

PARTIE 3

SERVICES DE TRAFIC MARITIME (STM)

EST DU CANADA ET ARCTIQUE CANADIEN

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 qu'il a de bien manœuvrer son navire. Les renseignements donnés au capitaine n'ont pour but que de l'aider à diriger son navire en toute sécurité.

Un Officier des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) peut, dans des circonstances spéciales :

- (a) 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;
- (b) 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
- (c) 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 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 ou de la voie navigable. Une autorisation ne remplace pas l'une quelconque des autorisations prescrites par une loi ou un règlement.

Advenant que l'un des éléments sur lesquels l'autorisation est 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 à 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 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 peut être interrompue si un Officier 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 SCTM approprié, le capitaine peut néanmoins poursuivre sa route. Il doit cependant, à la première occasion, en informer le Centre SCTM approprié par les meilleurs moyens à sa disposition.

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 SCTM approprié, il doit :

- (a) s'il est dans un port où des réparations peuvent être faites, y demeurer jusqu'à ce qu'il soit en mesure d'établir la communication, conformément au *Règlement sur les zones de Services de trafic maritime* et/ou au *Règlement sur la zone de services de trafic maritime de l'Est du Canada* ou
- (b) s'il ne se trouve pas dans un port 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 au *Règlement sur les zones de Services de trafic maritime* et/ou au *Règlement sur la zone de services de trafic maritime de l'Est du Canada*.

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*.

Arctique Canadien

La zone de trafic de l'Arctique canadien comprend les eaux des baies d'Ungava, d'Hudson et James au sud de 60° de latitude Nord et les eaux auxquelles s'applique la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*.

Elle ne comprend pas les baies MacKenzie et Kugmallit au sud de 70° de latitude Nord et à l'Est de 139° de longitude ouest

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;
- 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 international des marchandises dangereuses (IMDG)*;
 - v) *Règlement sur les produits chimiques dangereux et les substances liquides nocives*.

La participation est obligatoire.

Zone de trafic de l'Arctique canadien (NORDREG)

Pour la Zone de trafic de l'Arctique canadien (NORDREG), les dispositions de la présente section s'appliquent à tout navire de 300 tonneaux ou plus de jauge brute. La participation est volontaire; cependant, nous encourageons les navigateurs à participer pleinement pour en tirer le maximum de bénéfices.

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;
 - (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 :

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

RAPPORTS

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 ayant trait à des incidents

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.

Nota :

- (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/NORDREG – Renseignements requis

Les comptes rendus ECAREG doivent être communiqués directement à ECAREG/NORDREG ou au Centre SCTM de la Garde côtière canadienne. Toutes les heures données dans les comptes rendus ECAREG/NORDREG 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 ou de l'Arctique canadien;
- (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 ou de l'Arctique canadien 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 défectuosité de la coque du navire, des machines de propulsion principale, des appareils à gouverner, du radar, des compas, équipement de radiocommunications, des ancres ou des câbles;
- (s) tout déversement ou menace de déversement d'un polluant par le navire, dans l'eau, et tout dommage subi par le navire qui pourrait provoquer le déversement d'un polluant par le navire, dans l'eau;
- (t) nom de l'agent canadien ou américain, selon le cas; et
- (u) la date d'expiration du certificat visé à l'article VII de la Convention internationale de 1969/1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ou du certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures, du certificat international de prévention de la pollution liée au transport des substances liquides nocives en vrac, du certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac ou du certificat de conformité délivré, du Certificat de gestion de la sécurité ISM ou de l'Attestation de conformité ISM, le cas échéant, 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 au plus 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

Les comptes rendus NORDREG doivent être adressés à NORDREG CANADA et communiqués soit directement à NORDREG CANADA ou au Centre SCTM de la Garde côtière canadienne le plus proche. Le capitaine d'un navire doit s'assurer que ce type de compte rendu est fait conformément aux exigences de renseignements ci-après.

Arrivée dans une zone

Un compte rendu comprenant les renseignements énumérés, sauf l'élément (j), ainsi que les renseignements suivants::

- i) sa classe dans les glaces (type ou catégorie de cote arctique), s'il y a lieu, et la société de classification;
- ii) la quantité d'hydrocarbures à bord (comme carburant et en cargaison) si cette quantité dépasse 453 m³ (15,988 pi³); et
- iii) la date de délivrance du certificat de prévention de la pollution dans l'Arctique, s'il est gardé à bord et le nom de la société de classification;

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.

Lorsque le navire est en provenance directe de la Zone de trafic de l'Est du Canada, et a en sa possession une autorisation ECAREG valide, il sera seulement nécessaire de signaler les renseignements énumérés aux points (i), (ii) et (iii).

Arrivée à la limite d'une zone

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

Arrivée au poste

Un compte rendu comprenant les renseignements énumérés aux points (a), (b) et (j) ainsi que les renseignements suivants doivent être donnés à l'arrivée du navire au poste :

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

Départ du poste

Ce compte rendu n'est pas requis lorsque le navire se rend à un autre poste dans le même port.

Un compte rendu comprenant les renseignements énumérés aux points (a), (b), (h), (j), (k), (l), (m), (p) et la quantité d'hydrocarbures à bord (comme carburant et ou en cargaison) si cette quantité dépasse 453m³ (15,988pi³) ainsi que toute modification aux renseignements en (r), (s), (t), (u), fournis dans un compte rendu précédent doit être faite deux heures au plus et une heure au moins avant que le navire ne quitte un poste d'amarrage.

Si l'heure de départ prévue est modifiée par plus d'une heure, un compte rendu comprenant l'heure prévue de départ modifié doit être fait.

Lorsque le navire a quitté un poste d'amarrage, il doit faire un compte rendu comprenant l'heure réelle du départ.

Compte rendu à 1600 UTC

Un compte rendu comprenant les renseignements énumérés aux points (a), (b), (d) et (h) doit être fait quotidiennement à 1600 UTC.

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.

ECAREG/NORDREG – Contacts pour les comptes rendus

Les comptes rendus ECAREG/NORDREG doivent être envoyés à :

Centre SCTM de St. John's
C.P. 5667
ST. JOHN'S NL A1C 5X1
Téléphone – 709-772-2083
Télécopieur - 709-772-2597
Télex - 016-4530
Indicatif télégraphique - CCGTC SNF
Courriel ECAREGSNF@INNAV.GC.CA

Centre SCTM de Halifax
C.P. 1000
DARTMOUTH NS B2Y 3Z8
Téléphone – 902-426-4956
Télécopieur - 902-426-4483
Télex - 019-22510
Courriel HFxecareg1@INNAV.GC.CA

*Centre SCTM d'Iqaluit
C.P. 189
IQALUIT NU X0A 0H0
Téléphone – 867-979-5724
☎ Télécopieur – 867-979-4264
Télex (Telefax) 063-15529
Indicatif télégraphique - NORDREG CDA
Courriel IQANORDREG@INNAV.GC.CA

Centre SCTM Rivière au Renard
C.P. 100
RIVIÈRE AU RENARD QC G4X 1S0
Téléphone – 418-269-3843
Télécopieur - 418-269-5514
Courriel RARECAREG@INNAV.GC.CA

*Nota : En opération de la mi-juin à la mi-novembre approximativement.

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 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. .

Formalités et 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 SCTM concerné de la Garde côtière canadienne. Dans des circonstances autres que celles susmentionnées, on peut obtenir d'un Officier 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.

