MAYDAY »;
- (ii) le nom du navire en détresse;
- (iii) l'indicatif d'appel ou toute autre identification;
- (iv) l'identité MMSI du navire (si l'alerte initiale a été émise par ASN);
- (v) la position du navire en détresse;
- (vi) la nature de la détresse;
- (vii) le genre de secours demandé;
- (viii) tout autre renseignement utile qui pourrait faciliter le sauvetage; et
- (ix) 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.

Le **trafic de détresse** englobe tout 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 :

- (i) la station en détresse ne peut pas le transmettre;
- (ii) le capitaine ou la personne responsable de l'embarcation ayant à bord la station qui intervient juge que d'autres secours sont nécessaires;
- (iii) 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 :

- (i) Signal d'alarme radiotéléphonique si possible;
- (ii) le signal « MAYDAY RELAY » (prononcé trois fois);
- (iii) l'appel « TOUTES STATIONS » ou le nom de la Centre SCTM, selon le cas, (prononcé trois fois);
- (iv) le mot « ICI »;
- (v) le nom de la station mobile qui répète le message (prononcé trois fois);
- (vi) l'indicatif d'appel ou toute autre identification de la station qui répète le message;
- (vii) l'identité MMSI (si l'alerte initiale a été émise par ASN) de la station qui répète le message;
- (viii) la répétition du message de détresse;
- (ix) 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.

- (i) le mot « MAYDAY »;
- (ii) les mots « TOUTES STATIONS » (prononcés trois fois);
- (iii) le mot « ICI »;
- (iv) le nom de la station qui a eu la direction du trafic de détresse (prononcé trois fois);
- (v) l'indicatif d'appel ou toute autre identification de la station relais;
- (vi) le Temps universel coordonné actuel (UTC);
- (vii) 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;
- (viii) les mots « SEELONCE FEENE »;
- (ix) le mot « TERMINÉ ».

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 :

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 »

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 :

- (i) le mot « PAN PAN » (prononcé trois fois);
- (ii) les mots « TOUTES STATIONS » ou un appel à une station spécifique (prononcé trois fois);
- (iii) le mot « ICI », suivi par;
- (iv) le nom de la station qui a émis l'appel (prononcé trois fois);
- (v) l'indicatif d'appel ou toute autre identification de la station relais; et
- (vi) 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.

COMMUNICATIONS DE SÉCURITÉ

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

L'**appel de sécurité** comprend :

- (i) le mot « SÉCURITÉ » (prononcé trois fois);
- (ii) les mots « TOUTES STATIONS » (prononcé trois fois);
- (iii) le mot « ICI », suivi par;
- (iv) le nom de la station qui a émis l'appel (prononcé trois fois) ;
- (v) l'indicatif d'appel ou toute autre identification;
- (vi) l'identité MMSI (si l'alerte initiale a été émise par ASN);
- (vii) une brève description du « Message de sécurité »;
- (viii) la voie ou la fréquence servant à la diffusion du message de sécurité;
- (ix) 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 :

- (i) le mot « SÉCURITÉ »;
- (ii) les mots « TOUTES STATIONS » (prononcé trois fois);
- (iii) le mot « ICI », suivi par
- (iv) le nom de la station qui a émis l'appel (prononcé trois fois);
- (v) l'indicatif d'appel ou toute autre identification de la station qui répète le message;
- (vi) l'identité MMSI (si l'alerte a été émise par ASN);
- (vii) les détails du message de sécurité;
- (viii) le mot « TERMINÉ ».

AIDES À LA NAVIGATION

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.

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.

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.

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.

SYSTÈMES

SMDSM - LE SYSTÈME MONDIAL DE DÉTRESSE ET DE SÉCURITÉ EN MER AU CANADA

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.

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 :

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

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 trois manières différentes au moyen du SMDSM :

1. 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;
2. 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;
3. par des récepteurs, à bande étroite et à impression directe (IDBE), qui peuvent être utilisés lorsque ce service remplace le service AGA.

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.

Le SMDSM définit quatre types de «zones maritime».

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 70 ^e parallèle nord au 70 ^e parallèle sud environ)
Zone A4	Zones autres que les zones A1, A2, et A3 (régions polaires)

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 présentement en construction.

Communications entre les navires SMDSM et les autres navires

Depuis le 1^{er} février 1999, les plus gros navires SMDSM assurent une veille automatisée sur la voie SMDSM 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. Les centres des SCTM de la Garde côtière canadienne continueront de surveiller la fréquence 2182 kHz et la voie 16 en cas de détresse, d'urgence et d'appels à des fins de sécurité dans un avenir prévisible. 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.

Important avis de sécurité concernant l'VHF/ASN

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 partie 4 sous la section numéros pour les permis ayant trait aux stations radio et aux MMSI. Aussi, vous référer à la partie 1, page 1-8 pour les identités MMSI des centres des SCTM).

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 (GCC) poursuivront la veille 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 GCC cessera ses activités de veille sur ces fréquences. La décision de continuer à surveiller la fréquence 2182 kHz sera réévaluée à ce moment.

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

LRIT

RÈGLEMENT SUR L'IDENTIFICATION ET LE SUIVI À DISTANCE DES BÂTIMENTS

DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION

Définitions

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

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

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

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

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

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

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

« **ministre** » « **Minister** »

« ministre » Le ministre des Transports.

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

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

« **SOLAS** » « **SOLAS** »

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

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

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

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

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

Date de construction d'un bâtiment

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

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

APPLICATION

Bâtiments de charge et bâtiments à passagers

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

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

Exceptions

(2) Il ne s'applique pas :

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

CONFORMITÉ

Représentant autorisé

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

ÉQUIPEMENT LRIT

Bâtiments visés

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

Exception — zone océanique A1

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

Exception — Bâtiments construits avant le 31 décembre 2008

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

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

SERVICE NAVTEX DE LA GCC

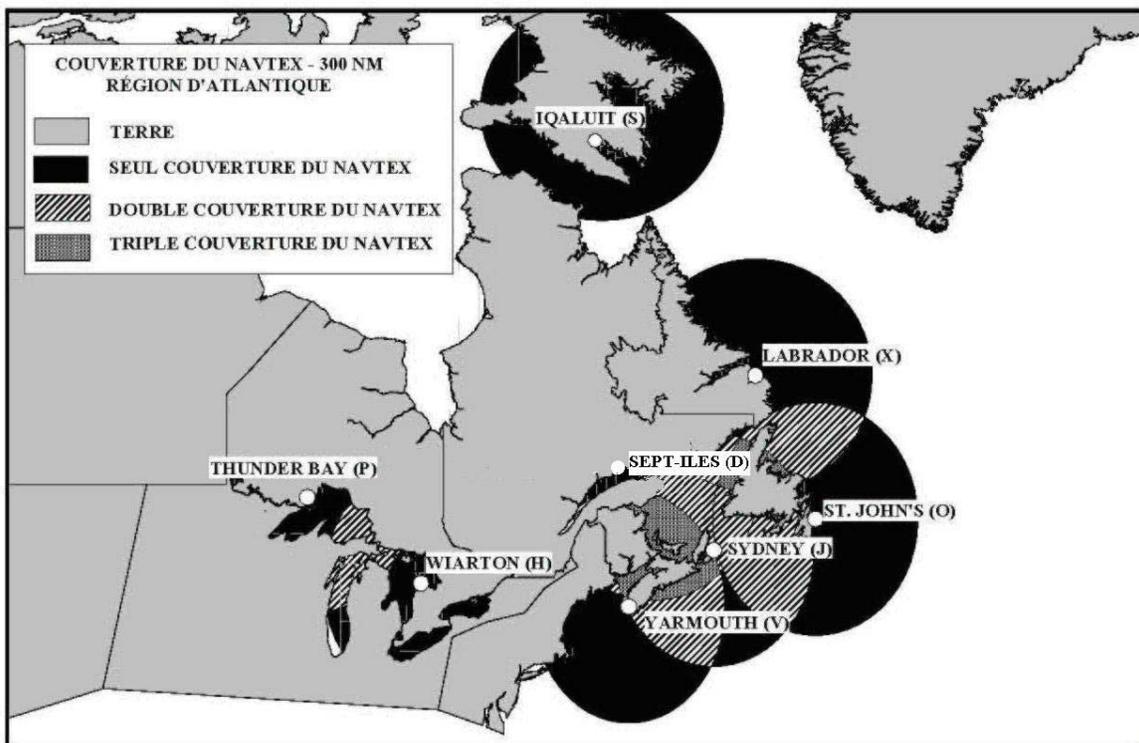
Le service NAVTEX est disponible à partir des sites de diffusion suivants :

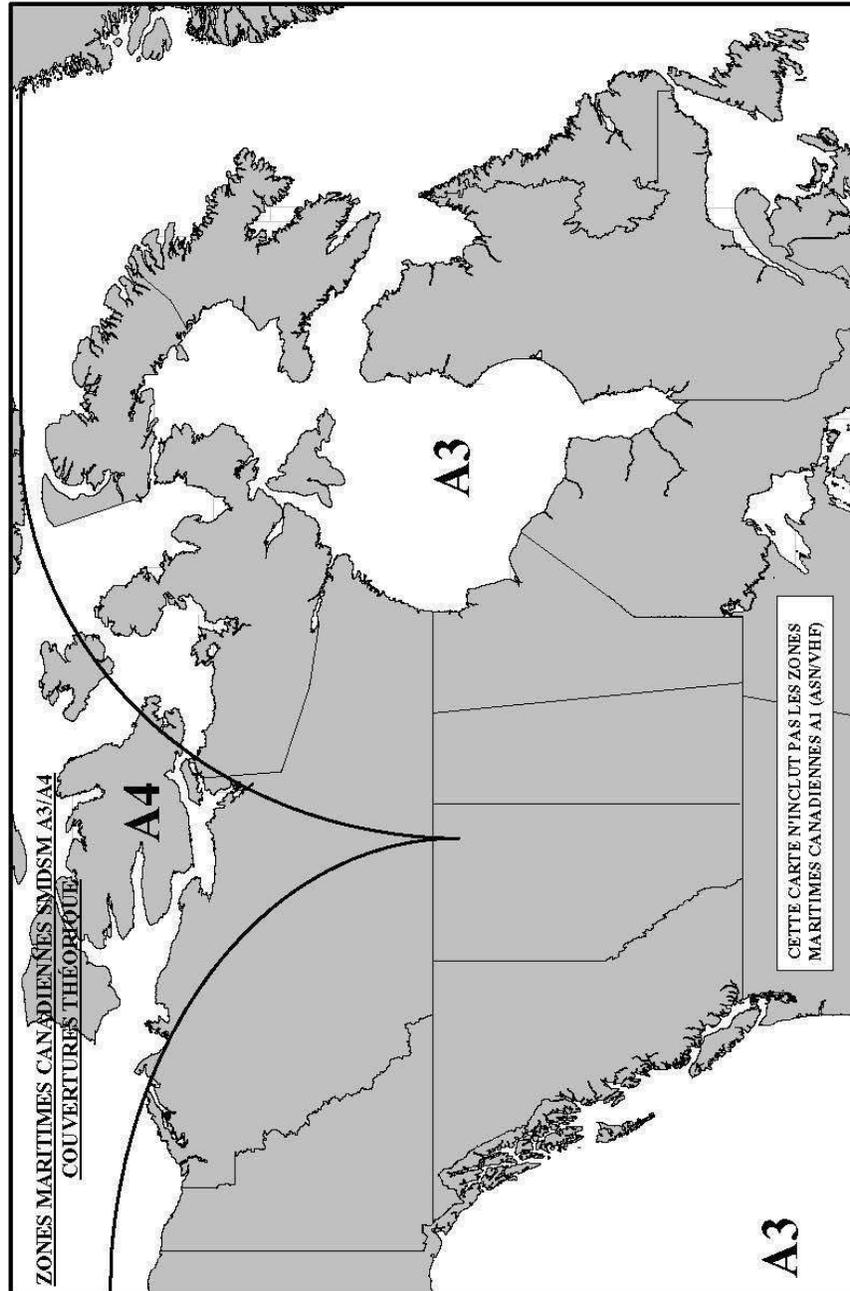
Sites	Position	Portée (MM)	ID
St. John's	47°30'N 52°40'W	300	O
Labrador	53°42'N 57°02'W (NAD 83)	300	X
Sydney	46°10'N 60°00'W	300	Q (Anglais) J (Français)
Yarmouth	43°45'N 66°07'W	300	U (Anglais) V (Français)
Sept-Iles	50°15'N 66°10'W	300	C (Anglais) D (Français)
Thunder Bay	48°25'N 89°20'W	300	P
Warton	44°20'N 81°10'W	300	H
Iqaluit	63°43'N 68°33'W	300	T (Anglais) S (Français)

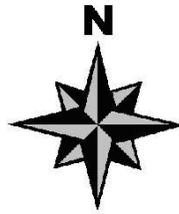
→ Le service est assuré sur la fréquence 518 kHz (anglais) et 490 kHz (français) sur la base de temps partagé pour la diffusion du contenu des indicateurs de sujets suivants :

- | | |
|---|--------------------------------|
| (A) Avertissements à la navigation | (E) Prévisions météorologiques |
| (B) Avertissements météorologiques | (G) AIS |
| (C) Rapports sur les glaces | (J) Avertissements GPS |
| (D) Information de Recherche et Sauvetage | |

L'heure et le contenu des diffusions apparaissent dans les listages individuels des centres des SCTM. Pour le site de Warton, consultez la liste du centre des SCTM de Prescott. Pour le site de Sept-Iles, consultez la liste du centre des SCTM de Rivière-au-Renard.







ATLANTIC OCEAN
Océan Atlantique

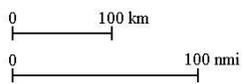
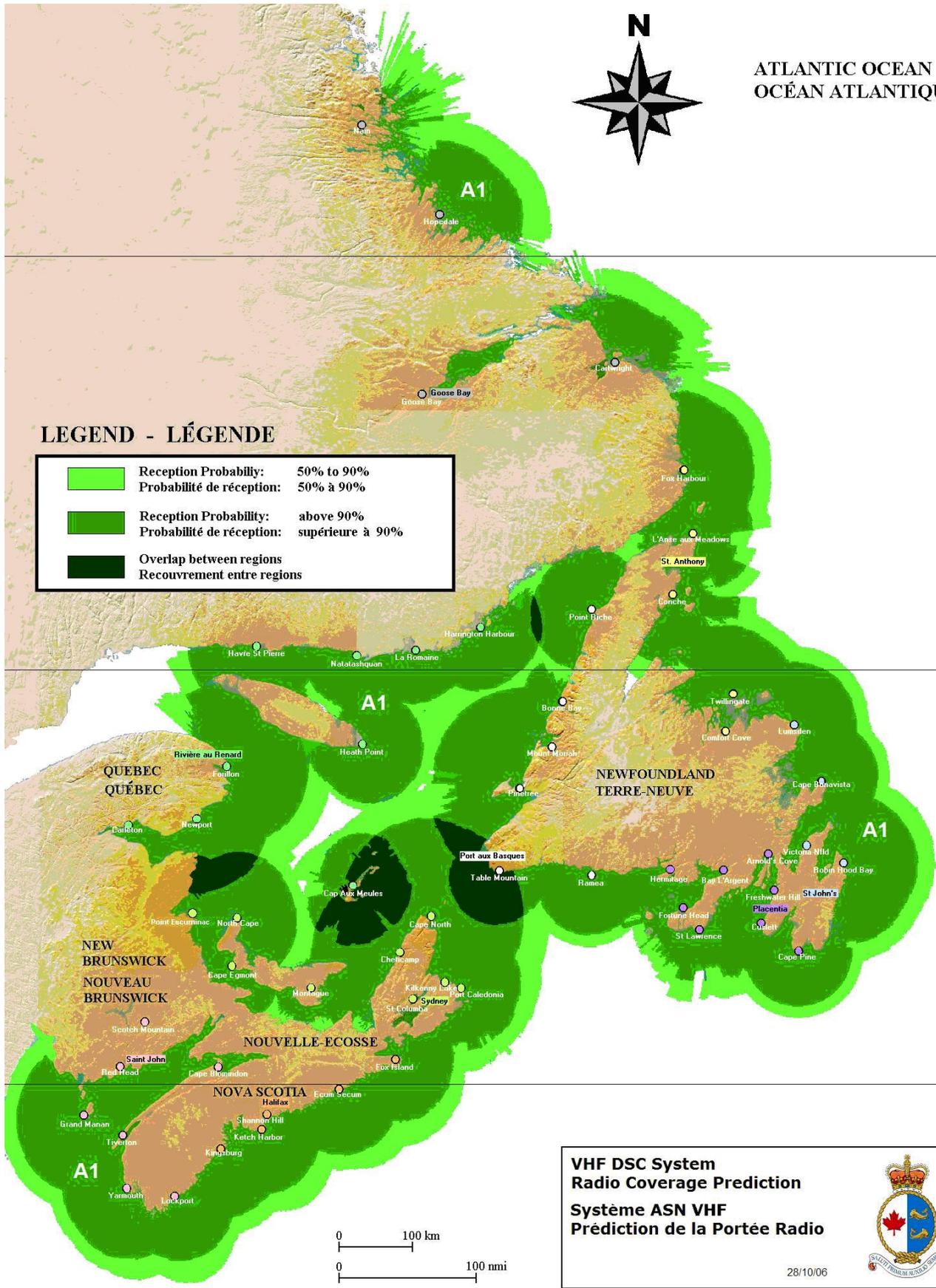
55°

LEGEND - LÉGENDE

	Reception Probability: 50% to 90%	Probabilité de réception: 50% à 90%
	Reception Probability: above 90%	Probabilité de réception: supérieure à 90%
	Overlap between regions	Recouvrement entre régions

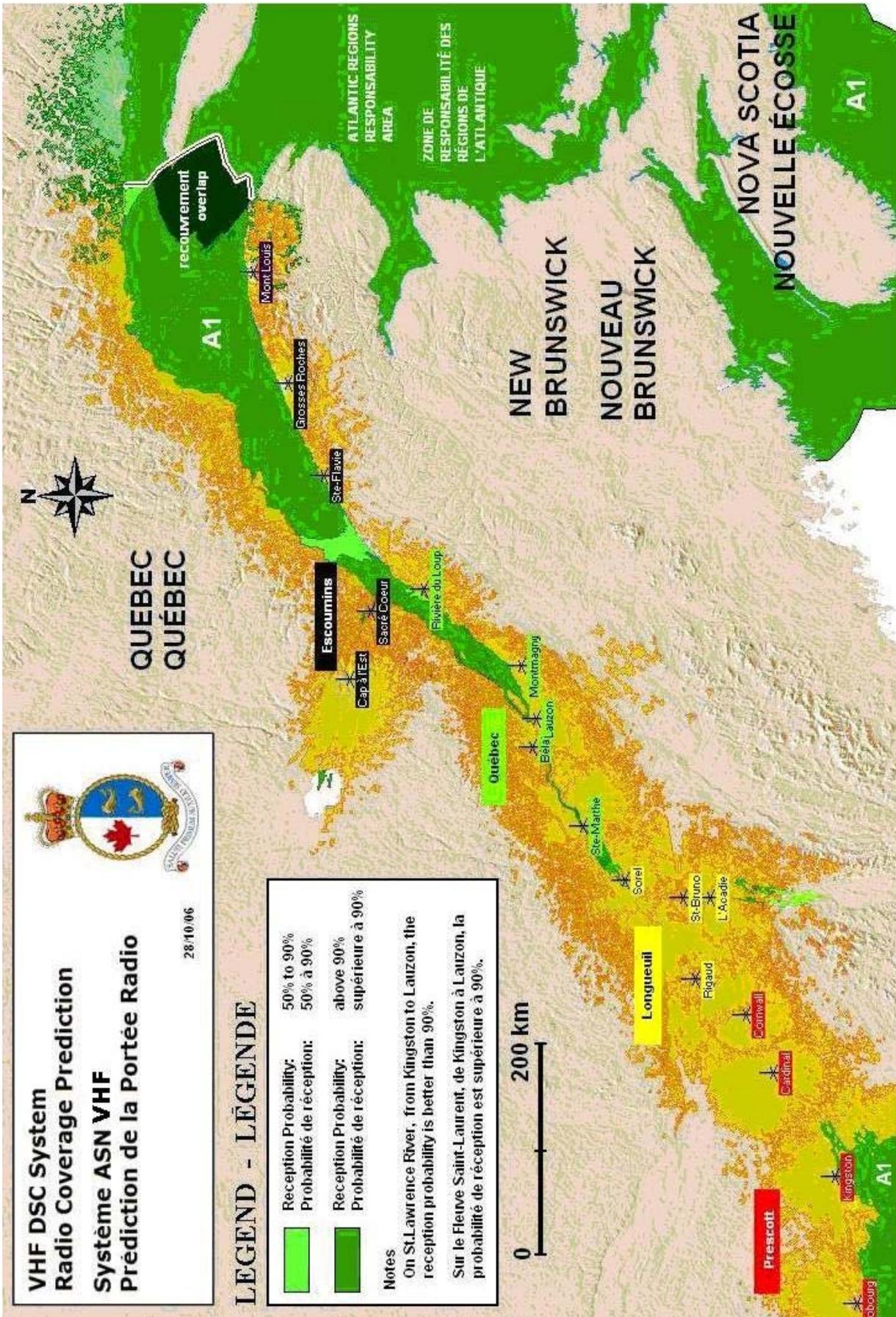
50°

45°



**VHF DSC System
Radio Coverage Prediction**
**Système ASN VHF
Prédiction de la Portée Radio**

28/10/06



VHF DSC System
Radio Coverage Prediction
Système ASN VHF
Prédiction de la Portée Radio



28.10.06



CANADA

UNITED STATES
ÉTATS-UNIS

Thunder Bay

Thunder Bay

Horn

A1

Baldhead

Gros Cap

Silver Water

Killarney

Pointe au Baril

A1

Tobermory

Warton

Meadow

Orillia

Prescott

Cardinal

Cardinal

Kingston

Cobourg

A1

Port Burwell

Sarnia

Sarnia

Grand Fond

Leamington

0 200 km

LEGEND - LÉGENDE

- Reception Probability: 50% to 90%
Probabilité de réception: 50% à 90%
- Reception Probability: above 90%
Probabilité de réception: supérieure à 90%

Notes
On St. Lawrence River, from Kingston to Rigaud, the reception probability is better than 90%.
Sur le Fleuve Saint-Laurent, de Kingston à Rigaud, la probabilité de réception est supérieure à 90%.