INFORMATION MARITIME

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 indiquées 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 imprimés et distribués aux compagnies de navigation, agents et autres personnes intéressées ainsi que publiés sur le site internet. Toute personne désireuse d'avoir son nom inscrit sur la liste des destinataires ou radié de celle-ci doit le faire en communiquant avec le Centre approprié de diffusion des Avis de sa région.

Visitez le : <http://www.ccg-gcc.gc.ca/notship>. Pour les avis à la navigation écrits de la série "A" & "C"

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 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 SCTM figurant à la Partie 2 du présent document.

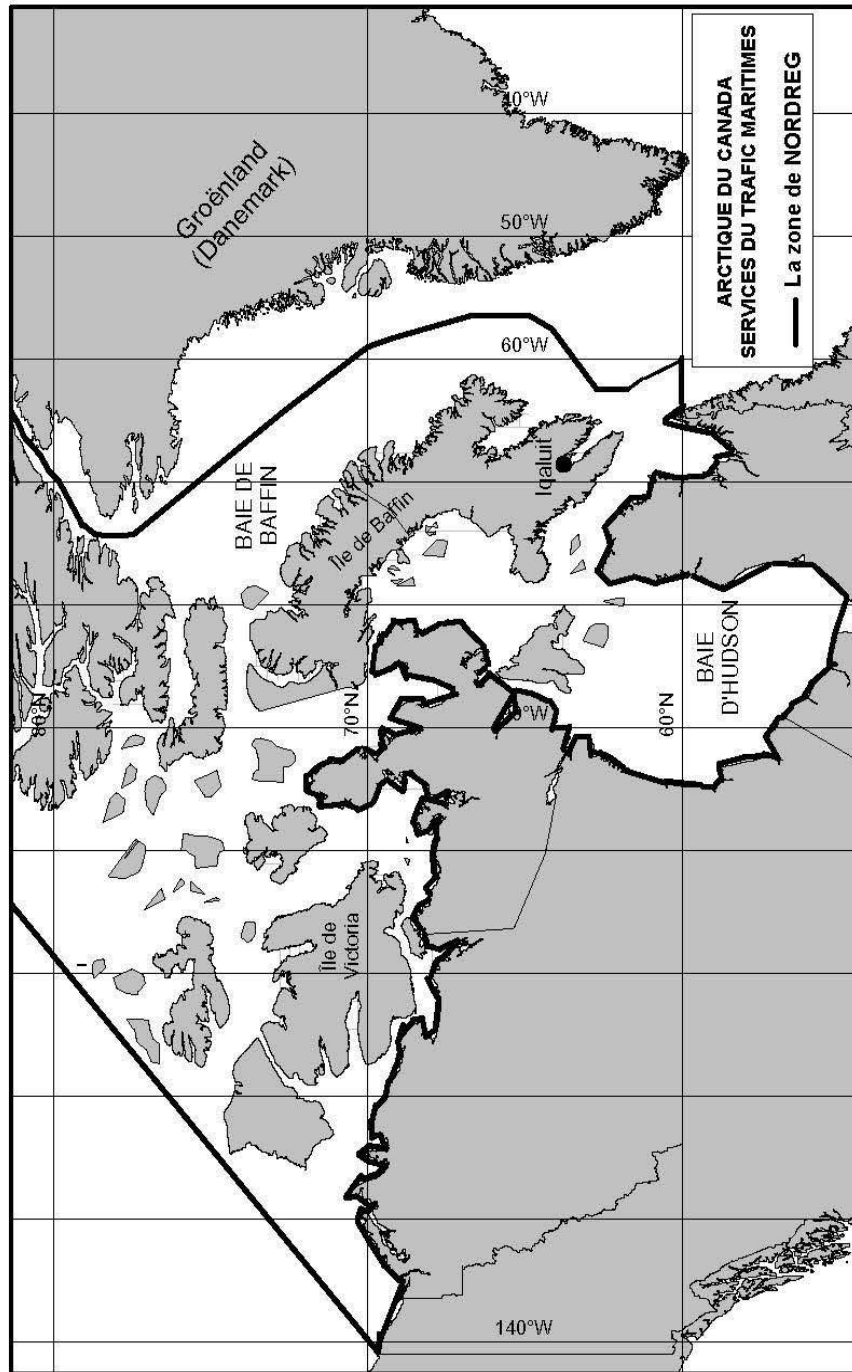
Toutes les demandes doivent contenir les informations suivantes :

- 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 le plus récente dont on dispose à bord.

L'information sur l'état des glaces, le déplacement dans les glaces et l'assistance de brise-glace est disponible par le truchement du Système de trafic 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».





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		<i>Trafic entrant seulement</i>	Un point par 44°19'11.4"N 66°34'12.4"W
2B	1		<i>Trafic sortant seulement</i>	Un point par 44°23'16.9"N 66°39'28"W
3A	1		<i>Trafic entrant seulement</i>	Un point par 44°30'09.3"N 66°15'56.5"W
3B	1		<i>Trafic sortant seulement</i>	Un point par 44°32'25.8"N 66°20'46"W
4A	1&2		Limite du secteur <i>Entrant</i>	Un point par 44°38'53.3"N 66°12'43.9"W
4B	2		Limite du secteur <i>Sortant</i>	Un point par 44°50'17.8"N 66°14'19.5"W
4C	2		<i>Trafic entrant seulement</i>	Un point par 44°44'49.1"N 66°10'32.7"W
4D	1&2		Limite du secteur - <i>Trafic sortant seulement</i>	Un point par 44°39'38.1"N 66°18'11.2"W

POINTS D'APPELS

NUMÉRO	SECTEUR	NOM	DESCRIPTION GÉNÉRALE ET CONDITIONS	DESCRIPTION GÉOGRAPHIQUE
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 - <i>Trafic entrant seulement</i>	Un point par 45°01'45.3"N 66°04'08.4"W
5B	2		Sortie nord du dispositif de séparation du trafic - <i>Trafic sortant seulement</i>	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
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

POINTS D'APPELS

NUMÉRO	SECTEUR	NOM	DESCRIPTION GÉNÉRALE ET CONDITIONS	DESCRIPTION GÉOGRAPHIQUE
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

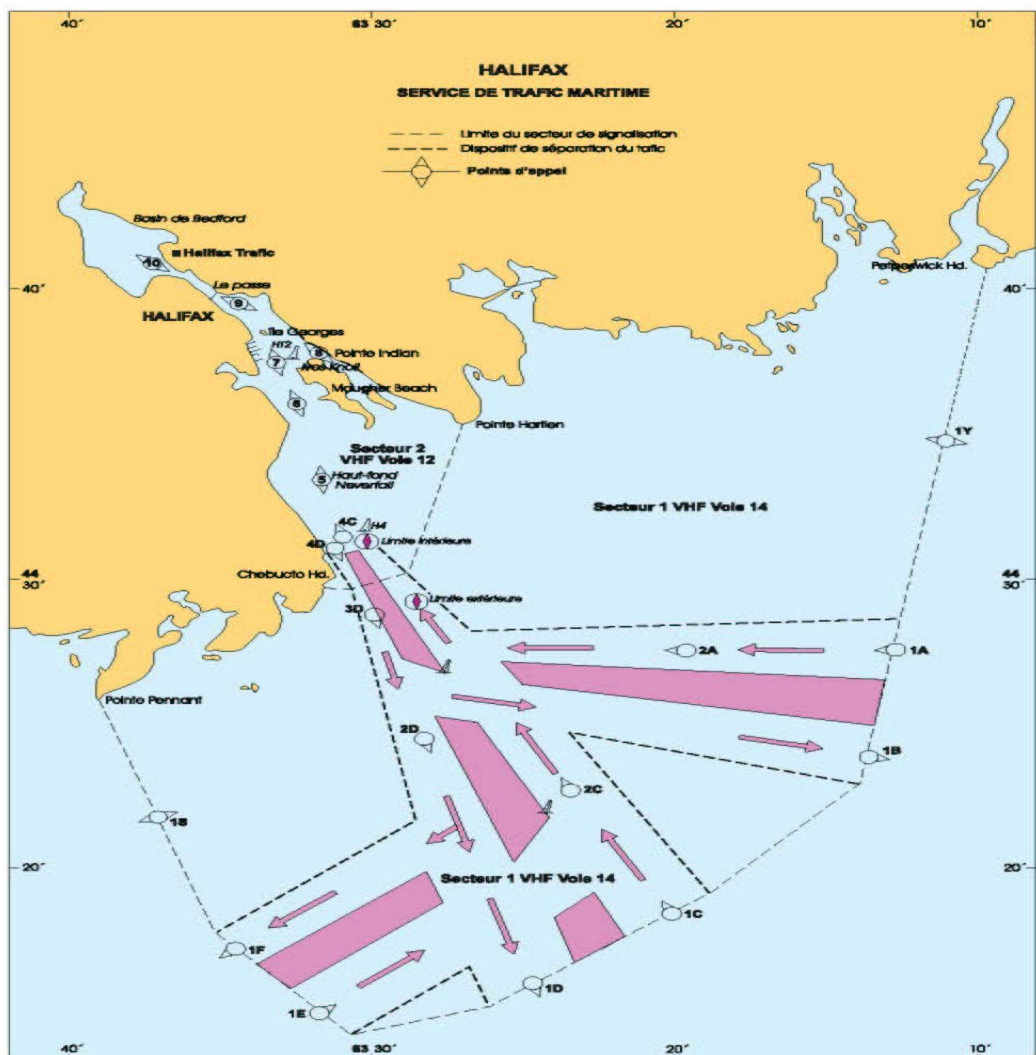
POINTS D'APPEL

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		<i>Trafic entrant seulement</i>	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		<i>Trafic entrant seulement</i>	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		<i>Trafic sortant seulement</i>	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		<i>Trafic sortant seulement</i>	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	<i>Les navigateurs doivent indiquer leur route et l'HPA au point d'appel 3D</i>	Une position à 44°31'15.2"N 63°31'16.1"W
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

POINTS D'APPEL

NUMÉRO	SECTEUR	NOM	DESCRIPTION GÉNÉRALE ET CONDITIONS	DESCRIPTION GÉOGRAPHIQUE
6	2	Feu de Maugher Beach	<i>Navires sortants. Les navigateurs doivent indiquer si leur route passe à l'est ou à l'ouest de la bouée de Neverfail Shoal</i>	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	<i>Navires entrants. Les navigateurs doivent indiquer si leur route passe à l'est ou à l'ouest de Georges Island</i>	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	<i>Navires sortants. Les navigateurs doivent indiquer si leur route passe à l'est ou à l'ouest de Georges Island</i>	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.

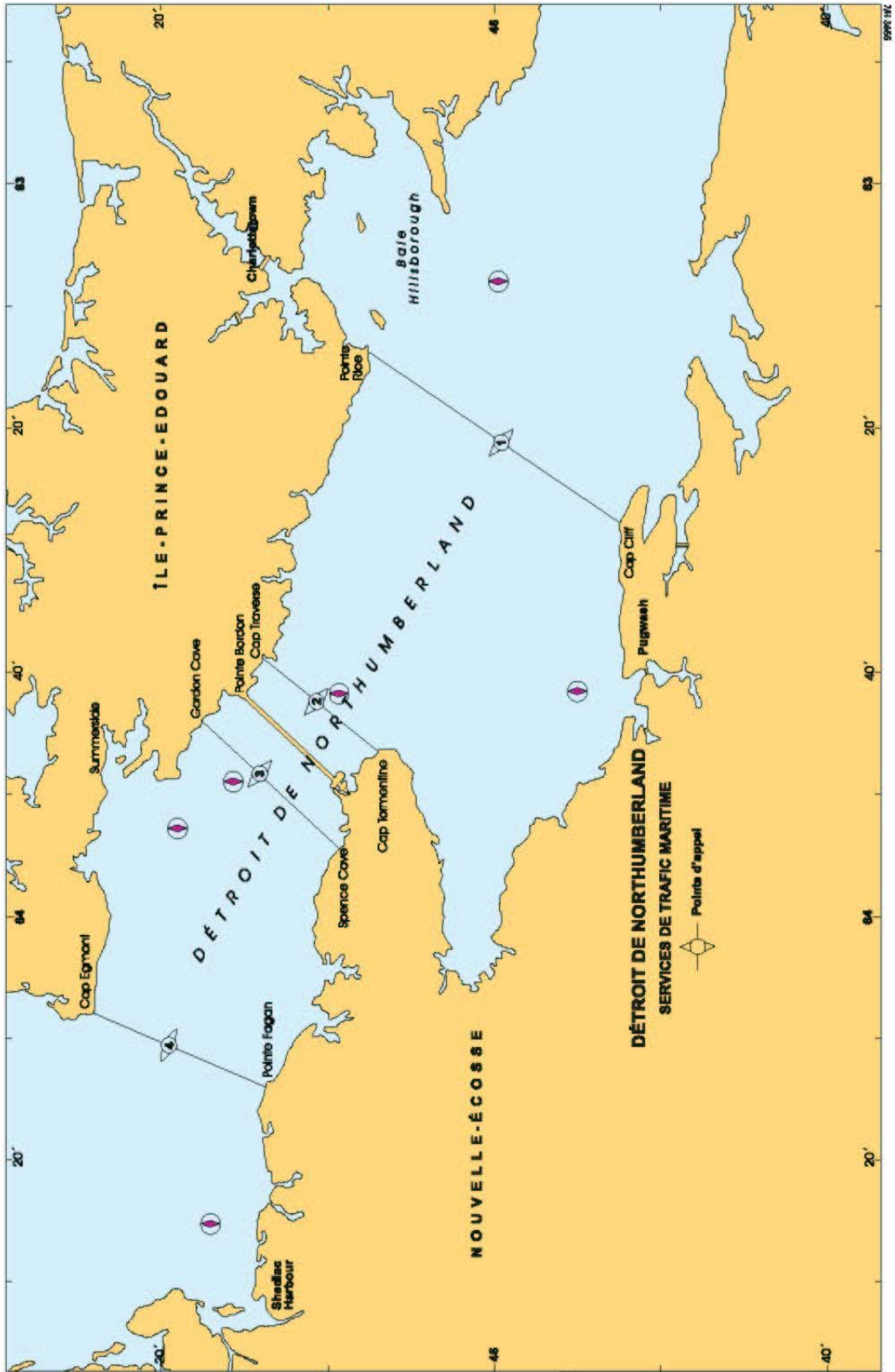
IDENTIFICATION ET FRÉQUENCES

Secteur	Identificateur	Voie	Fréquence (MHz)
1	<i>« Northumberland Trafic »</i>	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'étendant jusqu'à la rive.
2	La limite intérieure du secteur 1 et le rivage au Nord de la zone.