EXIGENCES DE TRANSPORTS CANADA CONCERNANT LE SYSTÈME MONDIAL DE DÉTRESSE ET DE SÉCURITÉ EN MER (SMDSM) ET CONSEILS IMPORTANTS SUR LES PROCÉDURES OPÉRATIONNELLES D'ALERTE

Nous insistons sur le fait que les capitaines et les opérateurs radio devraient examiner et utiliser toute l'information disponible portant sur l'utilisation du matériel radio SMDSM afin d'obtenir le maximum d'efficacité et d'efficacité du service SMDSM et des services de recherche et de sauvetage (SAR).

Nouveaux Règlements

Le *Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)* et le *Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)* sont entrés en vigueur le 1^{er} avril 2001 au terme de plusieurs années de préparation et de consultation. Ils s'appliquent aux navires canadiens qui naviguent dans les eaux côtières du Canada sans être dans une zone de services de trafic maritime et qui :

- ont 20 m ou plus de longueur et sont autorisés à transporter plus de 12 passagers; ou
- ont une jauge brute de 300 tonneaux ou plus.

Ces navires auront à bord et utiliseront l'équipement radio nécessaire pour profiter du service SMDSM.

Les nouveaux règlements prévoient l'instauration graduelle, au cours des deux prochaines années, d'exigences applicables aux petits bâtiments commerciaux exploités dans les eaux côtières du Canada (Prière de noter en particulier que, à compter du **1^{er} avril 2002**, les navires de 8 mètres ou plus de longueur et exploités à plus que 20 milles de la rive devront être munis d'une RLS, et que, à compter du **1^{er} février 2003**, les remorqueurs, les navires transportant plus que 6 passagers et les navires pontés de plus que 8 mètres de longueur devront être munis d'un appareil radio ASN sur VHF). De plus, des modifications ont été apportées à d'autres règlements dans le but de mettre à jour leurs exigences relatives à l'équipement radio pour bateaux de sauvetage - le *Règlement sur l'équipement de sauvetage*, le *Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche* et le *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche*. Le tableau suivant décrit sommairement les exigences relatives à l'équipement de bord du *Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)*. Mais il conviendrait de consulter le règlement réel pour en connaître les exigences précis et les sont exposés au site Web : http://www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/lois-2001_ch26.htm.

RADIOBALISE DE LOCALISATION DES SINISTRES (RLS À 406 MHz)

Il est recommandé que les navires et les bateaux de plaisance évoluant au large transportent à leur bord une RLS à dégagement libre. Pour assurer l'efficacité des RLS à 406 MHz, **il faut les inscrire** au Registre des Balises Canadien de 406 MHz du Secrétariat national de recherche et sauvetage. Vous pouvez inscrire votre RLS à 406 MHz par téléphone 1-800-727-9414 et par télécopieur 613-996-3746 ou sur le site Web : <http://www.canadianbeaconregistry.forces.gc.ca/>.

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

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

- 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.
- 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.
- 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.
- 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>.

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

- Ne figurent pas les exigences pour les navires ressortissant à la convention de sécurité, qui doivent être conformes à la convention de sécurité.
- 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.
- Le règlement ne s'applique pas aux yachts sans commandant ni équipage embauché, ni aux remorqueurs dans un ancrage.

Équipement	Secteur maritime A1 ou secteur VHF	Secteur maritime A3	Secteur maritime A4
Radio VHF avec ASN (Règlement sur les stations radio de navire - RSNR)	Oui -si le navire circule dans une zone STM, il aura jusqu'au 31 janvier 2003, ou jusqu'à ce que le secteur maritime A1 soit complété, la dernière des éventualités prévalant.		
	Oui - Après le 1 février 2003 ou l'achèvement du secteur maritime A1, la dernière des éventualités prévalant. <ul style="list-style-type: none"> • navires ≥8 m de long et de construction fermée, • navires transportant >6 passagers, et • remorqueurs -sont exemptés les navires en voyages de cabotage classe IV dans une zone STM -entre temps, les dispositions sur les radiotéléphones VHF demeurent en vigueur.		
Station terrestre de navire INMARSAT avec EGC, et radio MF avec ASN, ou Radio MF/HF avec ASN et IDBE (RSNR)	Non	Oui (EGC requis seulement hors de portée de NAVTEX)	Oui Option MF/HF seulement
	No		
Récepteur NAVTEX (aucun changement à l'exigence actuelle - RSNR)	Non	Oui	Non
	Non	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 	Non
RLS (dégagement libre) (RSNR)	Oui Oui <ul style="list-style-type: none"> • si ≥20 m (et dépasse limites voyage de cabotage IV) • si remorqueur de >5 tjb et <20 m pour voyage >50 milles et >2 milles de la côte • si tjb ≥ 15 et dépasse limites voyage de cabotage III, c.-à-d. 20 milles de la côte, avant le 1 avril 2001 • si ≥ 8 m et dépasse limites voyage de cabotage III, avant le 1 avril 2002 (Nota : Il n'est pas nécessaire que la RLS soit à dégagement libre pour les navires de moins que 15 tjb.) -sont exemptés les navires en voyages de cabotage classe IV ou voyages en eaux secondaires.		
Transpondeur(s) radar (SART) (RSNR, Règlement sur l'équipement de sauvetage, Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche et Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche)	Non	Oui 2 requis, sauf pour navire certifié pour ≤ 12 passagers avec tonnes brutes <500, un seul requis	
	Oui 1 par navire ≥20 m et dépasse limites voyages de cabotage II, mais peut continuer à utiliser deux RLS classe II jusqu'à ce que la première batterie de RLS soit à plat.		
Poste radio portatif VHF d'embarcation de sauvetage (Règlement sur l'équipement de sauvetage, Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche)	Oui 3 requis, sauf pour navire certifié pour ≤ 12 passagers avec jauge brute <500; à ce moment, en utiliser 2 (nouvelles exigences pour navires sur voyage de cabotage, classe III)		
	Non	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).

CONSEILS AUX CAPITAINES DE NAVIRES EN DÉTRESSE ET ALERTE DES AUTORITÉS DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE

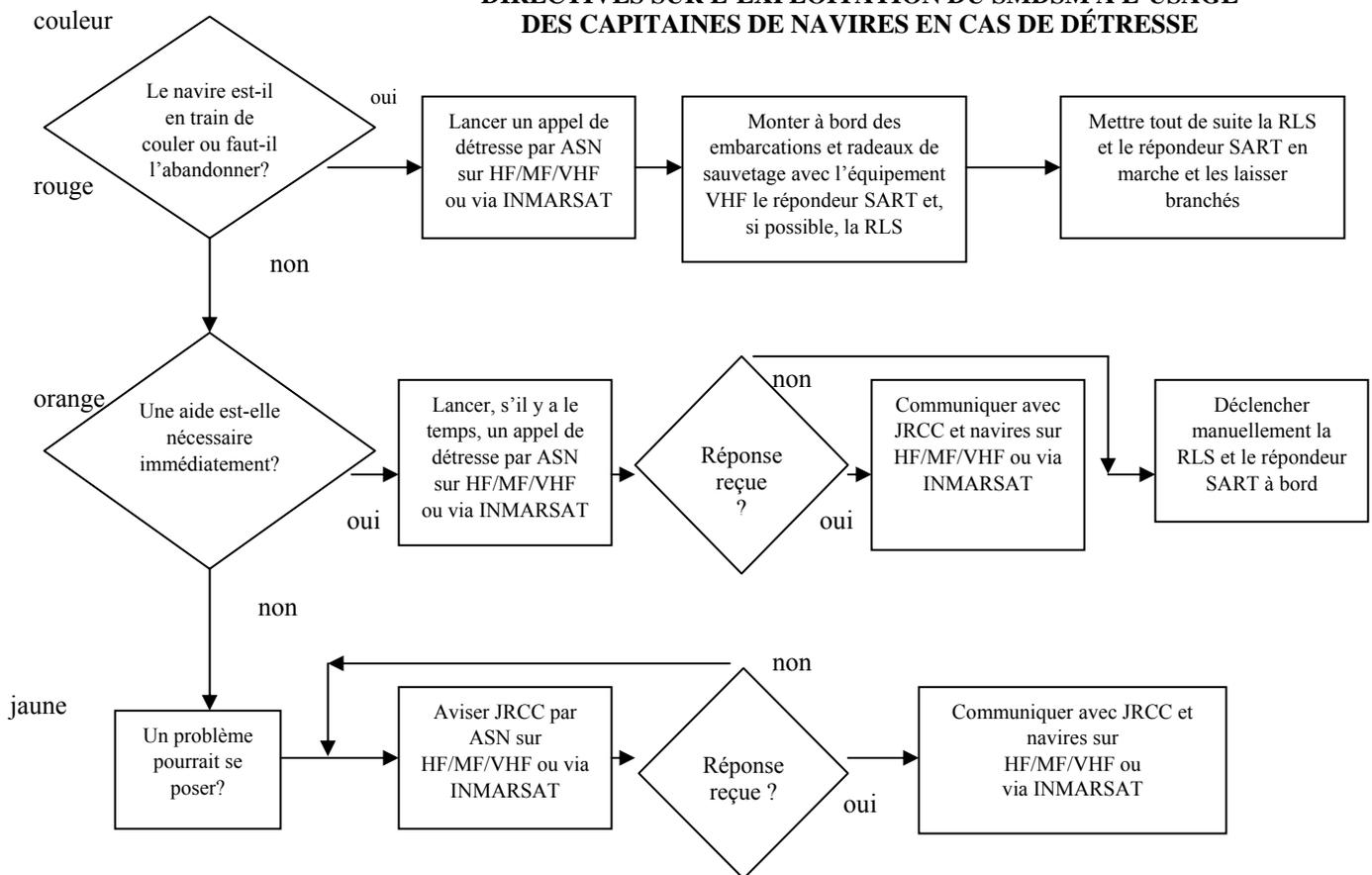
En 1992, l'Organisation maritime internationale (OMI) a réalisé un diagramme destiné à renseigner les capitaines de navires sur la manière d'utiliser le service SMDSM en cas de détresse (COM/Circ.108). Il y est recommandé de mettre ce diagramme bien en vue à la passerelle du navire.

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

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

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

DIRECTIVES SUR L'EXPLOITATION DU SMDSM À L'USAGE DES CAPITAINES DE NAVIRES 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, les navires devraient 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 RADIOÉLECTRIQUE DE DÉTRESSE

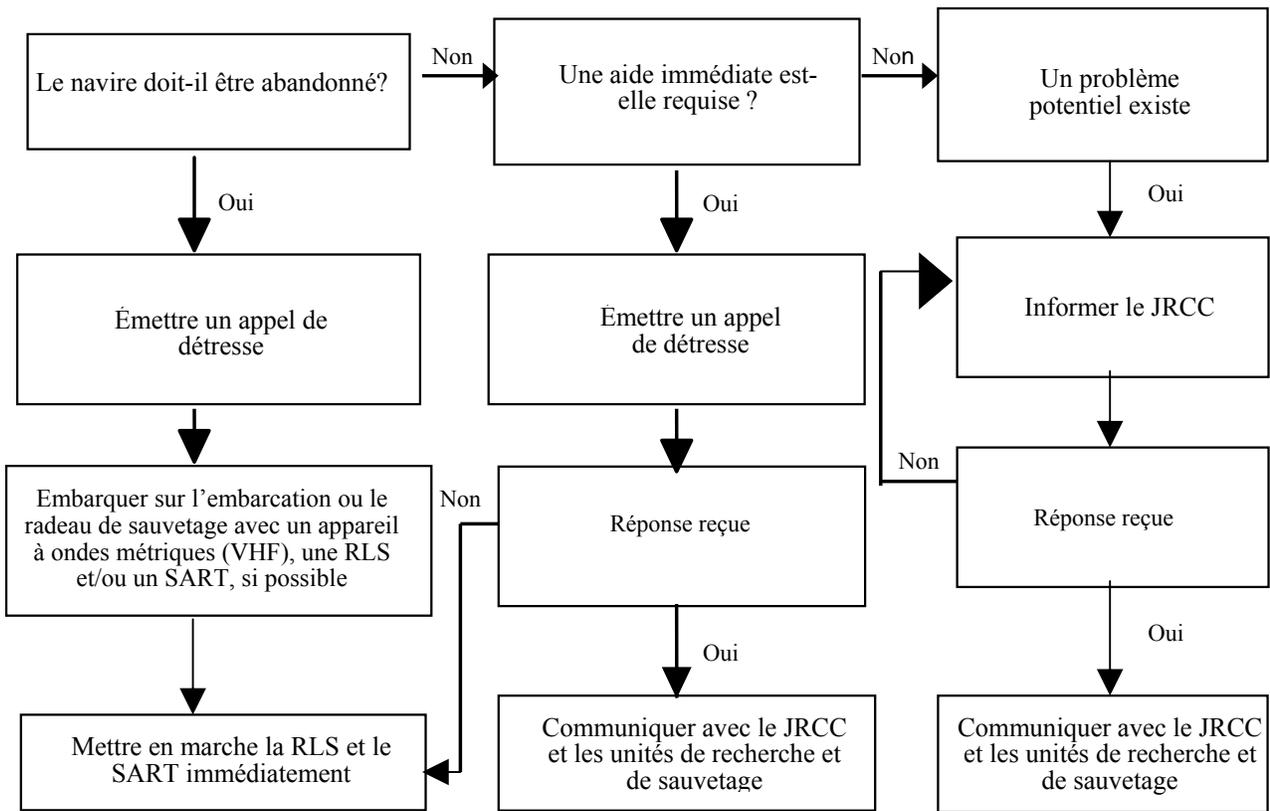
	Appel sélectif numérique (ASN)	Radiotéléphone	Radio télex
	voie 70	voie 16	
VHF	2187.5 kHz	2182 kHz	2174.5 kHz
MF	4207.5 kHz	4125 kHz	4177.5 kHz
HF4	6312.0 kHz	6215 kHz	6268.0 kHz
HF6	8414.5 kHz	8291 kHz	8376.5 kHz
HF8	12577.0 kHz	12290 kHz	12520.0 kHz
HF12	16804.5 kHz	16420 kHz	16695.0 kHz
HF16			

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 ; et
 - 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*

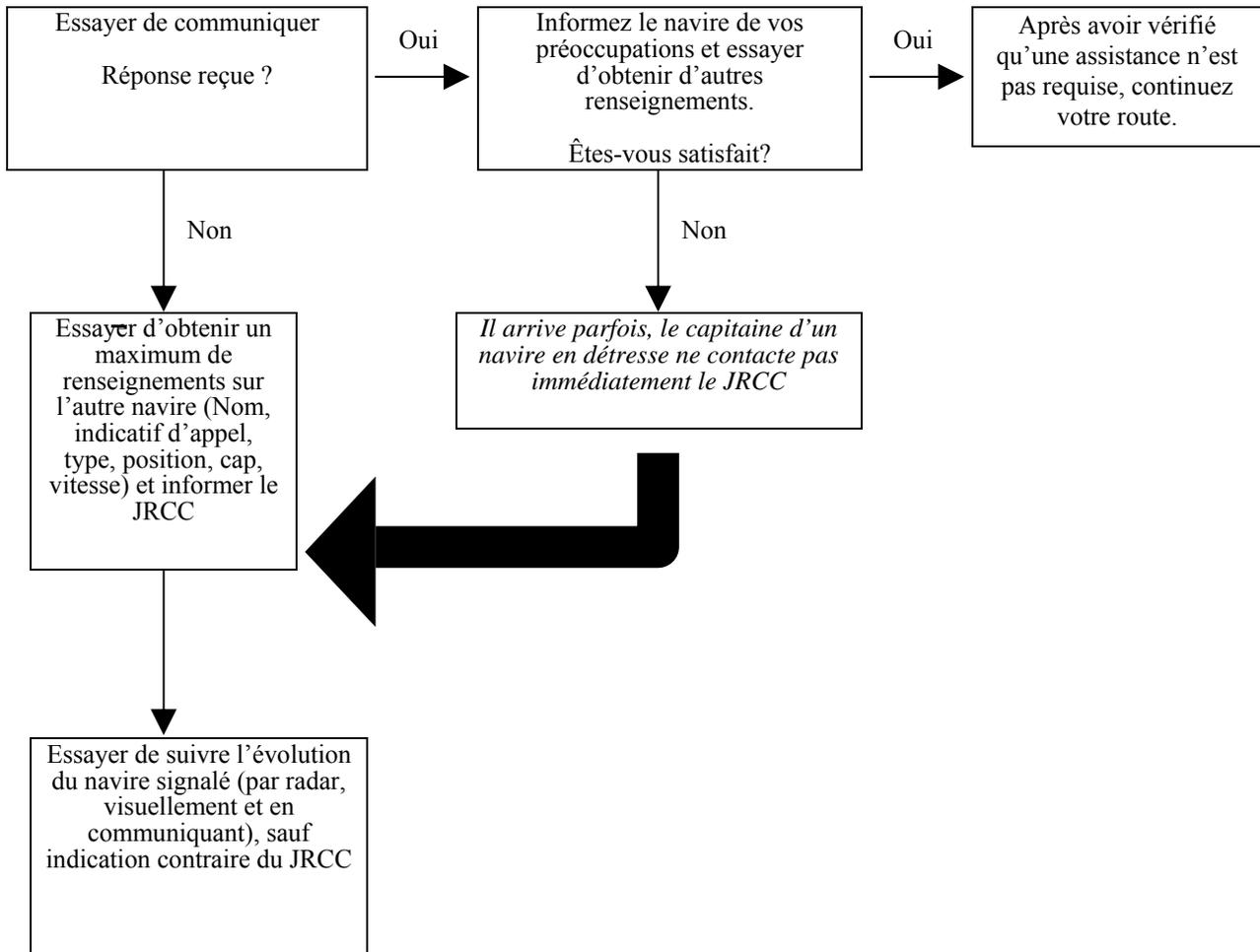
6. Les procédures types pour l'acheminement des messages de détresse et d'urgence sont indiquées dans le diagramme ci-après. Elles sont données à titre indicatif seulement et n'excluent pas l'utilisation d'un ou de tous les moyens disponibles pour donner l'alerte de détresse.