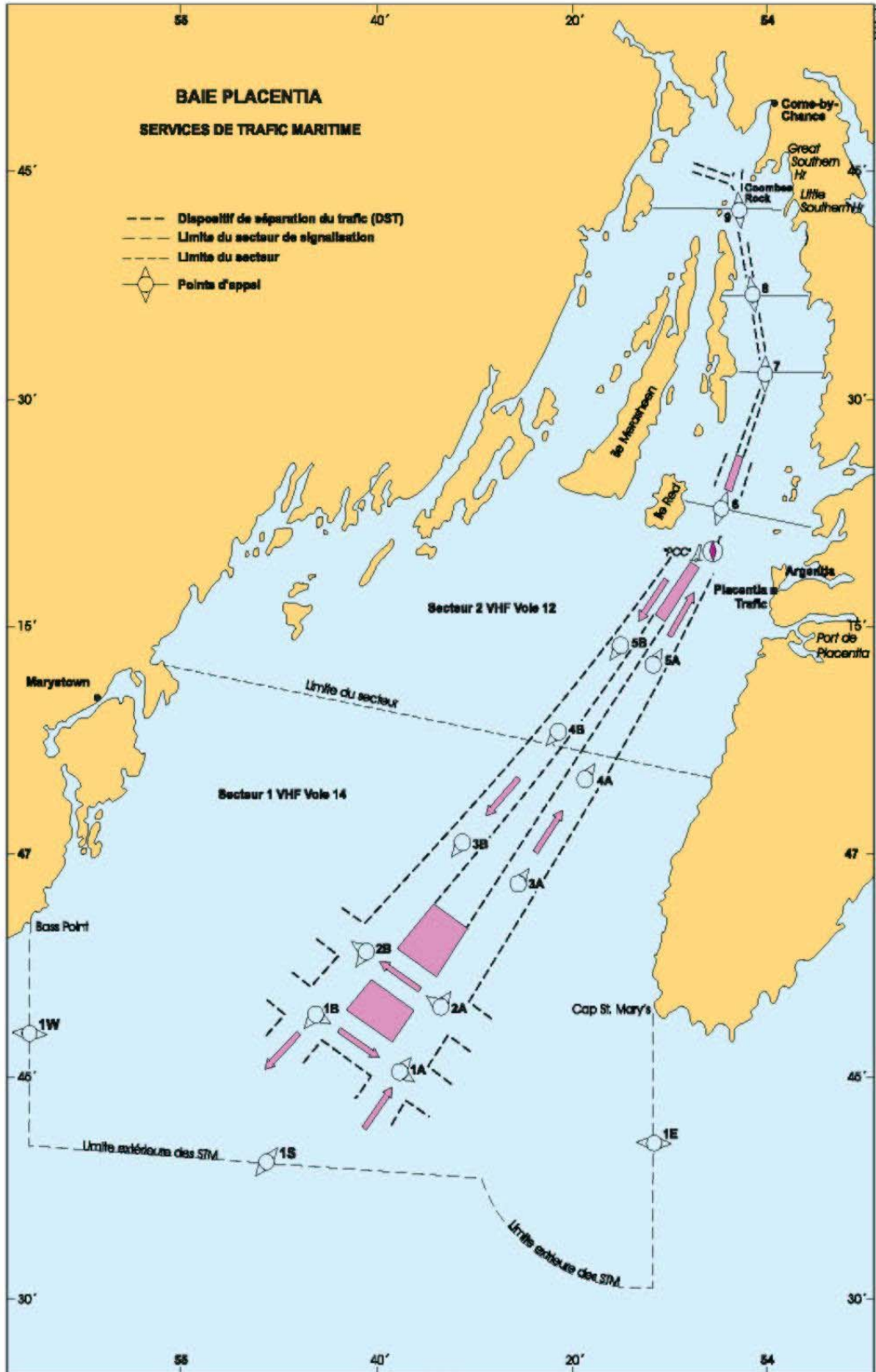
IDENTIFICATION ET FRÉQUENCES

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		<i>Entrant</i>	Une position à 46°45'25"N 54°37'44"W
2A	1		<i>Entrant</i>	Une position à 46°49'46"N 54°33'30"W
3A	1		<i>Entrant</i>	Une position à 46°57'52"N 54°25'41"W
4A	2		<i>Entrant</i>	Une position à 47°03'21.1"N 54°20'17.9"W
5A	2		<i>Entrant</i>	Une position à 47°12'22"N 54°12'08"W
1B	1		<i>Sortant</i>	Une position à 46°49'18"N 54°46'15"W
2B	1		<i>Sortant</i>	Une position à 46°53'20"N 54°40'56"W
3B	1		<i>Sortant</i>	Une position à 47°00'44"N 54°31'18"W
4B	1		<i>Sortant</i>	Une position à 47°08'07"N 54°21'38"W
5B	2		<i>Sortant</i>	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.

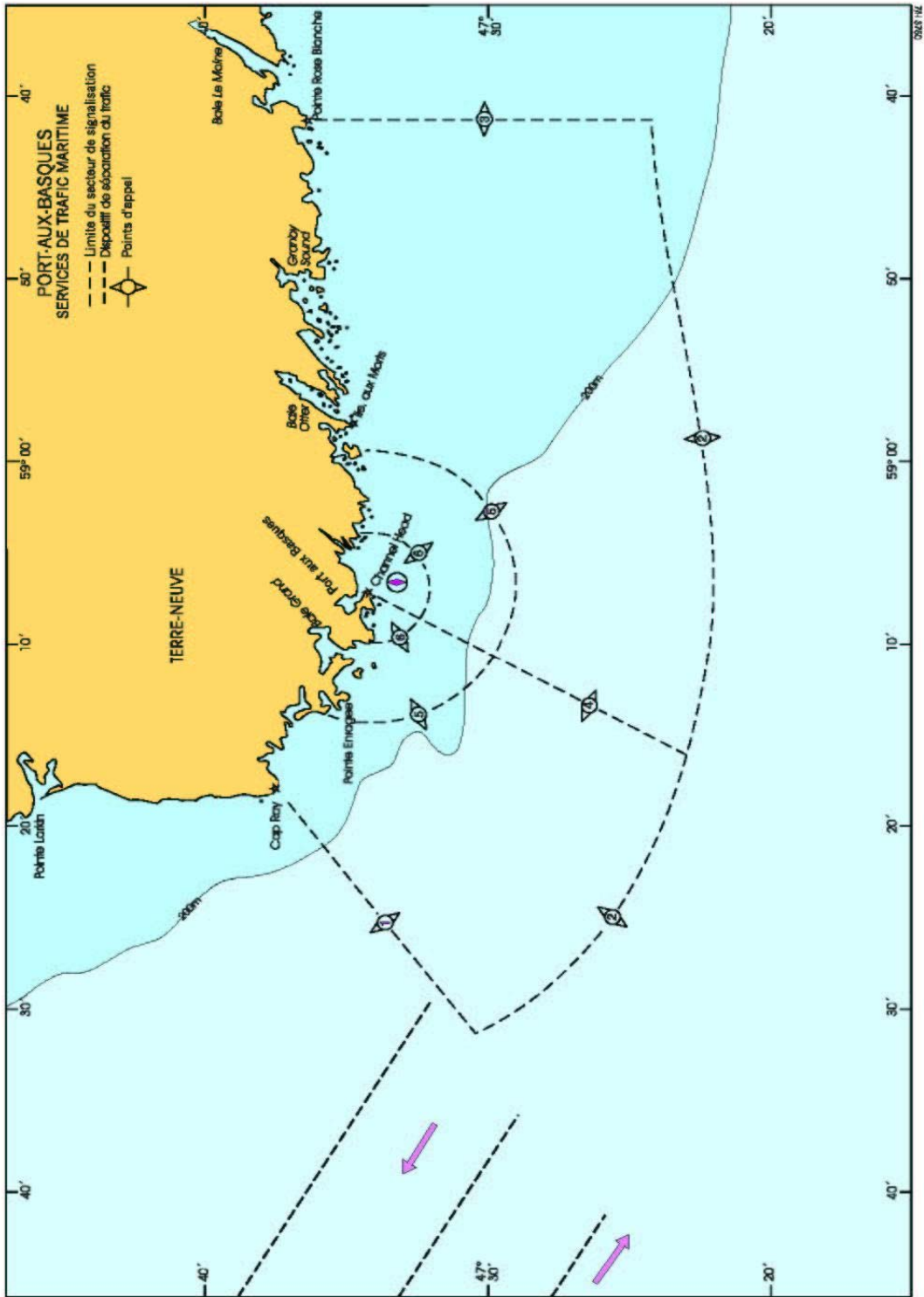
IDENTIFICATION ET FRÉQUENCES

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 à 090° (vrai) depuis le feu de cape St-Francis, 47°48'32"N 52°47'09.6"W, et une ligne tirée à 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.

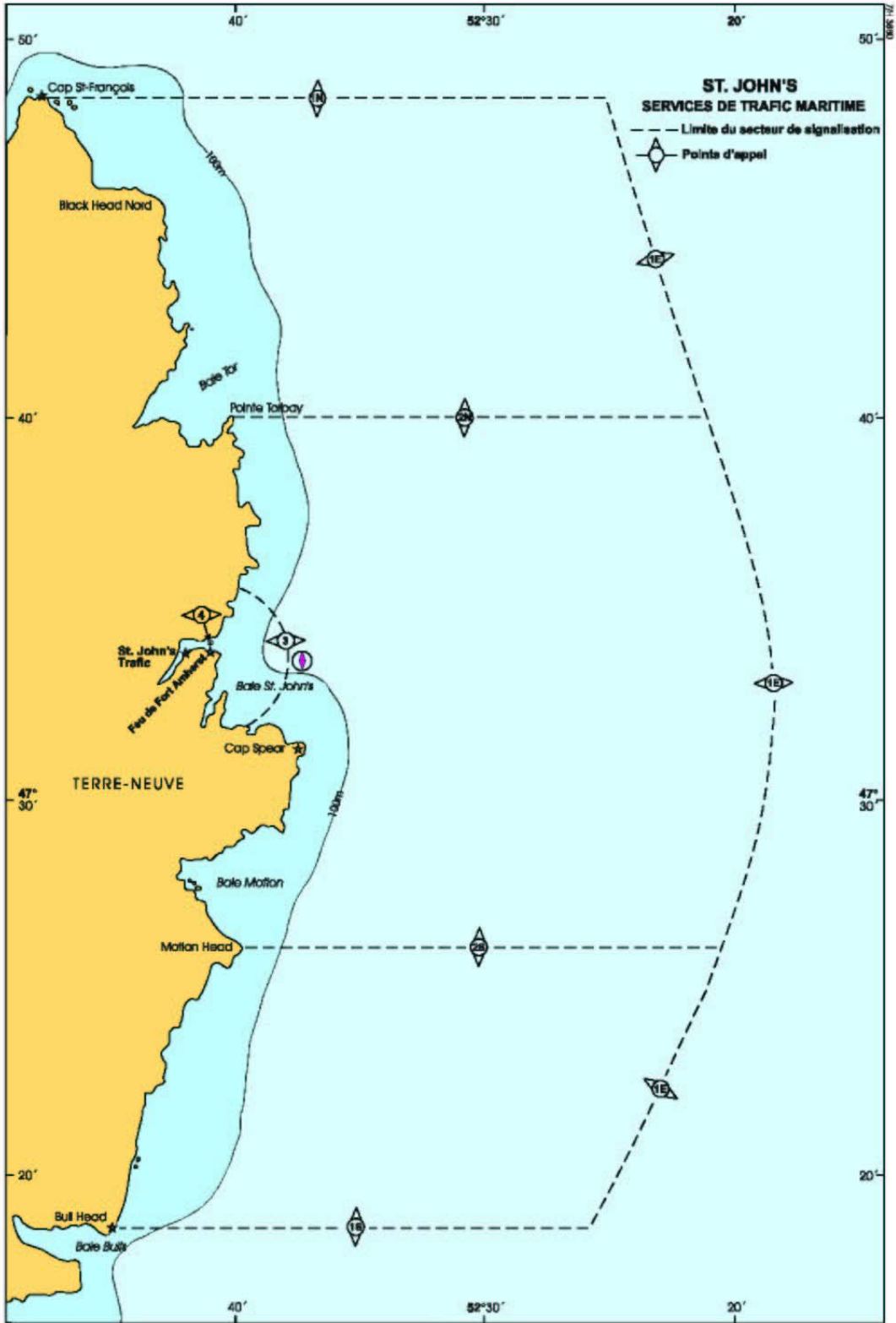
IDENTIFICATION ET FRÉQUENCES

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	156.500

POINTS D'APPEL

NUMÉRO	SECTEUR	NOM	DESCRIPTION GÉNÉRALE ET CONDITIONS	DESCRIPTION GÉOGRAPHIQUE
1	1	66W	Limite est de la zone	Meridien de Longitude 66°00'00"W.
1A	1	66W	Limite est de la zone – <i>Entrant</i>	Une position à 50°05'30"N 66°00'00"W.
1B	1	66W	Limite est de la zone <i>Sortant</i>	Une position à 50°01'25"N 66°00'00"W.
1C	1	66W	Limite est de la zone – <i>Entrant</i>	Une position à 49°59'20"N 66°00'00"W.
1D	1	66W	Limite est de la zone – <i>Sortant</i>	Une position à 49°52'30"N 66°00'00"W.
1E	1	66W	Limite est de la zone – <i>Entrant</i>	Une position à 49°38'40"N 66°00'00"W.
1F	1	66W	Limite est de la zone – <i>Sortant</i>	Une position à 49°34'25"N 66°00'00"W.
1G	1	66W	Limite est de la zone – <i>Entrant</i>	Une position à 49°26'15"N 66°00'00"W.
1H	1	66W	Limite est de la zone – <i>Sortant</i>	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	<i>Navires montants</i>	Une position à 49°13'40"N 67°21'20"W.
2B	1	Pointe des Monts	<i>Navires descendants</i>	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 <i>Navires montants</i>	Une position à 48°55'45"N 68°03'20"W.
3B	1/2	Pointe Manicouagan	Limite du secteur <i>Navires descendants</i>	Une position à 48°52'20"N 68°00'00"W.