* 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).

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 :



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

Fausses Alertes de Détresse et Retransmissions d'alertes de Détresse

Le SMDSM est prescrit depuis le 1^{er} février 1999 pour les navires en voyage international, au terme d'une période d'instauration graduelle de sept ans. Dans l'intervalle, la communauté internationale a acquis une grande expérience de l'utilisation du système. L'efficacité générale du SMDSM est prouvée, mais quelque peu ternie par le grand nombre d'alertes de détresse déclenchées par inadvertance et par les retransmissions incorrectes et involontaires d'alertes de relai 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 :

- « 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 n° A.814(19), sur la manière d'éviter les fausses alertes de détresse)
- « Procédures à suivre pour répondre aux alertes de détresse ASN reçues par les navires » (COMSAR/Circ.25), plus deux annexes

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 n° A.814(19)]

ASN

1 VHF

1. mettre immédiatement l'émetteur hors tension**;
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'équipement hors tension**;
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.

* Les signaux appropriés devraient précéder ces messages, conformément au Règlement des radiocommunications de l'UIT (chapitre N1X).

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

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 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.

Procédure à suivre pour répondre aux alertes de détresse ASN reçues par les navires (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 décimétriques (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) :
1. 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) ; et
 2. 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.

3 Appel à toutes les stations côtières

- 3.1 La Recommandation UIT-R M.493-9 sur le système d'appel sélectif numérique (ASN) à utiliser dans le service mobile maritime prévoit l'utilisation d'appels de groupe" - adresse qui se compose des caractères correspondant à l'identité de la station dans le service mobile maritime (MMSI) ; un certain nombre d'administrations ont déjà assigné à leurs stations côtières, en plus de leur MMSI individuelle, 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.

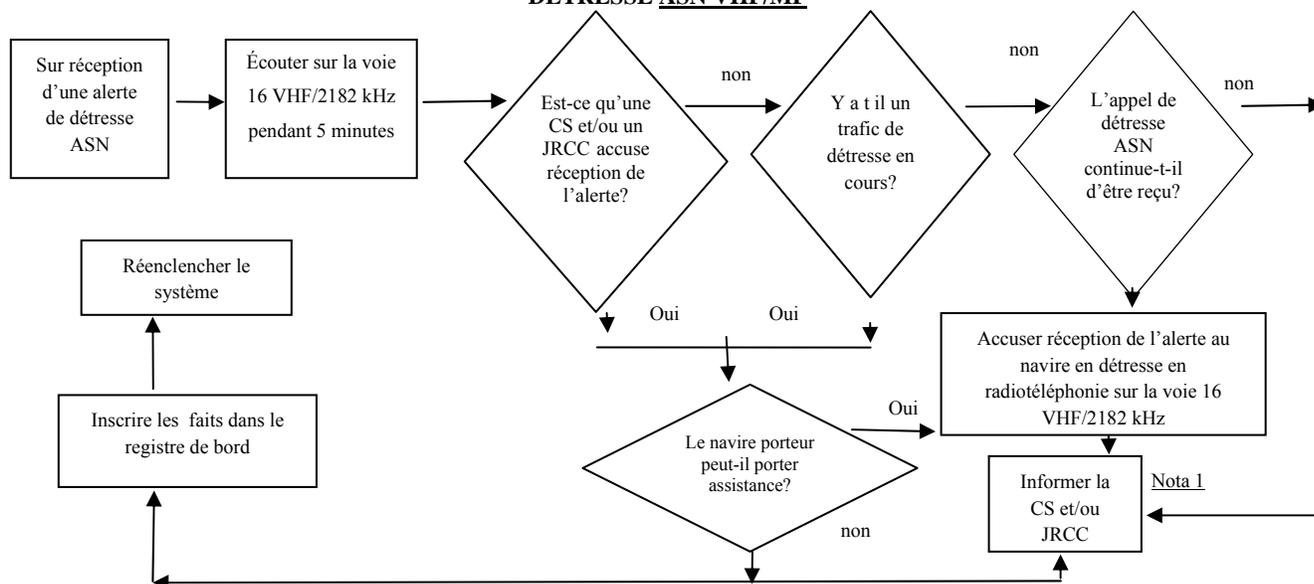
4 Autorisation

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 n 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.

ORGANIGRAMME 1 (COMSAR/Cir.25)
MESURES QUE LES NAVIRES DOIVENT PRENDRE EN CAS DE RÉCEPTION D'UNE ALERTE DE DÉTRESSE ASN VHF/MF



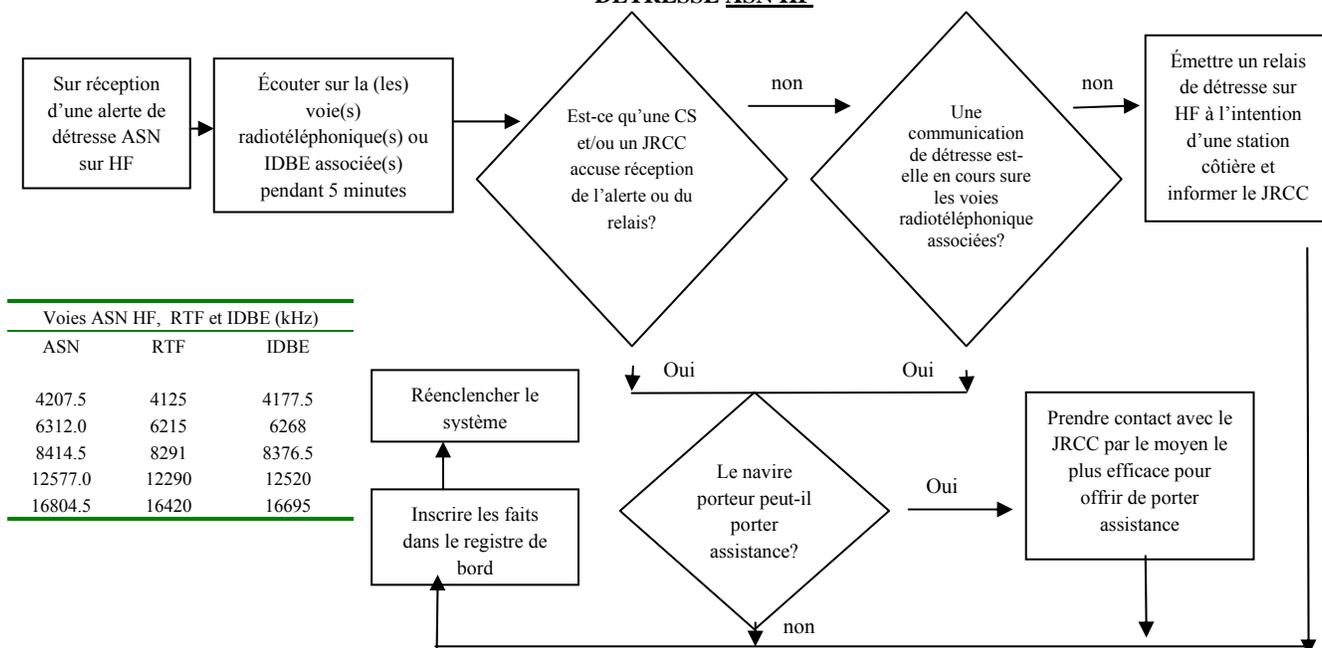
REMARQUES:

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, un accuse 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 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 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

ORGANIGRAMME 2 (COMSAR/Cir.25)
MESURES QUE LES NAVIRES DOIVENT PRENDRE EN CASE 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 relais de détresse devraient être lancés manuellement.

CS = Station côtière JRCC = centre de conjoint de Recherche et Sauvetage

AMVER – SYSTÈME AUTOMATIQUE D’ENTRAIDE POUR LE SAUVETAGE DES NAVIRES

Nota: 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 :

- assurer l’arrivée la plus prompte possible du secours en cas d’urgence;
- réduire le nombre d’appels d’aide aux navires qui ne sont pas situés près de la scène;
- 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’anglaise. Le site Web d’Amver : <http://www.amver.com/>.

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

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

- les bateaux de pêche en train de pêcher;
- les navires affectés par le gouvernement canadien à des missions d’application des lois;
- 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, et
- 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.

I. 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.

II. Renseignements fournis

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

III. 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.

IV. Format des rapports

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

V. 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/>.

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

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

<http://seas.amverseas.noaa.gov/seas/>

ou demander à :TELENOR Satellite Services

1101 Wootton Parkway, 10th Floor

Rockville, Maryland 20852

301-838-7800

Courriel d'Internet:

customercare@telenor-usa.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:

Globe Wireless Super Station Network

Mobile Marine Radio (WLO)

Télex: Adresse Amver: (0) 230 127594 AMVERNYK

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

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

VI. 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 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.

VII. 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 grément, 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.

VIII. 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.

IX. 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.

A. 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.

EXEMPLE:	EXPLICATION:
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	Renseignements requis - 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 Renseignements facultatifs - 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)

B. Rapport d'arrivée.

EXEMPLE:	EXPLICATION:
AMVER FR// A/SANDY/JOAN/ABCD// K/NEW YORK/US/4040N/07420W/180600Z// X/PROBLEMS WITH MF XMTR AGENT/ADVISED// Z//EOR	Renseignements requis - 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 Renseignements facultatifs - X /jusqu'à 65 caractères de commentaires amplificateurs// (8) (9)

C. Rapport de position.

EXEMPLE:	EXPLICATION:
AMVER/PR// A/SANDY/JOAN/ABCD// B/120300Z// C/3630N/02330E// E/145// F/126// M/GKM// X/NEXT REPORT/131800Z// Z//EOR	Renseignements requis - 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 Renseignements facultatifs - 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)

D. Rapports de déroutement. Utilisés pour faire rapport sur les changements apportés au plan de voyage et sur les autres changements

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

Renvois:

- (1) Exprimer tous les temps par un groupe de six chiffres dont les deux premiers donnent la date du mois et les quatre derniers les heures et les minutes. N'utiliser que le temps universel coordonné (ou temps moyen de Greenwich - GMT). Le groupe de date-heure de six chiffres doit être suivi soit par Z ou GMT. On peut indiquer le mois si c'est désirable; utiliser à cette fin les trois premières lettres du mois en anglais. Les exemples suivants constituent des présentations acceptables :

290900Z

290900 Z

290900Z DEC

- (2) La latitude et la longitude du port représentent la position géographique du poste de pilotage. Dans le cas des navires battant pavillon américain il faut indiquer le nom du port et sa position géographique.
- (3) La latitude est un groupement de quatre chiffres exprimé en degrés et en minutes auquel on accole les suffixes "N" pour le nord ou "S" pour le sud. La longitude est un groupement de cinq chiffres exprimé en degrés et minutes avec les suffixes "E" pour l'est et "W" pour l'ouest. Par exemple: C/4000N/03500W//
- (4) Les lignes "L" contiennent la plupart des renseignements concernant le plan de voyage. On pourra utiliser autant de lignes "L" que nécessaire. Les lignes "L" contiennent les données du voyage vers chacun des points intermédiaires et vers la destination finale. Il faut indiquer les données voulues pour les points de changement de direction, à moins que le voyage ne suive un grand cercle sans retards aux points intermédiaires. En plus des renseignements sur les points de changement de direction, il est utile de présenter des données sur les autres points le long de chaque branche. On trouvera ci-après les renseignements désirés pour chaque point intermédiaire. Méthode de navigation, vitesse le long de chaque partie du voyage, latitude, longitude, nom du port ou de l'amer, heure d'arrivée prévue, heure de départ prévue.

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

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

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

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

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

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

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

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

UNE VITESSE DE BORDÉE finale est utile mais non requise.

- (5) La route réelle est un groupe de trois chiffres.
- (6) La vitesse est un groupe de trois chiffres en nœuds et en dixièmes de nœuds. Par exemple, 20.5 nœuds s'écrira sous la forme 205 sans point ou décimales.
- (7) Si on utilise la ligne facultative "V", il faut inscrire un ou plusieurs des éléments suivants:
/MD/ médecin
/PA/ aide-médecin
/NURSE/ infirmier ou infirmière
/NONE/ aucun
Par exemple: V / Médecin/Infirmière
- (8) Tout renseignement fourni dans la ligne des remarques sera stocké dans le système automatique de traitement des données d'Amver pour examen ultérieur. Cependant, on ne prend aucune action immédiatement et on ne transmet aucun de ces renseignements à une autre organisation de façon routinière. On ne peut pas utiliser la ligne des remarques pour envoyer des informations à d'autres agences officielles ou organismes de recherche et de sauvetage. Cependant, en réponse à une demande des autres agences officielles de recherche et de sauvetage, Amver leur fournira les renseignements contenus dans les lignes de remarques.
- (9) Le système Amver n'utilise pas actuellement les renseignements touchant les rapports suivants "next", mais on s'attend à ce que ces renseignements soient utilisés pour aider à tout développement futur du système.

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 GCC:

http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/GCC/DGPS_Accueil.

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/>.

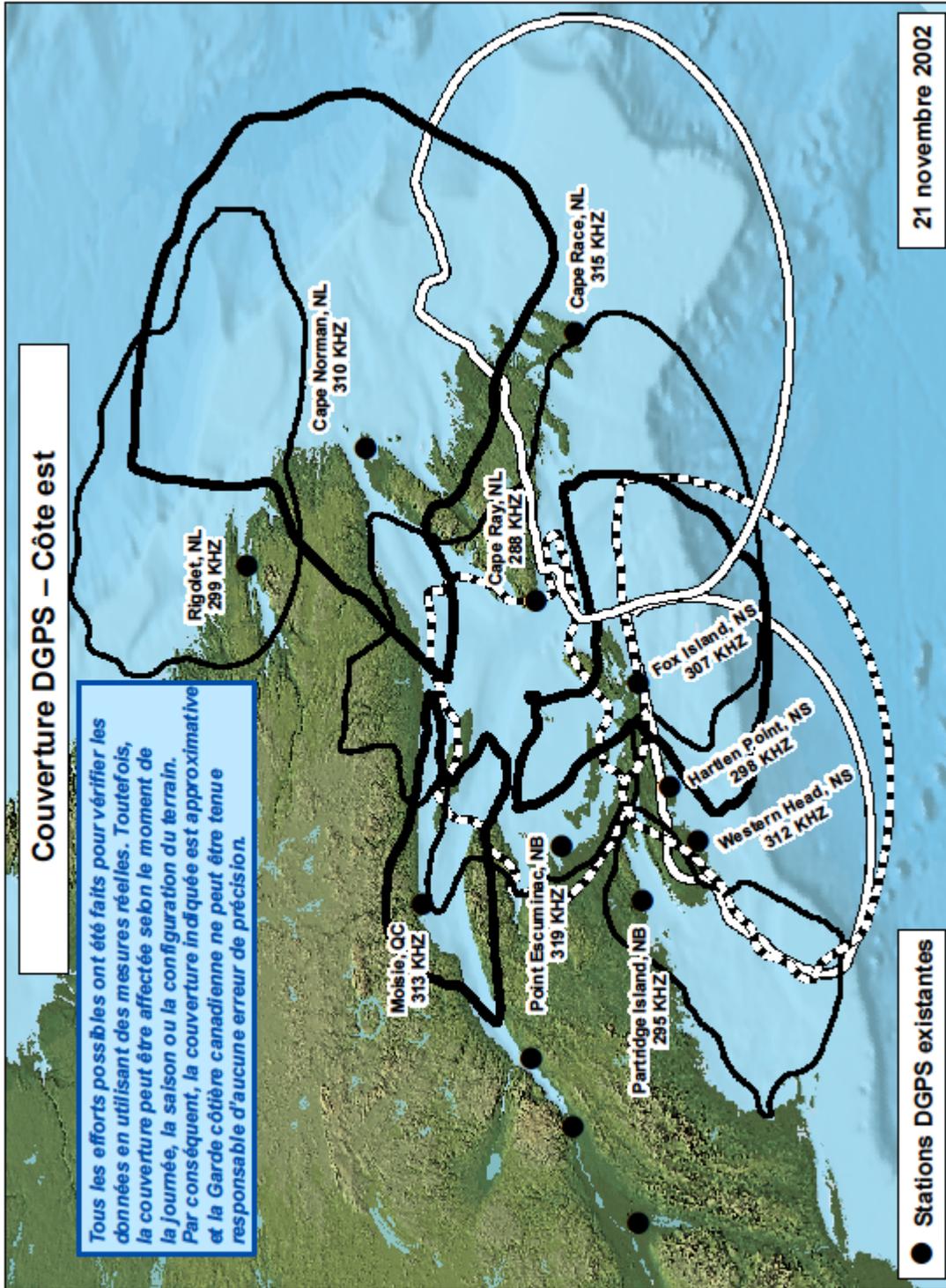
Les figures 1, 2 et 3 illustrent la couverture type qu'assurent les émissions existantes. Les utilisateurs devraient être avisés que cette couverture peut varier à court et à long termes en raison des conditions environnementales et saisonnières.

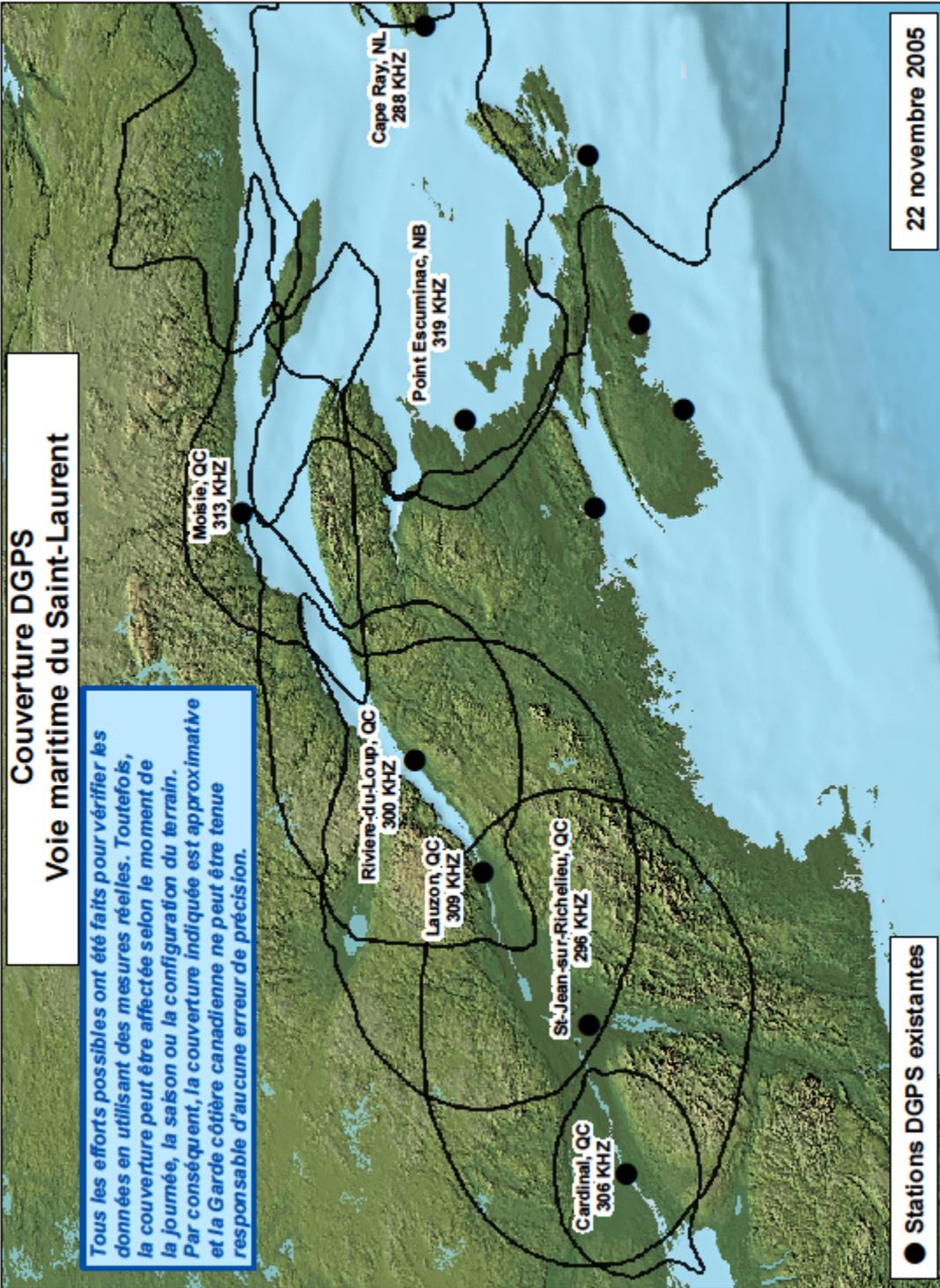
ÉMISSIONS DGPS par la GCC - Fleuve Saint-Laurent et côte de l'Atlantique

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 73°19'W	296 kHz 200bps	312, 313	929	Service pleinement opérationnel
Lauzon, (QC)	46°49'N 71°10'W	309 kHz 200bps	316, 317	927	Service pleinement opérationnel
Rivière du Loup (QC)	47°46'N 69°36'W	300kHz 200bps	318, 319	926	Service pleinement opérationnel
Moisie, (QC)	50°12'N 66°07'W	313 kHz 200bps	320, 321	925	Service pleinement opérationnel
Point Escuminac, (N-B)	47°04'N 64°48'W	319 kHz 200bps	332, 333	936	Service pleinement opérationnel
Partridge Island, (N-B)	45°14'N 66°03'W	295 kHz 200bps	326, 327	939	Service pleinement opérationnel
Western Head, (N-É)	43°59'N 64°40'W	312 kHz 200bps	334, 335	935	Service pleinement opérationnel
Hartlen Point, (N-É)	44°36'N 63°27'W	298 kHz 200bps	330,331	937	Service pleinement opérationnel
Fox Island, (N-É)	45°20'N 61°05'W	307 kHz 200bps	336, 337	934	Service pleinement opérationnel
Cape Race, (T-NL)	46°46'N 53°11'W	315 kHz 200bps	338, 339	940	Service pleinement opérationnel
Cape Ray, (T-NL)	47°38'N 59°14'W	288 kHz 200bps	340, 341	942	Service pleinement opérationnel
Rigolet, (T-NL)	54°11'N 58°27'W	299 kHz 200bps	344, 345	946	Service pleinement opérationnel
Cape Norman, (T-NL)	51°30'N 55°49'W	310 kHz 200bps	342, 343	944	Service pleinement opérationnel

ÉMISSIONS DGPS DE LA GCC - Grands Lacs et fleuve Saint-Laurent

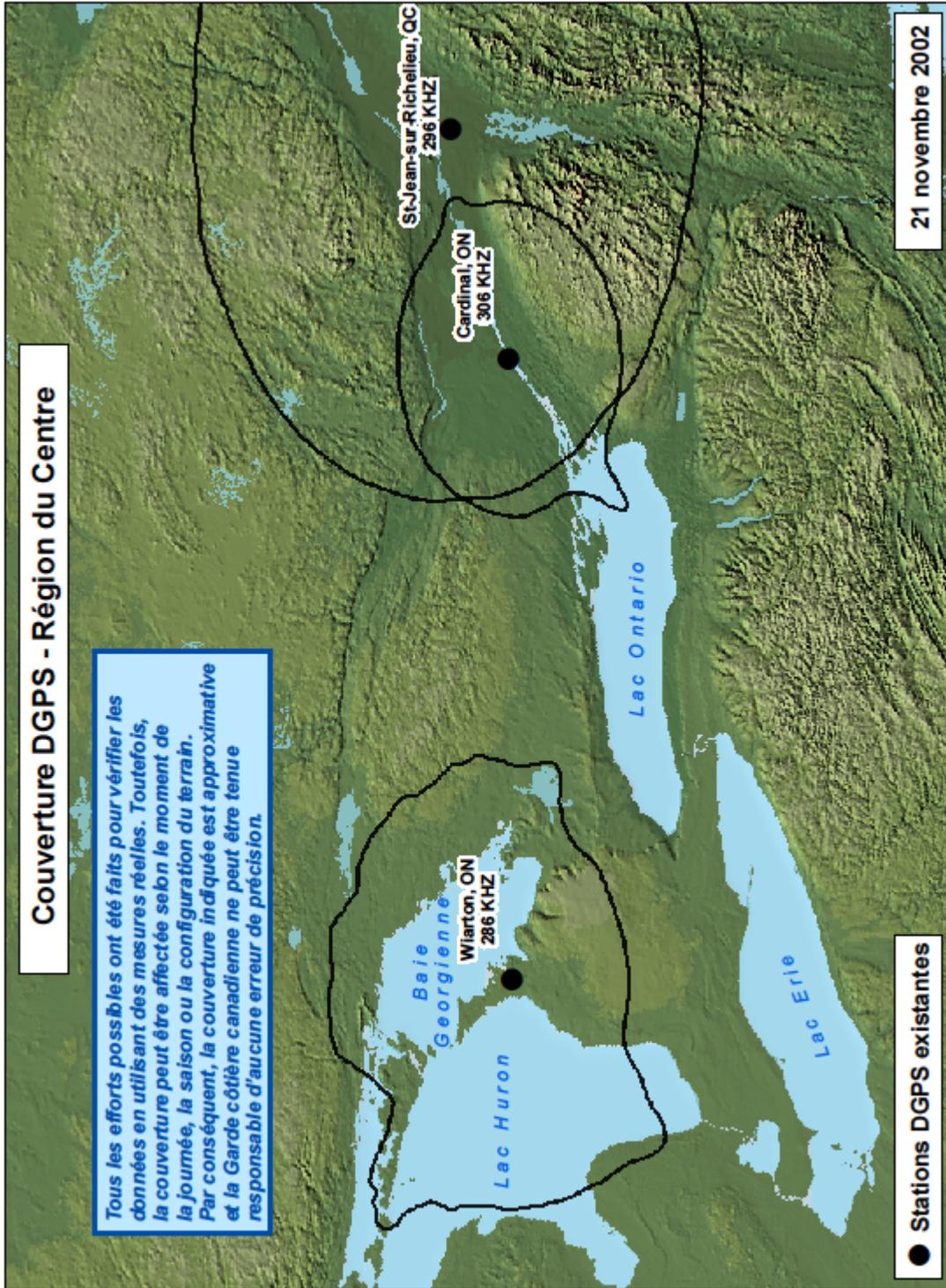
Nom de la station	Emplacement de la station NAD83	Fréquence et Régime d'émission	AISM Indicatif des stations de référence	AISM Indicatif des radiophares	Remarques
Cardinal, (ON)	44°47'N 75°25'W	306khz 200bps	308, 309	919	Service pleinement opérationnel
Warton, (ON)	44°45'N 81°07'W	286khz 200bps	310, 311	918	Service pleinement opérationnel





Couverture DGPS - Région du Centre

Tous les efforts possibles ont été faits pour vérifier les données en utilisant des mesures réelles. Toutefois, la couverture peut être affectée selon le moment de la journée, la saison ou la configuration du terrain. Par conséquent, la couverture indiquée est approximative et la Garde côtière canadienne ne peut être tenue responsable d'aucune erreur de précision.



● Stations DGPS existantes

21 novembre 2002

RAPPORT SUR LES RENSEIGNEMENTS EXIGÉS AU PRÉALABLES (RREP)

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

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

- navires ressortissant à SOLAS ayant une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux ou qui transporte plus de 12 passagers;
- navires non ressortissant à SOLAS ayant une jauge brute supérieure à 100 tonneaux, mais qui n'est pas un bâtiment remorqueur;
- navires non ressortissant à SOLAS qui transporte plus de 12 passagers; ou
- 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 au Centre régional d'information maritime (CRIM) de la Garde côtière canadienne par l'une des méthodes indiquées ci-dessous :

Courriel : OFFSHORE@RMIC.GC.CA
INMARSAT : télex 04352586 "CGTC VAS VCR"
tout SCTM de la Garde côtière canadienne, sans frais,
ou directement au SCTM au large par télécopieur : 604-666-8453

- 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 St. John's
Télex - 016-4530
Télécopieur - 709-772-5369
Identification télégraphique - CCGTC SNF
Courriel : ecaregsnf@innav.gc.ca

OU Centre des SCTM de Halifax
Télécopieur – 902-426-4483
Identification télégraphique - CCG MRHQ DRT
Courriel : hlxecaregl@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:
- d)
- | | |
|---|---|
| Centre des SCTM d'Iqaluit | → Centre des SCTM de Prescott |
| Téléphone : 867-979-5724 | Téléphone : 1-613-925-4471 |
| Télocopieur : 867-979-4264 | Télocopieur : 1-613-925-4519 |
| Télex (Telefax) : 063-15529 | Télex (Telefax) : 063-15529 |
| Indicatif télégraphique : NORDREG CDA | Indicatif télégraphique : NORDREG.CDA |
| Courriel : IOANORDREG@INNAV.GC.CA | Courriel : IOANORDREG@INNAV.GC.CA |
| En opération de la mi-juin approximativement à la fin de novembre. | En opération de la la fin de novembre approximativement à la mi-juin. |

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'affrèteur;
- 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.

SERVICES

AVIS À LA NAVIGATION

Les Avis à la navigation (AVNAV) délivrés 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 le Centre approprié de la Garde côtière canadienne qui origine l'Avis à la navigation, alors que le numéro, qui débute avec 001 au 1^{er} janvier de chaque année, ira en s'accroissant, jusqu'à la fin de l'année, au fur et à mesure de l'émission de nouveaux Avis. Les lettres d'identification utilisées dans les Avis à la navigation canadiens sont comme suit :

A - Arctique C - Centre M - Maritimes N - Terre-Neuve Q - Québec

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 GCC sont indiqués à la partie 2 de cette publication.

Certains Avis à la navigation demeurent en vigueur pendant de longues périodes. Afin de réduire la longueur des horaires de radiodiffusion, ces Avis sont diffusés par écrit et seront identifiés par le même numéro de référence que celui qu'ils portaient alors qu'ils étaient radiodiffusés.

Les Avis à la navigation écrits sont distribués aux compagnies de navigation, agents, et autres personnes intéressées comme indiqué dans le tableau qui suit :

→ 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	
M	Région des Maritimes	X	
N	Région de Terre-Neuve	X	
Q	Région du Québec		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.

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 de l'Arctique 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 ».

SERVICE MONDIAL D'AVERTISSEMENTS DE NAVIGATION (SMAN)

a) Avis de NAVAREA

NAVAREAS XVII ET XVIII

La Garde côtière canadienne (GCC) a assumé la coordination dans les NAVAREA (zones de navigation) XVII et XVIII aux fins du service mondial d'avertissements de navigation, qui respectera la « condition opérationnelle initiale » (*Initial Operational Condition - IOC*) le 31 janvier 2010. Pendant la période d'IOC, la GCC ne pourra garantir la disponibilité du service, qui ne sera alors offert qu'à des fins d'essai. La date à laquelle ce dernier devrait respecter la « condition pleinement opérationnelle » (*Full Operational Condition - FOC*) sera fixée en 2011.

La NAVAREA XVII sera délimitée par une position sud sur le littoral canadien, depuis le méridien de 120° 00'.00 W, et par les points suivants :

- 67° 00'.00 N par 168° 58'.00 W;
- 90° 00'.00 N par 168° 58'.00 W;
- 90° 00'.00 N par 120° 00'.00 W.

La NAVAREA XVIII sera délimitée par une position sud sur le littoral canadien, depuis le méridien de 120° 00'.00 W, et par les points suivants :

- 90° 00'.00 N par 120° 00'.00 W;
- 90° 00'.00 N par 035° 00'.00 W;
- 67° 00'.00 N par 035° 00'.00 W.

La diffusion des messages du réseau de sécurité SafetyNET dans les nouvelles NAVAREA arctiques visera une zone rectangulaire jusqu'à ce que les modifications de réception du réseau SafetyNET aient été apportées, celles-ci consistant en l'intégration et en l'identification des limites des NAVAREA arctiques. La réception des messages de zone rectangulaire devrait être automatique si la position du navire se trouve dans la zone visée. Cependant, les marins devraient consulter le manuel du fabricant pour savoir comment régler leur matériel d'appel de groupe amélioré (AGA) pour recevoir les messages pertinents du service SafetyNET.

Les avis relatifs aux NAVAREA XVII et XVIII seront diffusés sur le réseau SafetyNet d'Inmarsat-C en mode AGA comme suit :

NAVAREA XVII (ROP) à 1130 UTC et à 2330 UTC;

NAVAREA XVIII (ROA-W) à 1100 UTC et à 2300 UTC.

Les avis dans les NAVAREA XVII et XVIII relatifs à des dangers situés au-dessus de 70 degrés de latitude nord seront diffusés par impression directe à bande étroite (IDBE) sur la fréquence de 8416,5 kHz à 0220 UTC, à 0320 UTC, à 0420 UTC, à 1420 UTC, à 1520 UTC et à 1620 UTC. Pour obtenir de plus amples renseignements sur le contenu de diffusion, vérifiez la liste de la section II pour les SCTM d'Iqaluit.

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 1000 UTC et à 2200 UTC. Les rapports sur les glaces dans l'Atlantique Nord sont diffusés à 1200 UTC. Ceux relatifs à la NAVAREA IV sont diffusés par IDBE depuis Boston (NMF) à 0140 UTC sur les fréquences de 6314 kHz, de 8416,5 kHz et de 12 579 kHz (FIB) et à 1630 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 1030 UTC et à 2230 UTC. Ils sont diffusés quotidiennement par IDBE depuis Honolulu (NMO) à 0330 UTC et à 1730 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'avis 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.

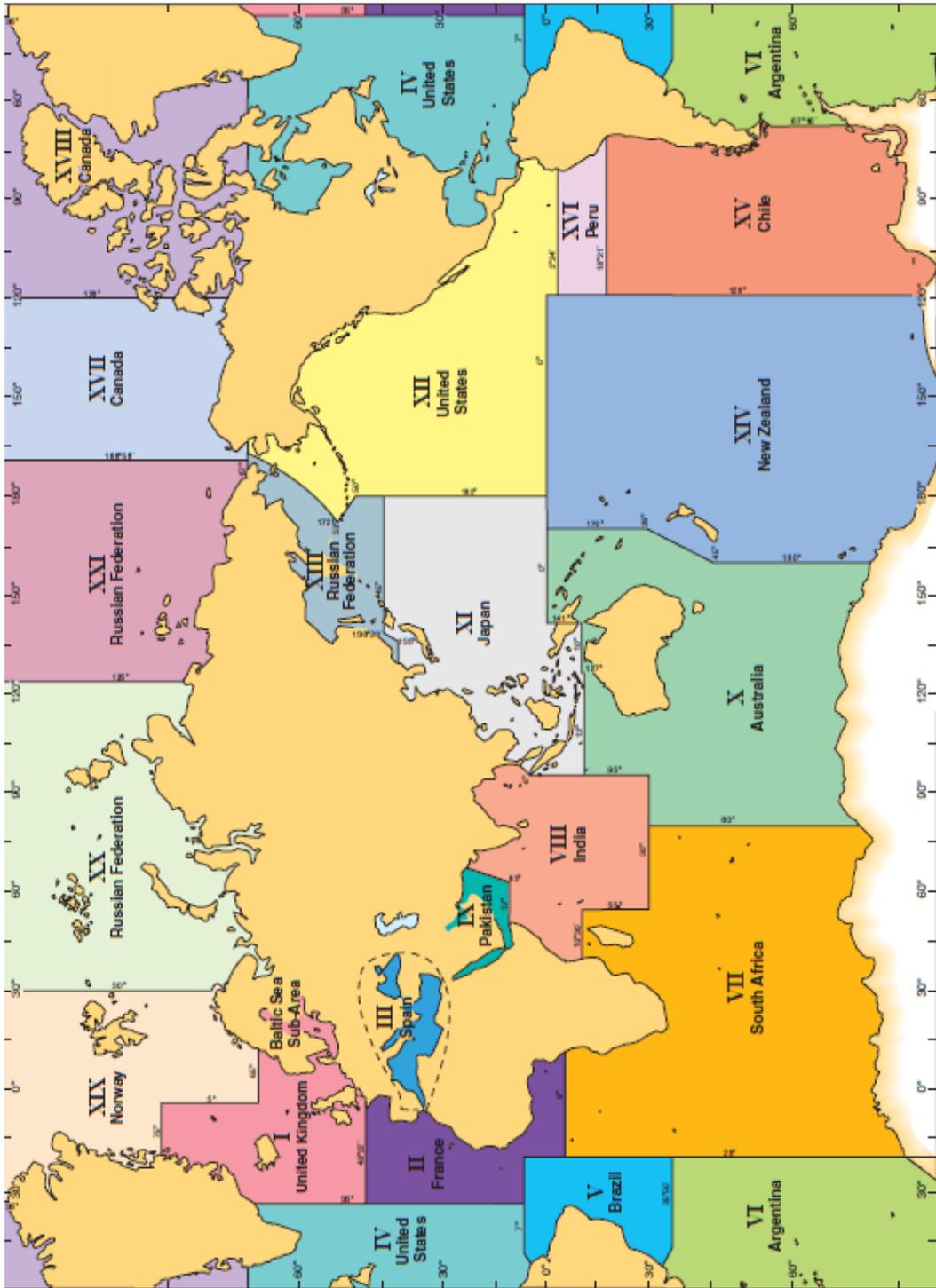
b) Objet des avis

Les sujets ci-après sont jugés appropriés en ce qui concerne les avis 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 :

1. avaries de feux, de signaux de brume, de bouées et d'autres aides à la navigation touchant les principales voies de navigation;
2. présence d'épaves dangereuses sur les principales voies de navigation ou à proximité et, le cas échéant, leur signalisation;
3. 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;
4. présence de grands convois remorqués difficile à manoeuvrer dans des eaux encombrées;
5. présence de dangers flottants, y compris des navires abandonnés, des glaces, des mines, des conteneurs et d'autres gros objets;
6. zones où des opérations de recherche et de sauvetage (SAR) et des opérations antipollution sont en cours (afin que les navigateurs évitent ces zones);
7. 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;
8. modification ou suspension imprévues de routes établies;
9. 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;
10. mise en place d'instruments scientifiques ou de recherche sur les voies de navigation ou à proximité;
11. mise en place d'installations extracôtières sur les voies de navigation ou à proximité;
12. mauvais fonctionnement notable des services de radionavigation et de services terrestres d'information sur la sécurité maritime et de radiodiffusion;
13. 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;
14. piraterie et vol à main armée visant des navires;
15. tsunamis et autres phénomènes naturels, comme des changements anormaux du niveau de la mer;
16. avis de l'Organisation mondiale de la santé (OMS); et
17. exigences en matière de sécurité relatives uniquement au Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires.