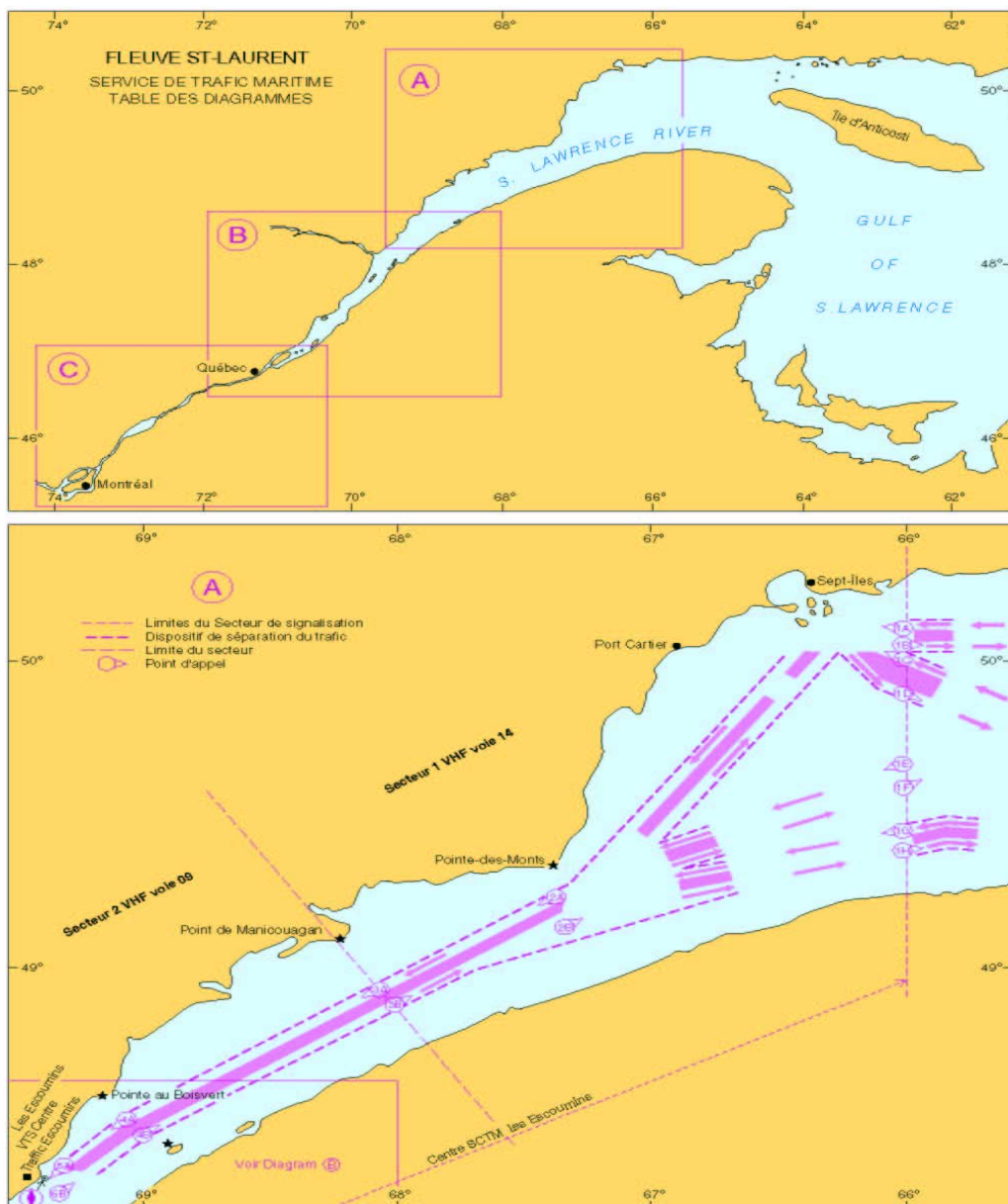
POINTS D'APPEL

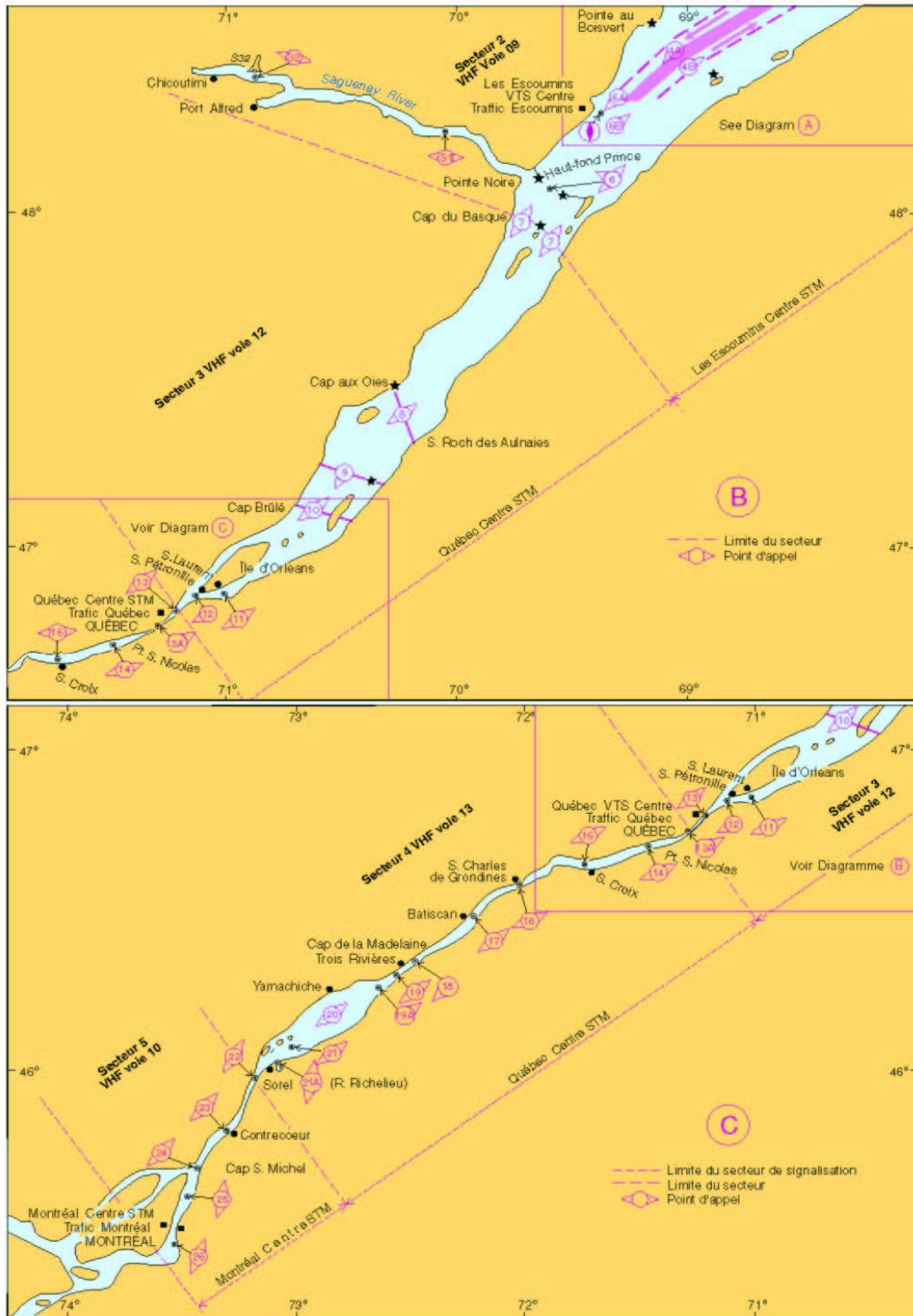
NUMÉRO	SECTEUR	NOM	DESCRIPTION GÉNÉRALE ET CONDITIONS	DESCRIPTION GÉOGRAPHIQUE
4	2	Pointe au Boisvert		Une ligne joignant les positions 48°33'55"N 69°08'32"W et 48°19'42"N 68°50'18"W.
4A	2	Pointe au Boisvert	<i>Navires montants</i>	Une position à 48°30'00"N 69°03'00"W.
4B	2	Pointe au Boisvert	<i>Navires descendants</i>	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	<i>Navires descendants seulement</i>	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	Cap Maillard Pilier de pierre	<i>Navires montants seulement</i>	Une ligne joignant les positions 47°15'19"N 70°35'12"W; et 47°11'30"N 70°17'36"W.
10	3	Cap Brûlé/ Beaujeu		Une ligne joignant les positions 47°06'31"N 70°43'01"W; et 47°03'18"N 70°27'24"W.
11	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.
12	3	Ste Pétronille (Île d'Orléans)	<i>Navires montants seulement</i>	Une ligne joignant les positions 46°50'41.5"N 71°07'57"W; et 46°49'42"N 71°07'42"W.
13	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-A	3	Sillery	<i>Navires descendants seulement</i>	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	<i>Navires montants seulement</i>	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.
19-A	4	Port Saint-François	<i>Navires descendants seulement</i>	Une ligne joignant les positions 46°16'21.5"N 72°37'10"W; et 46°16'50"N 72°37'48.5"W.
20	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.
21	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.
21-A	4	Pont Turcotte		Une position à 46°02'32"N 73°07'09"W.

POINTS D'APPEL

NUMÉRO	SECTEUR	NOM	DESCRIPTION GÉNÉRALE ET CONDITIONS	DESCRIPTION GÉOGRAPHIQUE
22	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.
23	5	Contreccœur		Une ligne joignant les positions 45°49'55.3"N 73°16'55.7"W; et 45°50'15"N 73°17'31"W.
24	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.
25	5	Poste 110		Une position à 45°37'54"N 73°29'18"W.
26	5	Point d'appel 2		Une position 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.





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 SCTM de Sarnia. On peut continuer d'utiliser l'indicatif "Sarnia Traffic".

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	<i>"Sarnia Traffic"</i>	11	156.55
2	<i>"Sarnia Traffic"</i>	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.
			<i>Ces navires devront spécifier la Cordwood. point</i>	

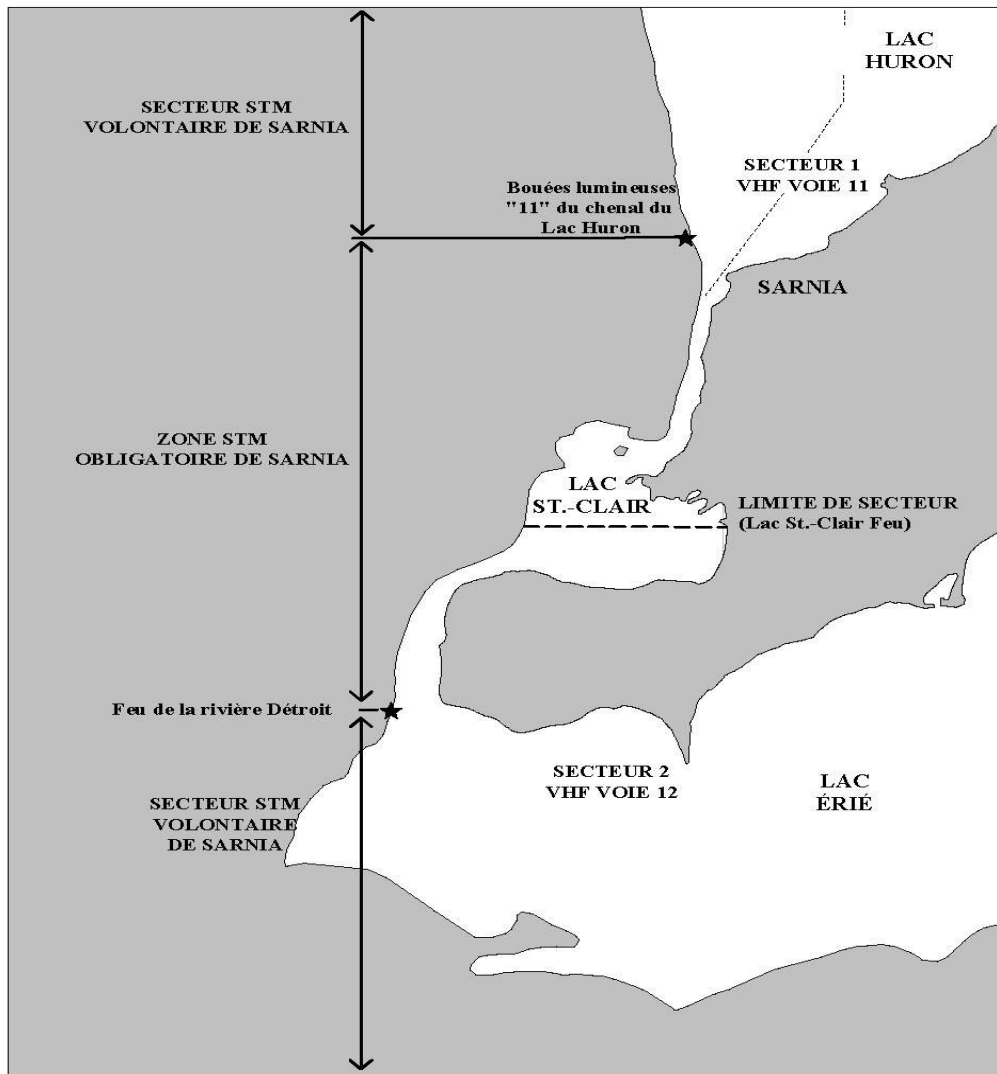
POINTS D'APPEL

NUMÉRO	SECTEUR	NOM	DESCRIPTION GÉNÉRALE ET CONDITIONS	DESCRIPTION GÉOGRAPHIQUE
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 (<i>descendant seulement</i>)	
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 (<i>descendant seulement</i>)	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 (<i>montant seulement</i>)	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 (<i>montant seulement</i>)	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 (<i>descendant seulement</i>)	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 (<i>montant seulement</i>)	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.
10	2	Station Belle Isle	Au feu de Belle Isle (<i>descendant seulement</i>)	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	<i>Immédiatement avant d'entrer ou de sortir de RougeRiver ou de ShortcutCanal</i>	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.

POINTS D'APPEL

NUMÉRO	SECTEUR	NOM	DESCRIPTION GÉNÉRALE ET CONDITIONS	DESCRIPTION GÉOGRAPHIQUE
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:

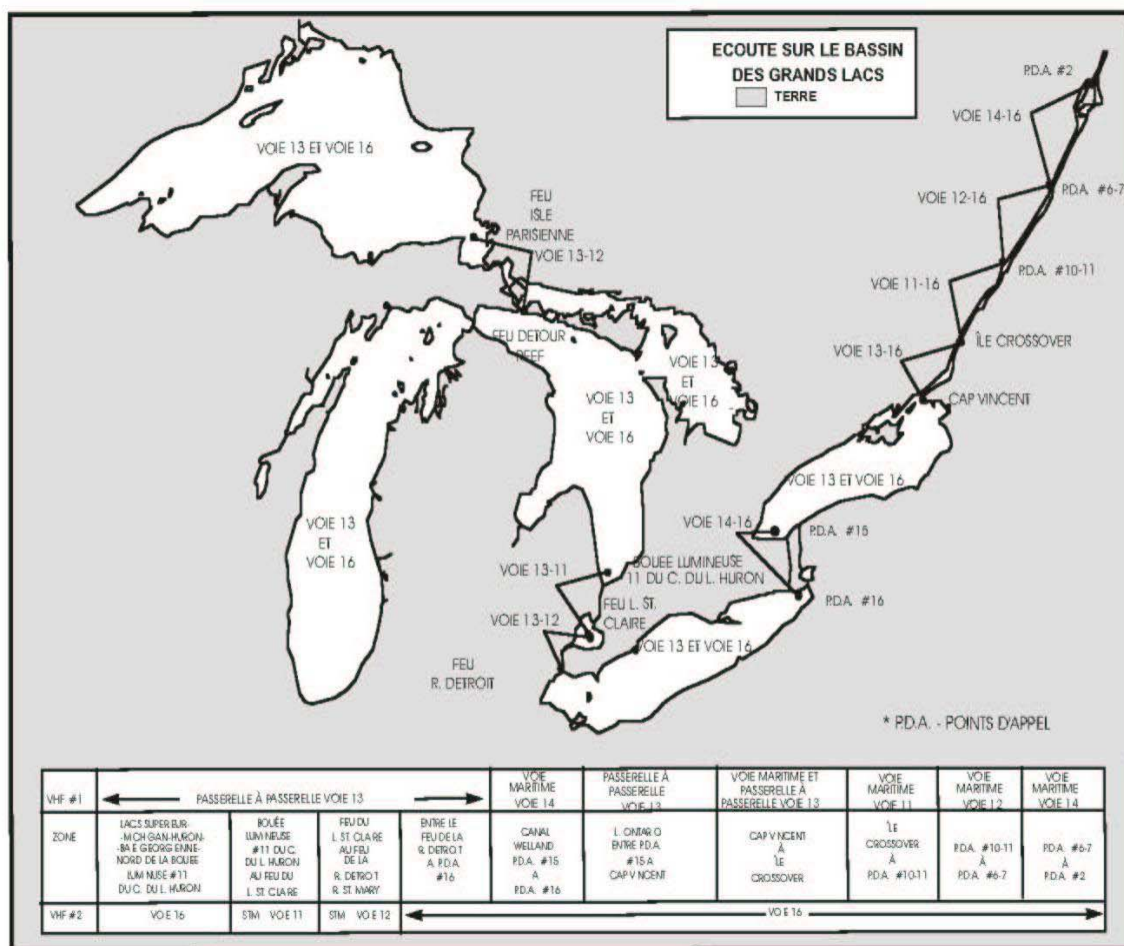
	ZONE	ÉCOUTE	REMARQUES
A)	Point d'appel #2 aux points #6-7 Voie maritime Beauharnois)	Voie 14 de la Voie maritime et voie 16	Exemption de la voie 13 entre passerelles pour cette zone.
B)	Points d'appel #6-7 aux points #10-11 (Voie maritime Eisenhower)	Voie 12 de la Voie maritime et voie 16	Exemption de 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 et les communications de la voie maritime dans cette zone.
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 13 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 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 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 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

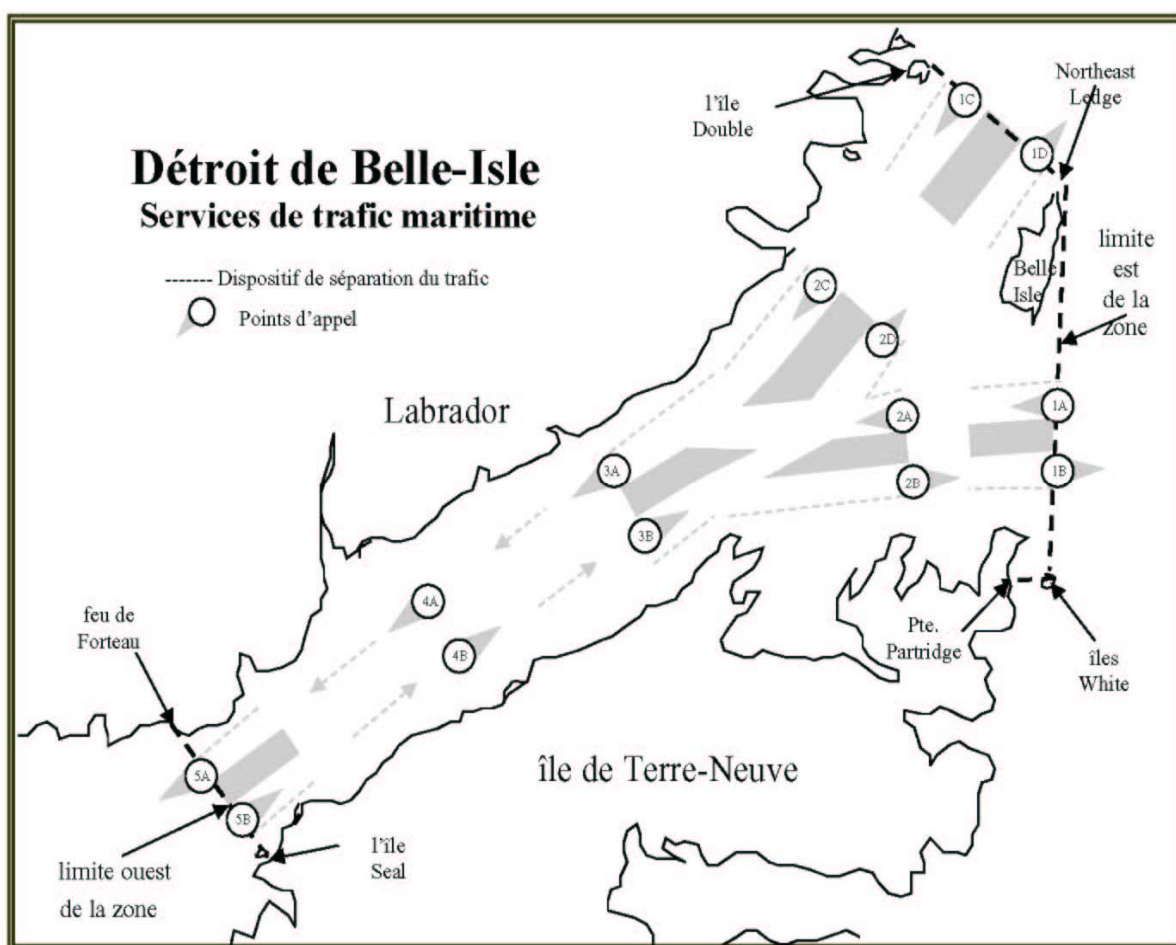
POINTS D'APPEL

NUMÉRO	SECTEUR	NOM	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

POINTS D'APPEL

NUMÉRO	SECTEUR	NOM	DESCRIPTION GÉNÉRALE ET CONDITIONS	DESCRIPTION GÉOGRAPHIQUE
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
5	1	Bouées C1 et C2		Une ligne à partir de la position 45°28'31.3"N 61°01'25.3"W, jusqu'à 45°21'08.3"N 61°13'49.3"W
6	1	Bouées C7 et C8		Une ligne à partir de la position 45°31'15.3"N 61°05'59.5"W, jusqu'à 45°20'58.3"N 61°21'43.4"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

POINTS D'APPEL

NUMÉRO	SECTEUR	NOM	DESCRIPTION GÉNÉRALE ET CONDITIONS	DESCRIPTION GÉOGRAPHIQUE
10	1	Porte de l'écluse nord du canal de Canso 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.