Dans les zones bénéficiant du service NAVTEX, ce dernier devrait émettre des avis de navigation pour l'ensemble de la zone de service, dans le cas contraire, les avis internationaux du service SafetyNET doivent aussi comprendre des renseignements sur les eaux littorales atteignant 250 milles au large.

SERVICE MONDIAL D'AVERTISSEMENTS DE NAVIGATION (NAVAREA)



* NAVAREA ARCTIQUE ZONES XVII, XVIII, XIX, XX ET XXI NON OPÉRATIONNELLES DEPUIS JANVIER 2008

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 membres du réseau cellulaire peuvent, **dans une situation d'urgence seulement, composer (étoile) *16 ou #16** (selon le fournisseur de service) sur leur appareil cellulaire afin d'obtenir l'aide d'un centre des SCTM.

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

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

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

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.

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.

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.

- l'identification du navire (nom de l'embarcation et numéro de permis);
- s'agit-il d'un navire à voile ou à moteur?;
- la dimension et le type de navire;
- la couleur de la coque, du pont et de la cabine;
- le type de moteur;
- autres caractéristiques particulières;
- le genre d'appareil radio et les voies qui seront surveillées (MF/HF/VHF);
- identification de service maritime mobile (MMSI);
- no. de téléphone cellulaire et/ou satellite;
- description des radeaux ou bateaux de sauvetage disponibles;
- le nombre et le type de fusées éclairantes;
- le nombre de vestes de sauvetage, VFI et/ou d'habits de survie;
- autre équipement de sécurité;
- nom, adresse et no. de téléphone du propriétaire;
- autre information;
- date et heure du départ;
- nombre de personnes à bord;
- point de départ;
- route et points d'arrêts;
- destination;
- l'heure et la date prévue d'arrivée à destination; et
- le numéro de téléphone d'une personne à contacter en cas d'urgence.

LA RECHERCHE ET LE SAUVETAGE DANS LES ZONES DE COMPÉTENCE CANADIENNE

Les Forces canadiennes (FC) de concert avec la Garde côtière canadienne (GCC) 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 GCC coordonne les activités maritimes SAR en-deçà de cette zone et fournit les SAR appropriées dans les endroits stratégiques. Des Centres Conjoints de Coordination de Sauvetage (JRCC) existent à Victoria (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, des centres Secondaires de Sauvetage maritime (MRSC) dans lesquels le service est assuré par le personnel de la Garde côtière existent à Saint-Jean (T.-N.) et à Québec (Québec), afin de coordonner les missions de sauvetage en mer à l'échelle locale.

JRCC TRENTON Numéro de téléphone en cas d'urgence	1-800-267-7270 (Centre du Canada seulement) 613-965-3870 613-965-7190 (fax) 066-2282 (téléx) 431699928 / 29 (téléx - INMARSAT C)
JRCC HALIFAX Numéro de téléphone en cas d'urgence Numéro de télex Inmarsat B pour la région de l'Atlantique ouest.	1-800-565-1582 (Région des maritimes seulement) 902-427-8200 902-427-2114(fax) 584-331699943 (téléx-INMARSAT B on AOR West) 493020114 / 15 (téléx – INMARSAT C)
MRSC QUÉBEC Numéro de téléphone en cas d'urgence	1-800-463-4393 (Région de Québec seulement) 418-648-3599 418-648-3614 (fax)
MRSC ST. JOHN'S Numéro de téléphone en cas d'urgence Numéro de télex	1-800-563-2444 (Région de TN et Labrador seulement) 709-772-5151 709-772-2597 (fax). 581-331600063 (téléx - INMARSAT B - AOR East) 431699930 / 31 (téléx – INMARSAT C) 016-4044 (téléx)

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.

SERVICE DE MESSAGES DES SERVICES DE COMMUNICATIONS ET DE TRAFIC MARITIMES

Messages qui ne sont plus acceptés :

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

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.

Messages météorologiques

Des observations météorologiques en code météorologique international, faites de préférence aux heures synoptiques normales (0000, 0600, 1200 et 1800 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.

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.

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.

Messages de quarantaine

1. Dans les circonstances suivantes seulement, la personne responsable d'un navire doit, par radio, 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 :

- visiblement malade;
- toux avec sang;
- fièvre ou frissons (sueurs abondantes, rougeur ou pâleur inhabituelle, tremblement);
- essoufflement ou difficulté à respirer;
- toux persistante;
- diarrhée;
- maux de tête;
- confusion soudaine;
- éruption cutanée;
- ecchymose ou saignement sans blessure;
- 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;
- 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; et
- (j) la date et le lieu de délivrance du certificat de dératation ou d'exemption de dératation 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);
 - (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);
 - (c) d'un port de la baie d'Hudson, est le poste de quarantaine de Calgary, Alberta au 403-221-3067 (ligne téléphonique 24 heures).

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.

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.

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.

SERVICE DES AVIS SUR LES GLACES

Golfe du Saint-Laurent, fleuve Saint-Laurent, côtes sud et est de Terre-Neuve et côte du Labrador

Annuellement, à compter du 15 décembre jusqu'au moment où les glaces ne sont plus susceptibles de nuire à la navigation, ECAREG CANADA travaille de concert avec les centres d'opérations des glaces. Ils livrent une information à jour sur les conditions glacielles, proposent des routes aux navires en traversée ou en contournement des glaces et coordonnent les services d'aide de brise-glace à la navigation. Durant cette période, les navires se dirigeant vers le golfe Saint-Laurent doivent communiquer avec lui, en utilisant l'adresse ECAREG CANADA, par le truchement de tout centre des SCTM canadien, vingt-quatre heures avant leur entrée prévue dans le détroit de Cabot, en indiquant leur position, leur destination, s'ils sont chargés ou sur lest, la classe de navigation dans les glaces, s'il y a lieu, et le nom de la société de classification. Cette façon de procéder permettra de transmettre facilement aux navires des renseignements sur l'état des glaces et de lui suggérer un itinéraire au besoin. Les entreprises de transport maritime du Golfe sont priées de se tenir en communication étroite avec l'agent des services des glaces afin que l'aide nécessaire sous forme d'itinéraires ou d'escorte puisse être assurée dans la mesure où les circonstances le permettent. Les navires à destination des ports des côtes sud et est de Terre-Neuve ou le long du littoral du Labrador devraient aussi communiquer avec ECAREG CANADA pour obtenir des renseignements sur les glaces, un itinéraire et, au besoin, demander une escorte.

Toutes les radiocommunications mentionnées dans le présent avis et adressées à ECAREG CANADA par l'entremise d'un centre des SCTM canadien seront transmises sans frais pour le navire.

Les navires sortant de ports canadiens situés à l'est de Sept-Îles devraient communiquer avec l'agent des services des glaces ECAREG CANADA par l'entremise d'un centre des SCTM vingt-quatre heures avant l'heure du départ, si possible, afin d'obtenir des renseignements sur les glaces, un itinéraire suggéré et l'escorte d'un brise-glace si on le juge nécessaire.

Les navires sortant de Sept-Îles et des ports situés à l'ouest de cette localité peuvent obtenir le dernier bulletin sur l'état des glaces, les prévisions et l'itinéraire recommandé pour le golfe et le fleuve Saint-Laurent en appelant les centres des SCTM de Québec, de Les Escoumins ou de Montréal sur la fréquence où le navire se trouve. Lorsque les navires se dirigent vers la mer passent au large de Sept-Îles, ils devraient en outre communiquer avec ECAREG CANADA par l'entremise d'un centre des SCTM pour obtenir des renseignements à jour sur les glaces, la route à suivre et l'escorte d'un brise-glace s'il le faut.

Pendant la saison de navigation d'hiver, les centres des SCTM transmettront des renseignements et des prévisions sur les glaces selon un horaire régulier indiqué dans la liste des centres des SCTM. Les prévisions sur l'état des glaces seront normalement pour une période de cinq jours lorsqu'il y a peu de glace et que cela ne cause aucun danger immédiat à la navigation. La fréquence des messages sera accrue et la période de prévision abrégée lorsque la navigation aura besoin d'un appui direct. Les avis sur les glaces comprendront normalement un résumé de l'état actuel des glaces, des prévisions sur les glaces pour une période appropriée (de 2 à 5 jours) et ils pourront comprendre une route maritime proposée. Ces renseignements sont aussi diffusés sous forme de cartes en fac-similé depuis les centres des SCTM qui disposent du matériel nécessaire.

Les Grands Lacs

Le ministère des Pêches et Océans Canada assure un service d'aide aux navires parcourant les eaux canadiennes des Grands Lacs pendant la saison où la navigation est limitée par les glaces. Ce service comprend la publication de renseignements à jour sur l'état des glaces, la route recommandée, les aides à la navigation et l'appui de brise-glaces si ceux-ci sont disponibles et que cette aide est jugée nécessaire, de même que sur la formation de convois lorsque les conditions l'imposent.

Les renseignements suivants précisent les services et les moyens offerts par la Garde côtière canadienne :

- (1) Préparation et distribution des avis, des prévisions et des tableaux synoptiques sur l'état des glaces.
- (2) Conseils sur la route recommandée dans les glaces minces, sur demande.
- (3) Coordination et direction des opérations d'appui de brise-glace.

Le service est connu sous de Bureau des Glaces de Sarnia et sera assuré à compter du 1er décembre de chaque année jusqu'au moment où l'état des glaces permettra une navigation sans restriction.

Bureau des glaces de Sarnia
Garde côtière canadienne
105, rue Christina Sud
SARNIA ON N7T 7W1

Téléphone → 519-383-1814
Télécopieur 519-337-2498

La Garde côtière canadienne dispose d'un nombre limité de brise-glaces qui apportent un appui important à la navigation. Il faut donc comprendre que l'assistance d'un brise-glace ne peut pas toujours être accordée à brève échéance. Afin d'utiliser les ressources disponibles le plus efficacement possible, il est d'importance capitale que le Bureau des Glaces de Sarnia via SCTM soit informé de la position et des déplacements prévus des navires des Grands Lacs. Les capitaines ou les agents doivent avertir le Bureau des Glaces de Sarnia dès que leur temps d'appareillage est connu en donnant leur heure prévue de départ et leur destination afin de recevoir les renseignements les plus récents.

Arctique, Baie et Détroit d'Hudson

La Garde côtière canadienne exploite un service destiné à aider les navires qui naviguent dans les eaux encombrées de glaces de l'Arctique canadien et dans les autres eaux septentrionales libres de glaces durant la saison de navigation d'été. On peut se prévaloir de ce service en contactant NORDREG CANADA. Ce service émet les plus récents renseignements sur l'état des glaces, donne des conseils sur les routes maritimes et les aides à la navigation, assure l'aide des brise-glaces en cas de besoin, lorsqu'ils sont disponibles et organise la formation de convois si les circonstances l'exigent.

Pendant toute la saison de navigation, les avis, prévisions et cartes synoptiques de l'état des glaces sont émis par le "Service canadien des glaces" à Ottawa et diffusés quotidiennement par radio et par fac-similé. Les détails sur l'heure des transmissions et sur les fréquences radio utilisées etc., sont contenus dans la Partie 2 de la présente publication.

La Garde côtière canadienne a établi un centre des Services de communications et de trafic maritimes à Iqaluit (Nunavut). Ce centre est en fonction à compter de la mi-juin approximativement à la fin novembre.

Information pour contacter NORDREG Canada :

Adresse:	Pêches et Océans Canada Garde côtière canadienne NORDREG Canada C.P. 189 IQALUIT NU X0A 0H0	Téléphone :	867-979-5724 ou 979-5269
		Télex (Téléfax) :	Télécopieur: 867-979-4264 063-15529
		Indicatif télégraphique -	NORDREG CDA
		Courriel :	IQANORDREG@INNAV.GC.CA

La Garde côtière canadienne dispose d'un nombre limité de brise-glaces pour venir en aide aux navires. En raison de ses engagements, l'aide des brise-glaces ne peut pas toujours être assurée dans un bref délai. Afin de faire le meilleur usage possible des ressources disponibles, il est très important que le système de trafic de l'arctique canadien (NORDREG CANADA) soit informé le mieux possible sur les positions et les déplacements des navires dans l'Arctique canadien. Les navires à destination ou en partance de la baie d'Hudson ou du haut Arctique sont priés de communiquer avec NORDREG CANADA conformément aux procédures spécifiées dans la Partie 3, Services de trafic maritimes, du présent document.

SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA - Conversion des cartes marines au système de référence géodésique de l'Amérique du Nord 1983 (NAD 83)

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

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

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

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

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

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

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

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 7S019
OTTAWA ON K1A 0E6
Téléphone : 613-998-1520 Télécopieur : 613-998-9258
Courriel : doug.pittman@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 exigés 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 (GCC). La formule intitulée: Demande d'inspection radio-navires obligatoirement pourvus de la radio (82-0643) doit être employée à cet effet. Ces demandes faites par les propriétaires, agents ou capitaines de navires devraient parvenir à la GCC 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 GCC le plus près. Si le temps est limité, une demande verbale d'inspection, présentée par le consul ou le représentant officiel, c'est-à-dire une personne qui détient un document d'un organisme administratif et qui est officiellement habilitée à agir en son nom peut être acceptée, à condition qu'une confirmation soit présentée par la suite.

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

Personnes à contacter pour des inspections radio de navire :

Garde côtière canadienne,
Terre-Neuve et Labrador
Pêches et Océans Canada
Téléphone et Fax : 888-454-3177
Hors du Canada Téléphone et Fax : 709-454-3177

Garde côtière canadienne, **Québec**
Pêches et Océans Canada
Téléphone: 514-283-5684
Fax: 514-283-2129

Charlottetown, **Île-du-Prince-Édouard**, C1A 7M8
Surveillant de l'entretien technique
Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
C.P. 1236
Téléphone 902-566-7976
Fax: 902-566-8221

Prescott, **Ontario**, K0E 1T0
Surveillant de l'entretien technique
Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne (atelier électronique des navires)
401 rue King, Ouest, C.P. 1000
Téléphone: 613-925-2865 ext. 246
Fax: 613-925-5540

Saint-Jean, **Nouveau-Brunswick**, E2L 4B3
Surveillant de l'entretien technique
Pêches et Océans Canada
C.P. Station 700, rue Water
Téléphone: 506-636-4743
Fax: 506-636-5000

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

Dartmouth, **Nouvelle-Écosse**, B2Y 4A2
Surveillant de l'entretien technique
Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
C.P. 1006
Téléphone: 902-426-3753
Fax: 902-426-6908

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

Yarmouth, **Nouvelle-Écosse**, B5A 4B1
Technicien senior
Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
C.P. 37
Téléphone: 902-742-6858
Fax: 902-742-0411

Sydney, **Nouvelle-Écosse**, →B1R 2J6
Surveillant de l'entretien technique
Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
→ 1190, rue Westmount
Téléphone: 902-564-7750
Fax: 902-564-8608

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.



DEMANDE D'INSPECTION RADIO-NAVIRES OBLIGATOIREMENT POURVUS DE RADIO					
Nom du navire		Port d'immatriculation		MMSI	
Indicatif d'appel		Jauge Brute		Longueur	
Numéro matricule		N° OMI		Nom de l'agent : Adresse, Numéro de téléphone.	
Cochez si approprié à cette inspection.		<input type="checkbox"/> Nouveau navire ou pour la première fois? <input type="checkbox"/> Changement au type de voyage? <input type="checkbox"/> Changement au type de certificat?			
Nom du représentant du service d'entretien de la station et N° de tél.		Cochez le type de navire approprié			
Inspection requise – Date:		Heure :			
Port, bassin ou quai où l'inspection doit avoir lieu		<input type="checkbox"/> Bateau de pêche <input type="checkbox"/> Navire à passagers <input type="checkbox"/> Traitement de poisson <input type="checkbox"/> Bâtiment Remorqueur <input type="checkbox"/> Navire de réserve d'huile et gaz <input type="checkbox"/> Navire de charge <input type="checkbox"/> Unité de forage <input type="checkbox"/> Navire citerne <input type="checkbox"/> Recherche et le sauvetage Gouvernemental			
Nous demandons par la présente l'inspection des appareils radio de navire décrit ci-dessus conformément à la Loi canadienne et à la convention internationale ou traité international, selon le cas. Si à la suite de l'inspection, il est constaté que le matériel radio satisfait aux prescriptions, nous désirons que les documents ci-après soient délivrés. Veillez indiquer la ou les mention(s) qui s'applique(nt).					
<input type="checkbox"/> CERTIFICAT D'INSPECTION RADIO (Côtes du Canada).					
<input type="checkbox"/> CERTIFICAT D'INSPECTION RADIO (Bassin des Grands Lacs).					
<input type="checkbox"/> CERTIFICAT DE SÉCURITÉ RADIOÉLECTRIQUE POUR NAVIRE DE CHARGE (SOLAS).) <input type="checkbox"/> Visite renouvellement <input type="checkbox"/> Visite périodique					
<input type="checkbox"/> RAPPORT D'INSPECTION relatif à une installation de radio à bord d'un navire à passagers qui accomplit des voyages internationaux.					
<input type="checkbox"/> LETTRE DE CERTIFICATION relative à une installation radio à bord d'un navire de charge ne ressortissant pas à la convention de sécurité, afin de permettre le dédouanement pour un voyage international.					
TYPE DE VOYAGE :		Cabotage national <input type="checkbox"/> I, <input type="checkbox"/> II, <input type="checkbox"/> III ou <input type="checkbox"/> IV		Eaux secondaires <input type="checkbox"/> I ou <input type="checkbox"/> II	
		Eaux intérieures <input type="checkbox"/> I ou <input type="checkbox"/> II		Étranger <input type="checkbox"/> International <input type="checkbox"/>	
Zone(s) Océanique(s) <input type="checkbox"/> A1 <input type="checkbox"/> A2 <input type="checkbox"/> A3 <input type="checkbox"/> A4					
CONDITIONS D'INSPECTION:					
a) Transports Canada est responsable de la conduite des inspections radio de navires en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada. Le Ministre des Transports a désigné les inspecteurs radio de la Garde côtière canadienne pour effectuer ces inspections radio. b) Une demande d'inspection doit être envoyée au bureau de la Garde côtière canadienne le plus près du port où l'inspection doit avoir lieu, au moins 3 jours ouvrables avant la date de l'inspection. c) Lorsque l'inspection est demandée en vue de la délivrance d'un navire immatriculé ailleurs qu'au Canada, la demande doit être accompagnée d'une lettre du Consul ou d'un autre représentant officiel de l'Administration en cause, conformément à la règle 13 du chapitre 1, SOLAS 1974 ou protocole de 1988. d) L'énergie électrique principale du navire doit être disponible et une personne autorisée à faire fonctionner la station radio doit être à bord à la date et à l'heure de l'inspection. e) Des droits d'inspection sont exigibles selon le Règlement sur les droits d'inspection des installations radio de navire (RDIRN).					
_____			_____		
Date			Signature de l'agent ou du capitaine		
76-000-000-PF-JP-001 (12-2004)				82-0643	

SERVICE TÉLÉPHONIQUE MARITIME

Généralités

Ce service permet à une personne à bord d'un navire de parler directement à n'importe quelle personne à terre, ou inversement, comme dans les conversations interurbaines ordinaires. Ce service est un prolongement du réseau téléphonique public assuré aux navires en mer par l'intermédiaire des centres des SCTM. Pour connaître les procédures à suivre pour établir le contact avec les centres des SCTM, consultez la rubrique ci-après, intitulée « Procédures en radiotéléphonie ».

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 bâtiment avec un professionnel de la santé approprié au moyen du service téléphonique maritime.

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

Téléphone	39 6 54223045
Cellulaire	GSM 39 348 3984229
Télécopieur	39 6 5923333
Télex	043 612068 CIRM I
Courriel	telesoccorso@cirm.it
Web	http://www.cirm.it/

Pour effectuer un appel téléphonique maritime

D'un navire à la terre

1. Écoutez pour vous assurer que le centre des SCTM n'est pas en communication avec un autre navire.
2. Appelez le centre des SCTM et, lorsque la communication a été établie, donnez au centre les renseignements suivants:
 - (a) Le nom de la ville à appeler;
 - (b) Le nom et (ou) le numéro de téléphone de la personne à appeler, en mentionnant qu'il s'agit d'une conversation payable à l'arrivée (frais renversés);
 - (c) Le nom de l'appelant ou le numéro de sa carte d'appel d'une compagnie de téléphone, si tel est le cas.
3. À la fin de la conversation téléphonique, terminez en donnant le nom et l'indicatif d'appel du navire.
4. Si un opérateur radio de navire est incapable de calculer les frais qu'il doit percevoir pour une conversation téléphonique maritime, il doit, au moment où il effectue l'appel, demander au centre des SCTM de lui indiquer les frais. Le centre des SCTM transmettra ce renseignement au navire à la fin de la communication.

De la terre à un navire

1. Signalez "O" et demandez au (à la) téléphoniste de vous mettre en communication avec l'opérateur (trice) maritime".
2. Communiquez à l'opérateur (trice) maritime les renseignements suivants:
 - (a) Le nom de la personne et du navire à appeler, en mentionnant qu'il s'agit d'une conversation payable à l'arrivée (frais renversés), si tel est le cas;
 - (b) Le nom de la ville et le numéro de téléphone de l'appelant, ainsi que le numéro de la carte d'appel d'une compagnie de téléphone de l'appelant, si tel est le cas.

Pour recevoir un appel téléphonique maritime

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

PARTIE 5

Programme d'Avertissements et de Prévisions Maritimes et de Glace d'Environnement Canada

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 (GCC) 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.

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 1: Avertissements synoptiques

Avertissements synoptiques *	Critères d'émission
Avertissement de vent fort ⁽²⁾	vent ⁽¹⁾ 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 ⁽¹⁾ 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 ⁽¹⁾ 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 ⁽¹⁾ 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/h sur une portion quelconque d'un secteur maritime, y compris toute portion définie par un effet local ou un énoncé d'« exception ».

Notes :

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

(1) Les rafales sont exclues de la définition.

(2) 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.

Plage : Sauf dans le cas de la note 2 ci-dessous, lorsqu'une plage est utilisée pour décrire la vitesse du vent, c'est sa valeur supérieure qui détermine la catégorie d'avertissement.

Tableau 2: Avertissements localisés

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

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

Avertissements de glace : se référer à la section sur le Service Canadien des Glaces, partie 5, page 5-20.

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 3: Programme de prévisions maritimes

Nom de la prévision ou bulletin	Détails
Situation maritime technique	Donne les positions et tendances de principaux systèmes météorologiques. La période de validité couvre le jour 1 et le jour 2.
Prévision maritime (ou prévision maritime régulière).	Donne l'information sur: les avertissements synoptiques, le vent, la visibilité, la précipitation et les embruns verglaçants. Inclut la température de l'air si approprié. Valable pour le jour 1 et le jour 2.
Prévision pour la navigation de plaisance	Prévision maritime adaptée aux besoins des navigateurs de plaisance sur une base saisonnière. Cette prévision est disponible seulement pour certaines régions spécifiques.
Communiqué maritime	Émis, lorsque jugé nécessaire. Ce communiqué donne de l'information météorologique additionnelle sur des conditions maritimes potentiellement dangereuses.
Prévision de la hauteur des vagues	Donne de l'information sur la hauteur des vagues significatives. Valable pour le jour 1 et le jour 2. N'est pas émise pour les eaux de l'arctique et du centre et de l'ouest de la baie d'Hudson.
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 3 à 5 jours.
Bulletin sur les icebergs	Information sur la distribution des icebergs à l'heure d'émission du bulletin.
Prévisions des glaces	Information sur les conditions de glaces dangereuses. Valable pour le jour 1 et le jour 2.
NAVTEX ⁽¹⁾	Abrévié de « NAVigational Telex », ce bulletin est conforme aux normes de l'Organisation Maritime Internationale (OMI). Le bulletin NAVTEX est émis, dans un format standard abrévié, avec chaque prévision maritime régulière ou des prévisions des glaces. Voir Tableau 5, page 5-7 'Abréviations NAVTEX.'
MAFOR ⁽¹⁾	Une prévision codée et spécialisée produite pour les régions du Québec et de l'Ontario.

⁽¹⁾ De plus amples renseignements sur le NAVTEX et le MAFOR sont donnés ci-après (page 5-7).

Contrôle des prévisions

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

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

Zones de prévisions Maritimes et de Glace

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

1. l'intensité du trafic maritime,
2. la capacité à prévoir à la solution proposée,
3. le degré de variabilité climatologique de la météo marine, et
4. la capacité de distribution de l'information à la communauté maritime de façon efficace.

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. Ces données peuvent comprendre:

- la direction et vitesse des vents,
- la pression atmosphérique,
- la condition du ciel,
- le type de précipitation,
- les restrictions à la visibilité,
- la hauteur des vagues,
- 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.

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.

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. 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;

- b. 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.
- c. Les Avis portant sur la Surveillance et les Avertissements Météorologiques et Environnementaux sont distribués à travers divers mécanismes incluant une association avec les distributeurs médiatiques nationaux et régionaux, ainsi que les organisations de mesures d'urgence locales.

Le Programme d'Observation Volontaire des Navires (OVN)

Le but du programme OVN est d'obtenir des rapports météorologiques sur les glaces et océaniques de navires en mouvement. Ce programme international patronné par l'Organisation Météorologique Mondiale (OMM) coordonne les OVN de près de 8000 navires de 60 nations participantes. Ceci fait partie du Système d'Observation Globale de la Surveillance Météorologique Mondiale. Le Canada compte environ 235 navires participant dans le programme OVN qui suivent de près les lignes directrices de l'OMM.

Le programme OVN canadien est coordonné par des Officiers Météorologiques Portuaires (OMP) dont le bureau principal se situe à Toronto. Ce bureau maintient aussi le Système de Gestion des Données Informatisées du programme OVN où sont enregistrées les visites des OMP, les adresses postales des bateaux, l'inventaire d'équipement météorologique et toute autre information sur les rapports des bateaux. Tout navire intéressé à faire et transmettre des observations météorologiques en mer dans les zones visées par les prévisions maritimes d'Environnement Canada (voir les annexes régionales) peut joindre le programme. On ne parlera jamais assez de l'importance des rapports météo des navires. Sans leur participation au programme OVN, il y aurait de vastes zones maritimes sans données, ce qui rendrait l'émission de prévisions maritimes presque impossible. Nous tenons à remercier sincèrement les officiers et membres d'équipages impliqués dans le programme pour ce bon travail fait avec dévouement et implication.

Les navigateurs sont aussi encouragés à se renseigner sur le système d'acquisition des données environnementales SEAS (Shipboard Environmental data Acquisition System) auprès de leur Officier Météorologique Portuaire régional. Sous le programme SEAS, les observations sont transmises par INMARSAT «C», et le coût de transmission est absorbé par un consortium de pays intéressés aux rapports d'observations maritimes les plus récents que disponible à l'échelle globale.

Les codes, procédures et normes en matière de collection et distribution de l'information à travers le monde sont établis par l'Organisation Météorologique Mondiale. L'OMM maintient également une base de données sur les pays et les navires participants.

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.

PRAMA (Programme de RApports MAritimes)

PRAMA donne l'opportunité aux marins de rapporter les conditions météorologiques locales de façon non officielle et aussi de recevoir des prévisions et avertissements météorologiques à jour. Ces stations PRAMA sont généralement opérées sur une base semi-volontaire par un membre de la communauté maritime intéressé par la sécurité en mer. Les opérateurs de ces stations sont régulièrement en contact avec le prévisionniste météorologique du secteur.

Étant donné que ce programme n'est pas officiel, le service à ces stations n'est pas disponible sur une base de 24 heures par jour, mais plutôt pendant les heures de jour et tôt en soirée.

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). Leur tâche consiste à encourager les officiers à faire des rapports météo et d'observation de la condition des glaces; à entraîner les observateurs en regard des procédures et de l'utilisation du code; à fournir, gratuitement, les formulaires et carnets nécessaires; à calibrer les instruments; et, dans certains cas, à installer les instruments météorologiques prêtés aux navires. De plus, l'une des priorités de l'OMP est de recruter de nouveaux navires désirant participer au programme OVN.

Lors de la visite de l'OMP, n'oubliez pas de lui demander des questions relatives à l'observation, au codage et aux rapports météo et d'observation de la condition des glaces. Informez-le de tout changement d'adresse postale. Discutez avec lui des prévisions et des avertissements météorologiques ainsi que des produits graphiques surtout si vous avez certains problèmes spécifiques. Il contactera la personne appropriée afin de trouver une solution à votre problème.

Tableau 4 : Officiers Météorologiques Portuaires (OMP)

Grands Lacs	Atlantique – Maritimes	Atlantique – Terre-Neuve
Tony Hilton, surintendant Roland Kleer, OMP Environnement Canada, SMC 100, boulevard Port Est HAMILTON, ON L8H 7S4 Téléphone: 905-312-0900 Télécopieur: 905-312-0730 Courriel: → anthony.hilton@ec.gc.ca	Randy Sheppard, Surveillant Derek Cain, OMP Environnement Canada, SMC 45, promenade Alderney, 16 ^e étage DARTMOUTH, NS B2Y 2N6 Téléphone: 902-426-6616 Cellulaire: 902-456-6927 Télécopieur: 902-426-6404 Courriel: randy.sheppard@ec.gc.ca	Andre Dwyer, OMP Environnement Canada, SMC 6, rue Bruce MOUNT PEARL, NL A1N 4T3 Téléphone: 709-772-4798 Cellulaire: 709-689-5787 Télécopieur: 709-772-5097 Courriel: andre.dwyer@ec.gc.ca
Québec – Saint-Laurent	Pacifique	Grand Lac de l'Esclave / Lac Athabaska / Ouest de l'Arctique
Erich Gola, OMP Environnement Canada, SMC Place Bonaventure, Portail Nord-est 800 de la Gauchetière ouest → Suite 7810 MONTRÉAL, QC H5A 1L9 Téléphone: 514-283-1644 Télécopieur: 514-496-1867 Courriel: erich.gola@ec.gc.ca	Bruce Lohnes, Surveillant Vaughn Williams, OMP Environnement Canada, SMC 140 13160, place Vanier RICHMOND, BC V6V 2J2 Téléphone: 604-664-9188 Télécopieur: 604-664-4094 Courriel: bruce.lohnes@ec.gc.ca Courriel: vaughn.williams@ec.gc.ca	Ben Lemon, OMP Environnement Canada, SMC M.J. Greenwood Centre 9345 – 49 Street EDMONTON, AB T6B 2L8 Téléphone: 780-495-6442 Courriel: ben.lemon@ec.gc.ca
Lacs Manitoba		
Barry Funk, OMP Surveillance et Systèmes, SMC 123, rue Main, Suite 150 WINNIPEG, MB R3C 4W2 Téléphone: 204-984-2018 Courriel: barry.funk@ec.gc.ca		

NAVTEX

Le SMC fournit à la GCC des prévisions maritimes dans le format NAVTEX d'après les normes internationales, de l'OMI pour les zones côtières et en mer:

- I. **Avertissements** (vents et embruns verglaçants);
- II. **Situation maritime** (systèmes principaux);
- III. **Prévisions** (vent, visibilité, embruns, hauteur des vagues).

Chaque bulletin contient un en-tête de communication OMM, une période de validité, les paramètres utilisés dans le bulletin, une situation maritime, une prévision du temps et une prévision de hauteur de vagues. Un exemple complet de NAVTEX pour le centre des SCTM de Sydney apparaît ici-bas. Notez que NAVTEX utilise des abréviations : ceci aide le bulletin à rester dans les limites physiques imposées par le système. Dans l'exemple, le texte en exposant montre comment les abréviations sont utilisées. Le tableau 4 fournit une liste détaillée des abréviations en usage pour NAVTEX.

Échantillon du service NAVTEX (490 kHz)

En-tête	▶	FQCN 94 CWHX 171400
Titre (partie 1)	▶	NAVTEX/I POUR SYDNEY VCO A 10H HNA VEN ^{vendredi} 17 NOV ^{août} 2006
Prévisions Météo		
Paramètres	▶	VLB ^{valid period} 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. ^{Terre-Neuve} 18/14Z TMPT ^{tempête} 985 MB SUR LE NORD DE T-N. 17/14Z DORS ^{dorsale} SUR L'OUEST DU QUE. ^{Québec} 18/14Z DORS ^{dorsale} SUR L'OUEST DU GOLFE ST-LAU. ^{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 SW15-20. 18/18Z SW20-25. 19/00Z SW15-20.
Prévision de visibilité	▶	VIS: 17/13Z-19/03Z BC-BRD ^{banes de brouillard} {... autres zones maritimes}
Fin de la prévision	▶	FIN/
Prévision de la hauteur des vagues		
Paramètres	▶	VAGUES(M) 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	▶	FQCN 94 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. {... autres zones maritimes}
Fin de la météo	▶	FIN/
Prévisions de la hauteur des vagues		
Paramètres	▶	VAGUES(M) VLB 17/09Z-18/09Z.
Zones maritimes	▶	GOLFE - PORT AU PORT :
Vagues	▶	1-2. 18/06Z 0-1. {...autres zones maritimes}
Fin des vagues et de la partie 2	▶	FIN/

Tableau 5 : abréviations utilisées par le SMC dans le NAVTEX

Standards sur l'heure/date

avril	AVR	juin	JUIN	septembre	SEP
août	AOU	mars	MAR	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

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		

Paramètres des prévisions

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

Tableau 5 : abréviations utilisées par le SMC dans le NAVTEX

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

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				

Éléments des vagues

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

Éléments du temps

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

Éléments du temps/visibilité (descripteur)

par moments	OCNL	périodes de	OCNL	près de zéro	PR 0
intense	INTS	aussi basse que 1 mille	PR-1	1 mille ou moins	0-1
occasionnel	OCNL	dans la précipitation	DS-PRECIP	visibilité	VIS

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		

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 : abréviations utilisées par le SMC dans le NAVTEX

Descripteur de position (synopsis)

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

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				

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				

ÉLÉMENTS DE GLACE

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		

Type de glace

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

Description de la glace

léger	LEG	modéré	MOD	fort	FRT
		pression	PRESS		

Glace en général

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

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		

NORD DU CANADA

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

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 maritimes en support à l'activité maritime pendant la saison d'eau libre, soit pendant l'été et pendant une partie de l'automne. Sa zone de responsabilité comprend : le lac Athabaska, le Grand Lac de l'Esclave, la rivière Mackenzie, les voies navigables de l'Arctique de l'ouest et de la haute Arctique, et la baie de Baffin. **Notez que la prévision de la hauteur de vagues n'est pas produite pour l'Arctique.**

Le centre de prévision des intempéries des Prairies et de l'Arctique produit aussi des prévisions maritimes pour le centre et l'ouest de 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. **Notez que les prévisions pour l'est de la baie d'Hudson et la baie James se trouvent dans la zone de responsabilité du centre de prévision des intempéries du Québec.**

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 7: cédule de production

a) 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 et Extrême Arctique
	04:45, 16:45	HNE / HAE	Est de l'Arctique
Prévisions maritimes	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	Ouest de la baie d'Hudson
	05:30, 17:30	HNE / HAE	Sud du Nunavut
	05:00, 17:00	HNE / HAE	Est du Nunavut

b) Format NAVTEX → (voir la Partie 2 pour l'horaire de radiodiffusion des SCTM) :

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

Avertissements Météorologiques Maritimes (voir tableau 1, page 5-1) :

	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.

Messages Météorologiques et des Glaces

Des rapports météorologiques et de glace en code international sont produits aux heures synoptiques normales de 0000, 0600, 1200 et 1800 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 GCC 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).

Bouées – les bouées suivantes sont habituellement en place pendant la saison d'eau libre

OMM #	Position / information	LAT Deg/min	LONG Deg/min
45140	Bassin sud du lac Winnipeg	50 48'N	096 44'W
45141	Esclave (bouée ancrée - 25 mn au nord-est de Hay River)	61 11'N	115 19'W
45144	Bassin nord du lac Winnipeg	53 15'N	98 15'W
45145	Lac Winnipeg entre les bassins Sud et Nord	51 24'N	96 42'W
45150	Esclave (bouée ancrée - juste à l'ouest d'Inner Whaleback Rocks)	61 55'N	113 45'W
45158	Baie d'Hudson SO	59 00'N	094 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.

La bouée de la **baie d'Hudson** est déployée annuellement entre la mi/fin juillet et retirée à la fin septembre ou début octobre. La bouée fournit des données horaires de vent, de hauteur de vagues, et de température de l'air et de l'eau.

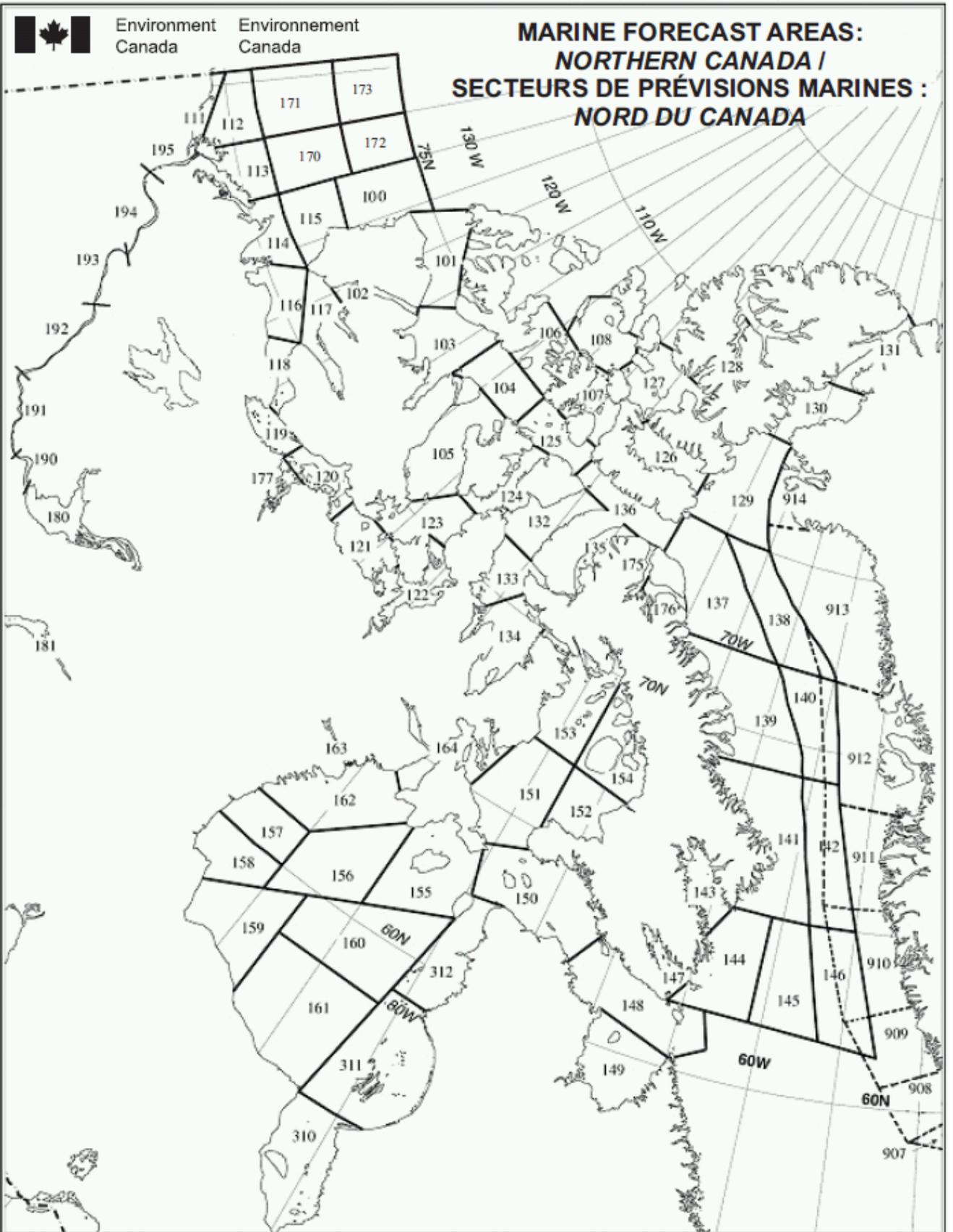
Radio-météo Canada

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
Cap Dorset (Kingait)	XJS717	162.550	25	Cap Dorset (Kingait)
Iqaluit	VEV284	162.550	30	Iqaluit
Iqaluit (FM)	CIQA	93.3	42	Aéroport d'Iqaluit
Rankin Inlet (Kangiqliniq)	XJS716	162.400	40	Rankin Inlet (Kangiqliniq)
Hay River	CIE211	162.550	245	Hay River
Inner Whaleback Rocks	XKI403	161.650	8	Inner Whaleback Rocks
Inuvik	VBU996	162.400	54	Hidden Lake
Pine Point	XJS786	162.475	389	Pine Point
Yellowknife	VBC200	162.400	148	Station sismique de Yellowknife
Dauphin	VBA814	162.550	123	Moon Lake
Long Point *	VCI386	162.550	72	Long Point
Riverton *	XL471	162.400	195	Riverton
Winnipeg *	XML538	162.550	126	Bâtiment Trizic

- **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>.



SECTEURS DE PRÉVISIONS MARITIMES

Eaux de l'Arctique de l'est et de l'ouest

No.	Nom de zone	Disponibilité des prévisions *	No.	Nom de zone	Disponibilité des prévisions *
100	Prince Alfred	Saison de navigation	138	Baffin Est	Juillet - Aout
101	McClure	Saison de navigation	139	Clyde Ouest	01 juillet – 31 oct.
102	Prince of Wales	Saison de navigation	140	Clyde Est	Juillet - Aout
103	Melville	Saison de navigation	141	Davis Ouest	01 juillet – 31 oct.
104	Rae	Saison de navigation	142	Davis Est	01 juillet – 31 oct.
105	McClintock	Saison de navigation	143	Cumberland	01 juillet – 31 oct.
106	Byam	Saison de navigation	144	Brevoort Ouest	01 juillet – 31 oct.
107	Queens	Saison de navigation	145	Brevoort Centre	01 juillet – 31 oct.
108	Maclean	Saison de navigation	146	Brevoort Est	01 juillet – 31 oct.
109	(non utilisé)	-	147	baie Frobisher	01 juillet – 31 oct.
110	(non utilisé)	-	148	Resolution	01 juillet – 31 oct.
111	côte du Yukon	01 juillet - 30 sept.	149	Ungava	01 juillet – 31 oct.
112	Mackenzie	01 juillet – 10 oct	150	Nottingham	01 juillet – 31 oct.
113	Tuktoyaktuk	01 juillet – 10 oct	151	Foxe Ouest	Saison de navigation
114	Baillie	15 juillet – 30 sept.	152	Foxe Est	Saison de navigation
115	Banks	Saison de navigation	153	Igloodik	Saison de navigation
116	Amundsen	15 juillet – 30 sept	154	Prince Charles	Saison de navigation
117	Holman	Saison de navigation	155	Coats	Saison de navigation
118	Dolphin	15 juillet – 30 sept	156	Central	Saison de navigation
119	Coronation	15 juillet – 30 sept	157	Arviat	01 juillet – 15 oct.
120	Dease	15 juillet – 30 sept	158	Churchill	01 juillet – 15 oct.
121	Maud	Saison de navigation	159	York	Saison de navigation
122	St-Roch	Saison de navigation	160	Hudson Centre-Sud	Saison de navigation
123	Larsen	Saison de navigation	161	Hudson Sud	Saison de navigation
124	Peel	Saison de navigation	162	Rankin	01 juillet – 15 oct.
125	Barrow	01 juillet – 31 oct.	163	Baker	01 juillet – 30 Sept.
126	Jones	Saison de navigation	164	Roes Welcome	Saison de navigation
127	Norwegian	Saison de navigation	170	Tuktoyaktuk Nord	Saison de navigation
128	Eureka	Saison de navigation	171	Mackenzie Nord	Saison de navigation
129	Clarence	Saison de navigation	172	Prince Alfred Ouest	Saison de navigation
130	Kane	Saison de navigation	173	Beaufort Nord-Ouest	Saison de navigation
131	Robeson	Saison de navigation	175	Navy Board	01 juillet – 31 oct
132	Regent	Saison de navigation	176	Pond	01 juillet – 31 oct
133	Boothia	Saison de navigation	177	Bathurst	01 juillet – 31 oct
134	Committee	Saison de navigation	310	baie James	Saison de navigation
135	Admiralty	Saison de navigation	311	Belcher	Saison de navigation
136	Lancaster	01 juillet – 31 oct.	312	Puvirnituk	Saison de navigation
137	Baffin Ouest	01 juillet – 31 oct.			

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

Eaux intérieures :

No	Nom de zone	Disponibilité
180	Grand lac des Esclaves	15 juin - 31 oct.
181	lac Manitoba	Saison d'eau
182	lac Winnipeg - bassin sud	Saison d'eau
183	lac Winnipeg - bassin nord	Saison d'eau
184	lac Winnipegosis	Saison d'eau
185	lac Manitoba	Saison d'eau
190	Wrigley Harbour (mille 0) à Axe Point (mille 91)	01 juin - 20 oct
191	Axe Point (mille 91) à Camsell Bend (mille 290)	01 juin - 20 oct
192	Camsell Bend (mille 290) à Tulita (mille 512)	01 juin - 20 oct
193	Tulita (mille 512) à Fort Good Hope (mille 684)	01 juin - 20 oct
194	Fort Good Hope (mille 684) à Point Separation (mille 913)	01 juin - 20 oct
195	Point Separation (mille 913) à Kittigazuit Bay (mille 1081)	01 juin - 20 oct

Prévisions Maritimes danoises pour la Baie de Baffin disponible via 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	Meqqitsoq	Annuelle	914	Kiatak	Annuelle

Observations Météorologiques – Rapports générés par station surveillée pour :

Aklavik	Lac Winnipeg: Gimli	Norman Wells
Fort MacPherson	Lac Winnipeg: Grand Rapids	Sachs Harbour
Fort Resolution	Lac Winnipeg: Île George	Tuktoyaktuk
Hay River	Lac Winnipeg: Norway House	Yellowknife
Inuvik	Lac Winnipeg: Rivière Berens	
	Lac Winnipeg: Victoria Beach	

Observations Météorologiques – Rapports générés par stations d'observations automatiques pour :

Île Inner Whale Back station automatique	
Île Egg station automatique (Lac Athabasca)	

Observations Météorologiques– Rapports sur les bouées pour :

Grand lac des Esclaves # 45141	Lac Winnipeg # 45140 (bassin sud)
Grand lac des Esclaves # 45150	Lac Winnipeg # 45144 (bassin nord)

TERRE-NEUVE ET LABRADOR

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.

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 produit.

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 8: cédule de production

a) Format texte :

Nom de la 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		
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	05:00, 16:30	HNT / HAT	Terre-Neuve
	05:00, 16:30	HNT / HAT	Labrador

b) Format NAVTEX - disponible en anglais seulement → (voir la Partie 2 pour l'horaire de radiodiffusion des SCTM) :

Centres des SCTM	Nom	En-tête	→Heure d'émission
St. John's VON	Navtex	FQCN33 CYQX	03:00, 06:00, 10:00, 15:30, 18:00, 20:00 HNT / HAT
Labrador VOK	Navtex	FQCN35 CYQX	04:00, 06 :00, 10:00, 16:00, 18:00, 21:30 HNT / HAT

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 comprennent une série de stations côtières autour de la côte de Terre-Neuve et du Labrador et à partir de la côte du Maine autour des Maritimes à l'intérieur du Golfe Saint-Laurent, incluant les 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 GCC.

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.

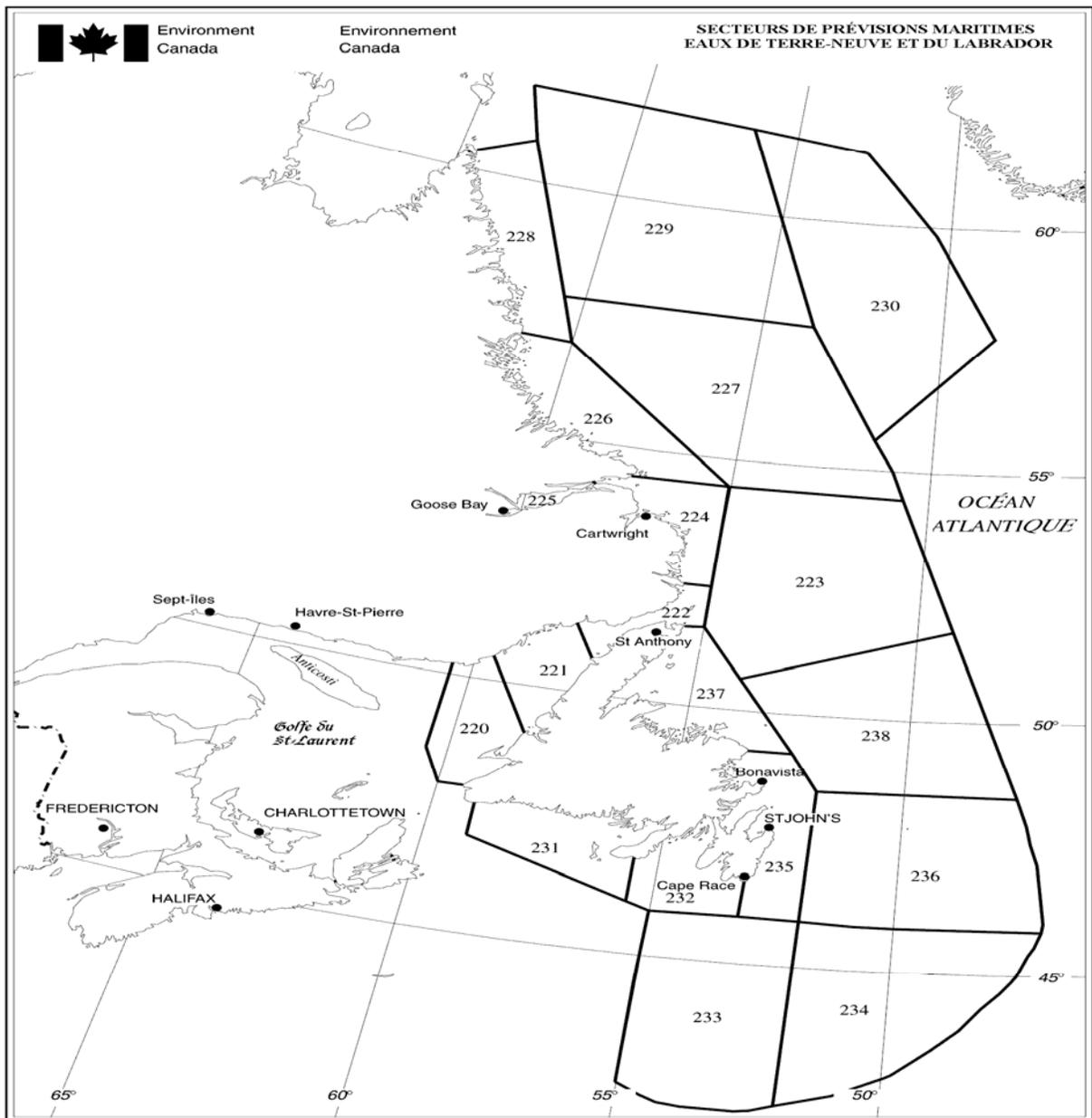
Il y a une station principale dans la région de Terre Neuve et Labrador :

Stations	Indicatif d'appel	Répétitrices
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> .



SECTEUR DE PRÉVISIONS MARITIMES

Eaux de Terre-Neuve et Labrador :

220	Golfe – Port-au-Port	227	mer du Labrador-Sud	233	Grands Bancs Sud-Ouest
221	Golfe Nord-Est	228	côte du Labrador-Nord	234	Grands Bancs Sud-Est
222	détroit de Belle Isle	229	mer du Labrador-Nord-Ouest	235	côte Est
223	banc de Belle Isle	230	mer du Labrador-Est	236	Grands Bancs Nord
224	côte du Labrador-Sud	231	côte Sud-Ouest	237	côte Nord-Est
225	lac Melville	232	côte Sud	238	banc de l'île Funk
226	côte du Labrador-Centre				

Observations météorologiques maritimes :

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

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**.

MARITIMES

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 aux environs des Maritimes, jusqu'à approximativement 250 mm des côtes, plus les eaux du Golfe Saint-Laurent et d'autres masses d'eau spécifiques. Ce centre offre aussi un programme de prévision qui fournit des cartes d'analyse et de prévision des vagues de l'Atlantique nord pour le Ministère de la Défense nationale, Forces Maritimes de l'Atlantique. Ces cartes sont alors retransmises à la Flotte via radiofax.

Programme régulier

Ce programme opère une **vielle 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.

Programme récréatif

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

Tableau 9: cédule de production

a) Format texte :

Nom de la 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	Lacs Bras d'Or
Communiqué maritime	au besoin		
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

b) Format NAVTEX → (voir la Partie 2 pour l'horaire de radiodiffusion des SCTM) :

SCTM	Nom	En-tête	→Heure d'émission
Saint John VAR	NAVTEX	FQCN93 CWHX	03:00, 05:00, 10:00, 15:30, 17:00, 20:00 HNA / HAA
Sydney VCO	NAVTEX/1	FQCN94 CWHX	03:00, 05:00, 10:00, 15:30, 17:00, 20:00 HNA / HAA
	NAVTEX/2	FQCN94 CYQX	03:00, 06:00, 10:00, 15:30, 18:00, 20:00 HNT / HAT

Avertissements Météorologiques Maritimes (voir tableau 1, page 5-1). Noter les différences régionales :

	Types d'avertissements	Remarques
1	Avertissement de vents forts :	Cet avertissement est indiqué dans la prévisions régulière des Maritimes 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.

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 comprennent une série de stations côtières s'étalant de la côte du Maine, autour des Maritimes jusqu'à l'intérieur du Golfe Saint-Laurent, incluant les 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.

Centre canadien 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 les conditions accompagnant les tempêtes tropicales pénètrent ou menacent de pénétrer notre zone de responsabilité dans les prochaines 48 à 72 heures. Le CCPO peut commencer à émettre des bulletins associés à cette tempête si elle est située au nord de 36°N et à l'ouest de 41°W. Quand il est opérationnel, le centre canadien de prévision des ouragans émet des bulletins à toutes les 6 heures incluant des informations pour le public et les médias, et des messages de pronostic technique pour utilisation par les bureaux météorologiques du SMC et des Forces canadiennes. Des bulletins sont émis à des intervalles de trois heures lorsque la tempête menace les côtes.

Position des bouées secteur nord-ouest de l'Océan Atlantique :

OMM#	Nom	LAT	LONG
44137	Talus Scotian Est	42 28'N	062 00'W
44138	Grand Bancs S-O	44 26'N	053 62'W
44139	Banquereau	44 27'N	057 09'W
44140	Queue des Grands Bancs	43 75'N	051 75'W
44141	Cône Laurentien	43 00'N	058 00'W
44150	Banc La Have	42 50'N	064 02'W
44251	Banc Nickerson	46 44'N	053 39'W
44255	Banc Burgeo N-É	47 28'N	057 35'W
44258	Port de Halifax	44 50'N	063 40'W

Radio-météo Canada

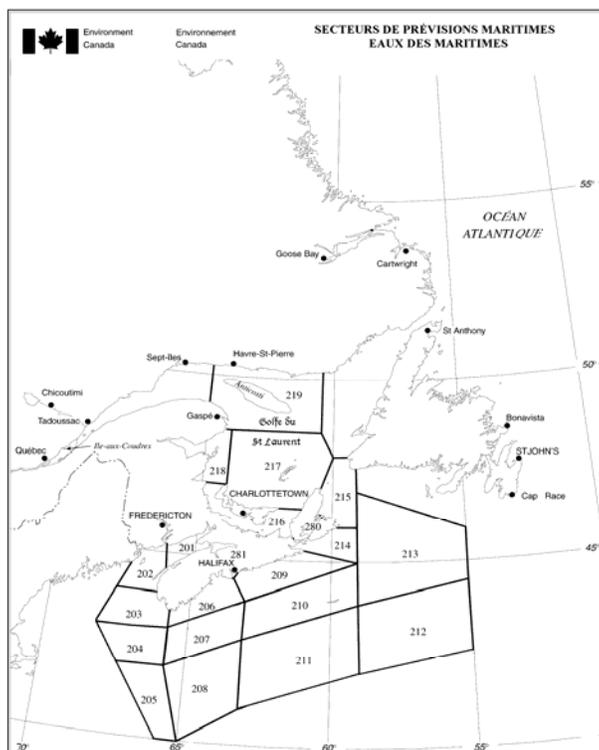
Radio-météo Canada est un service public qui diffuse les dernières informations météorologiques par radio VHF ou FM en continu. Radio-météo est dédié à la transmission des derniers rapports et bulletins de prévisions météorologiques directement à tous les utilisateurs, incluant la communauté maritime.

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.



SECTEUR DE PRÉVISIONS MARITIMES

Eaux des Maritimes

201	Fundy	208	talus Scotian ouest	215	détroit de Cabot
202	Grand Manan	209	littoral est	216	détroit de Northumberland
203	Lurher	210	île de Sable	217	Golfe - Madeleine
204	banc de Brown	211	talus Scotian est	218	Chaleurs - Miscou
205	banc Georges	212	cône Laurentien	219	Anticosti
206	littoral sud-ouest	213	Banquereau	280	lacs Bras d'Or
207	banc La Have	214	Fourchu	281	port de Halifax et ses abords

Observations météorologiques maritimes

Miscou	Port aux Basques	Ile St. Paul
Natashquan	Port Menier	St. Pierre
Pointe Heath (Anticosti)	Rivière-au-Renard	Sept-Iles
Pointe-des-Monts	Cap d'Espoir	

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**.

RÉGION DU QUÉBEC

Programme de Prévisions Météorologiques Maritimes

Ce programme fournit des informations sur la météo maritime pour la voie navigable du Saint-Laurent, de la rivière Saguenay, de la baie James et l'est de la baie d'Hudson, ainsi que pour d'autres lacs ou voies navigables spécifiques.

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.

Programme du nord

Zone de couverture : baie James et l'est de la baie d'Hudson (voir cartes zones 310-311-312). Ce programme opère une veille météorologique ainsi qu'un service d'avertissements et d'amendements, 24 heures par jour, 7 jours par semaine au cours de la saison de navigation. Les prévisions sont produites deux fois par jour. Le programme du nord est en activité pendant la saison de navigation qui s'étend de juillet jusqu'en novembre.

Les prévisions de hauteur des vagues sont également émises 2 fois par jour pour les zones 310, 311 et 312 (voir la carte des Secteurs de prévisions maritimes ci-après).

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 2, page 5-2).

Tableau 10 : cédule de production

a) Format texte :

Nom de la prévision	Heure d'émission	Fuseau	Région maritime
Situation maritime technique	03:00, 15:00	HNE / HAE	fleuve Saint-Laurent et rivière Saguenay
	06:00, 18:00	HNE / HAE	l'est de la baie d'Hudson
Prévisions maritimes	03:00, 15:00	HNE / HAE	fleuve Saint-Laurent et rivière Saguenay
	06:00, 18:00	HNE / HAE	l'est de la baie d'Hudson
Communiqué maritime	au besoin		
Prévision de la hauteur des vagues	03:00, 15:00	HNE / HAE	fleuve Saint-Laurent
	06:00, 18:00	HNE / HAE	l'est de la baie d'Hudson
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
	06:00, 18:00	HNE / HAE	l'est de la baie d'Hudson

b) **Format NAVTEX** → (voir la Partie 2 pour l'horaire de radiodiffusion des SCTM) :

SCTM	Nom	En-tête	→Heure d'émission
Rivière-au-Renard VCG	NAVTEX/1	FQCN97 CWUL	03:00, 15:00 HNE / HAE
	NAVTEX/2	FQCN97 CWHX	03:00, 05:00, 10:00, 15:30, 17:00, 20:00 HNA / HAA
	NAVTEX/3	FQCN97 CYQX	03:00, 06:00, 10:00, 15:30, 18:00, 20:00 HNT / HAT

Avertissements Météorologiques Maritimes (voir tableau 1, page 5-1) :

Notez les différences régionales suivantes en particulier du programme régulier.

	Type d'avertissements	Remarques
1	Avertissement de vents forts	Émis entre avril et octobre seulement. S'applique au programme régulier seulement.

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 réguliers ou lorsque nécessaire, et sont disponibles sur Radio-météo et sur le service radiodiffusion marine continue de la Garde côtière.

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.

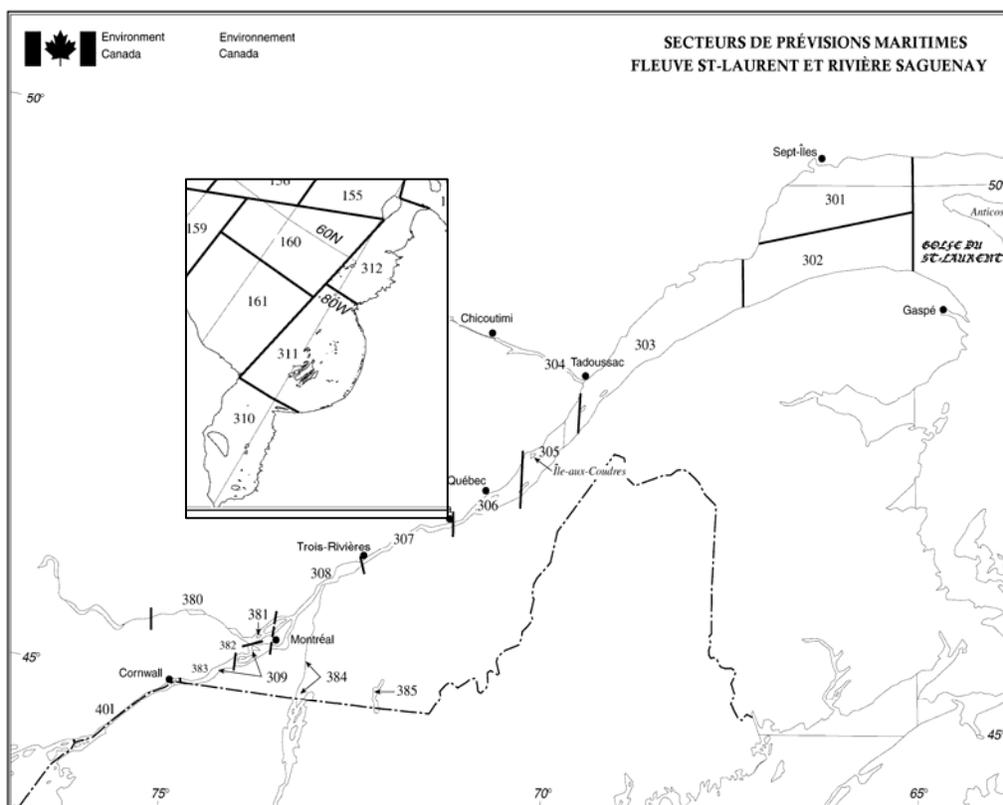
WMO#	Nom	LAT	LONG
45138	Mont Louis	49.54°N	065.77°W

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).



SECTEURS DE PRÉVISIONS MARITIMES

Eaux du Québec

Saint-Laurent/Saguenay		Baie d'Hudson	
301	Pointe-des-Monts à Anticosti - moitié nord	310	baie James
302	Pointe-des-Monts à Anticosti - moitié sud	311	Belcher
303	Tadoussac à Pointe-des-Monts	312	Puvirnituq
304	Saguenay à Tadoussac		
305	Isle-aux-Coudres à Tadoussac	Principales eaux intérieures	
306	Donnacona à Isle-aux-Coudres		
307	Trois-Rivières à Donnacona		
308	Montréal à Trois-Rivières		
309	Cornwall à Montréal	384	rivière Richelieu et lac Champlain nord
		385	lac Memphrémagog - moitié nord
		386	lac Saint-Jean

Observations météorologiques maritimes – fleuve Saint-Laurent et rivière Saguenay

Baie-Comeau	Île Biquette	Lauzon	Rivière-au-Renard
Cap-Chat	Île Charron	Mont-Joli	Sept-Îles
Cap Rouge	Île d'Orléans (St François)	Pointe Claveau	Aéroport St-Hubert
Aéroport Dorval	Île Rouge	Pointe-des-Monts	
Île aux Grues	Île St-Quentin	Port Alfred	

Les rapports sont diffusés lorsqu'ils sont disponibles.

GRANDS LACS Y INCLUANT LE FLEUVE SAINT-LAURENT À CORNWALL

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.

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 et le lac Ontario. Les prévisions s'appliquent aux lacs en entier (et non seulement à la partie canadienne du lac). 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.

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 15 mai au 31 octobre, excepté pour le lac Simcoe, qui va du 1^{er} mai au 31 octobre.

Tableau 11: cédule de production

a) Format texte :

Nom de la 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		
Prévision de la hauteur des vagues	03:00, 10:30, 18:30	HNE / HAE	Grands Lacs et la portion ontarienne du fleuve Saint-Laurent
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

b) Format NAVTEX disponible en anglais seulement → (voir la Partie 2 pour l'horaire de radiodiffusion des SCTM) :

Centre des SCTM	Nom	En-tête	→Heure d'émission
Prescott VBR	NAVTEX	FQCN38 CWTO	03:00, 10:30, 18:30 HAE/HNE
Thunder Bay VBA	NAVTEX	FQCN39 CWTO	03:00, 10:30, 18:30 HAE/HNE

Programme d'avertissements météorologiques maritimes (voir tableau 1, page 5-1). Notez les particularités régionales suivantes par rapport au programme régulier :

	Types d'Avertissements	Critères d'Avertissements
1	Avertissement de vents forts	Émis entre mai et octobre. S'applique à la partie canadienne seulement.

Produits disponibles par télécopieur

On peut obtenir les produits suivants par télécopieur du centre des SCTM de Prescott :

- prévisions maritimes pour les Grands Lacs et le Fleuve Saint-Laurent (vers l'est jusqu'à Cornwall seulement),
- avertissements météorologiques maritimes,
- cartes des observations maritimes (émises 4 fois par jour à 0200, 0800, 1400 et 2000 UTC),
- carte pronostique de 12 heures (émission 2 fois par jour à 01:00h et 1300h HNL),
- cartes et bulletins sur les glaces. Référez à la Partie 5 (Service canadien de glaces).

L'information météorologique peut être obtenue en composant le numéro 613-925-0666 en utilisant la fonction 'POLL' sur votre télécopieur. Les navigateurs doivent prendre note que l'information reçue n'est peut-être pas la plus récente.

Bouées

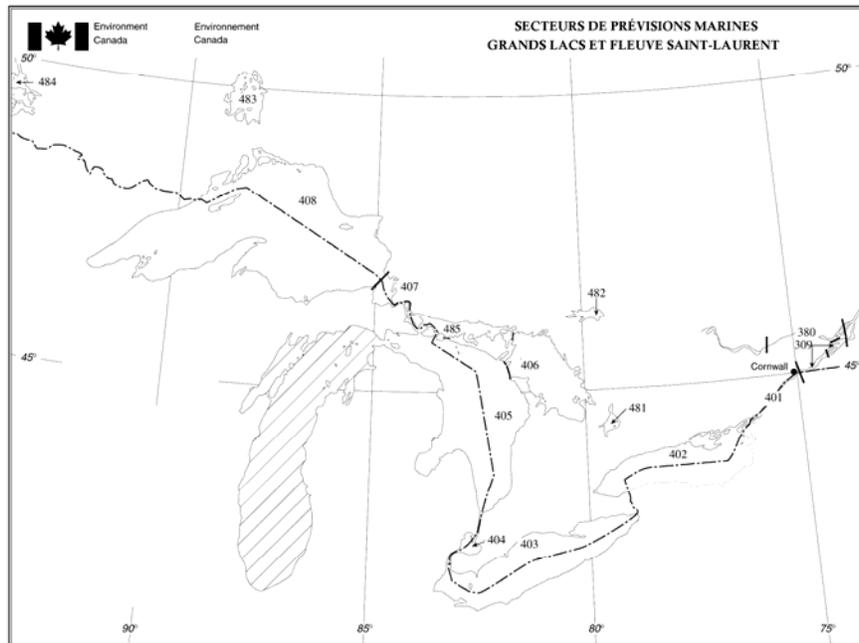
Environnement Canada opère un réseau de bouées pour compléter le programme d'observation autour des Grands Lacs. Ces données font partie de l'acquisition des données météorologiques et leur but est d'améliorer les prévisions maritimes. On demande aux marins d'approcher ces bouées avec précaution, car 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.

Bouées Canada	Nom/Lacs	Position	Bouées E.U.	Lac	Position
45132	Port Stanley	42°28.3'N 081°12.9'W	45001	C. Superior	48°00'00"N 87°36'00"W
45135	Point Prince Édouard	43°47.4'N 076°52.4'W	45002	Michigan N.	45°18'00"N 86°18'00"W
45136	Ile Slate	48°32.3'N 086°56.8'W	45003	N. Huron	45°18'00"N 82°48'00"W
45137	Baie Georgienne	45°32.6'N 081°00.9'W	45004	E. Superior	47°12'00"N 86°30'00"W
45139	Lac Ontario Ouest	43°25.6'N 079°22.9'W	45005	W. Erie	41°42'00"N 82°30'00"W
45142	Port Colborne	42°44.2'N 079°17.4'W	45006	W. Superior	47°18'00"N 90°00'00"W
45143	Baie Georgienne Sud	44°55.1'N 080°37.7'W	45007	Michigan S.	42°43'00"N 87°06'00"W
45146	Bouée Triaxys	s/o	45008	S. Huron	44°18'00"N 82°24'00"W
45147	Lac St. Clair	42°25.8'N 82°41.0'W			
45148	Lac des Bois	49°38.3'N 94°33.5'W			
45149	Lac Huron Sud (Bayfield)	43°32.5'N 82°04.5'W			
45151	Lac Simcoe	44°30'N 79°22'W			
45152	Lac Nipissing	46°14'N 79°43'W			
45153	Bouée pour test de vagues	43°25.4'N 79°21.9'W			
45154	Chenal Nord	46°03'N 82°38'W			
45159	Grimsby	43°13.7'N 79°28.3'W			
45160	16 Mile Creek	43°25.4'N 79°37.7'W			

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, 162.475 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.

Note : **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.



SECTEURS DE PRÉVISIONS MARITIMES

Eaux de l'Ontario

Eaux commerciales		Eaux intérieures	
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		

Observations météorologiques maritimes⁽¹⁾ - fleuve Saint-Laurent et Grands Lacs

Barrie	Rapports de Duluth (Lac Supérieur) à Détour Reef (Lac Huron)
Bouée ODAS du lac Simcoe	Rapports de l'Île Great Duck à Windsor
Lagoon City	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.

SERVICE CANADIEN DES GLACES (SCG)

Prévisions des glaces

Les prévisions des glaces sont produites une fois par jour durant toute l'année. Leur but est d'aviser les usagers de tout avertissement sur les glaces qui est en vigueur ou pourrait survenir durant la journée, la nuit et le lendemain pour les zones où une carte de glace est produite. Les prévisions fournissent aussi une description point par point de la limite de glace.

Le bulletin sur les icebergs est produit une fois par jour sauf aux mois de novembre et décembre où il est produit du lundi au vendredi seulement. 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.

Table 12: cédule de production des bulletins

a) Format texte :

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

b) Format NAVTEX → (voir la Partie 2 pour l'horaire de radiodiffusion des SCTM) :

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

Critères d'Alertes de Glace :

Nom	Critère
1. Avertissement de pression des glaces	Forte pression de glace rapportée ou prévue.
2. Avertissement de fermeture rapide de chenaux côtiers	Fermeture rapide des chenaux côtiers. Les chenaux sont des corridors principalement libres de glace, entourés de packs.
3. Avertissement spécial des glaces	Lorsqu'un chenal de navigation ou un port est ouvert depuis au moins deux semaines et que l'on s'attend à ce qu'il soit maintenant obstrué par de la glace de première année ou de la glace plus vieille, ou ...
	Lorsque 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 ...
	Tout phénomène de glace inhabituel ou significatif qui présente un danger pour la navigation.

Programme de Prévisions des Glaces

Les échelles de temps pour les prévisions des glaces sont relativement plus longues. Les périodes utiles des prévisions des glaces sont journalières, mensuelles ou saisonnières. Présentement, le programme produit une prévision de 30 jours en texte; il s'agit surtout d'un outil de planification pour les opérateurs.

Rapports ou Observations de Glace

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

Cartes de glace disponibles

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

Une fois par semaine, le SCG produit une carte régionale. 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.

Balises de glace

Afin de mieux suivre la dérive de la glace ou pour vérifier les modèles de glace, le Service canadien des glaces (SCG) déploie entre quatre et huit balises de glace annuellement. Tandis que la plupart des balises ne font que signaler leur position, quelques unes d'entre elles sont munies de capteurs de la pression barométrique et d'un bloc-batterie plus durable pour fournir des renseignements sur la pression en surface dans les régions où les données sont rares. Ces dispositifs dérivent avec la glace et les icebergs et sont relativement petits, donc ils sont très difficiles à détecter depuis un navire, surtout s'ils sont couverts de neige. Les balises sont principalement déployées dans le centre de l'Arctique, dans l'Arctique de l'Est et dans les régions de la côte du Labrador. Par l'intermédiaire d'un partenariat avec le International Arctic Buoy Program (Programme international des bouées de l'Arctique), le SCG offrira, lorsque cela sera possible, les balises qui seront déployées dans la mer de Beaufort.

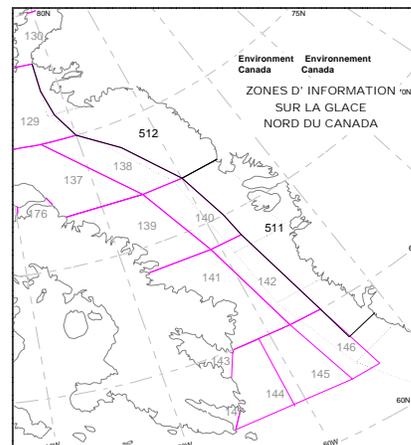
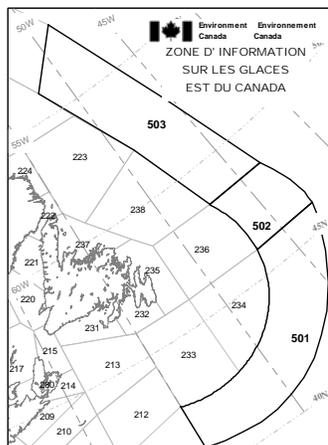
Radio-météo Canada

Les prévisions détaillées des glaces et les avertissements sur les 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 des SCTM régional. Des informations détaillées sur les glaces peuvent aussi être obtenues auprès d'un météorologiste d'Environnement Canada en utilisant le service « Météo-Conseil ». 1-900 service à 1-900-565-5555 (service payant). Pour les utilisateurs de téléphones cellulaires et d'appels facturés sur cartes de crédit, appelez 1-888-292-2222 (service payant).

Zones d'information sur la glace

Les zones pour lesquelles l'information sur la glace est disponible sont les mêmes que pour les prévisions marines. En plus, des prévisions des glaces sont émises pour le lac Michigan ainsi que pour 3 zones de la Côte Est (501-503) et 2 zones pour la côte du Groenland (511-512).

- 501 Queue des Grands Bancs
- 502 Flamand
- 503 mer du Labrador Sud-Est
- 511 Groenland Centre
- 512 Groenland Nord
- 541 lac Michigan



Cartes de Glace

Voici une liste des cartes de glace disponibles pour diffusion. Les cartes de glaces sont produites en support à la Garde côtière canadienne et leur production dépend de la demande par la GC. Toute carte **disponible** peut être transmise ou retransmise sur demande. **Les heures de transmission par les SCTM** apparaissent au partie 2.

Nom de la carte de glace (1)	Site de transmission	Saison
Limite des icebergs	SCTM Sydney	Toute l'année
Golfe du Saint-Laurent	SCTM Sydney	Hiver
Eaux de Terre-Neuve nord-est et sud-est	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 (Résolute) SCTM Iqaluit	Été
Résolute et ses abords	SCTM Iqaluit (Résolute)	Été
Résolute - Byam	SCTM Iqaluit (Résolute)	Été
Eureka	SCTM Iqaluit (Résolute)	Été
Canal Parry	SCTM Iqaluit (Résolute)	Été
Détroit McClure	SCTM Iqaluit (Résolute) SCTM Inuvik	Été
Reine Maud	SCTM Iqaluit (Résolute) SCTM Inuvik	Été
Golfe Amundsen	SCTM Inuvik	Été
Côte de l'Alaska	SCTM Inuvik	Été
Détroit de Bering	SCTM Inuvik	Été

La réception de ces produits sur les récepteurs répondant aux standards de l'OMM de 2300 Hz pour le blanc et de 1500 Hz pour le noir exige que le récepteur soit ajusté sur les fréquences listées en **BANDE LATÉRALE SUPÉRIEURE OU BLS** : ajouter **1.6** à **1.8** aux fréquences ci-haut mentionnées.

NOM	Indicatif d'appel	Modulation	Index de coopération	Puissance	Fréquences (kHz)	Vitesse du tambour
SCTM Iqaluit	VFF	J3C (MF)	576	➔ 1 KW	3251.1, 7708.1 (BLS)	120 RPM
SCTM Inuvik	VFA	J3C (MF)	576	1 KW	8456.0, ➔ 8454.1 (BLS)	120 RPM
SCTM Sydney	VCO	J3C (MF)	576	5 KW	4416, 6915.1	120 RPM

Diffusion par fac-similé des cartes d'aéronef

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 GCC.