

## **PARTIE 3**

### **SERVICES DE TRAFIC MARITIME (STM)**

#### **PACIFIQUE ET L'ARCTIQUE DE L'OUEST DU CANADA**

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 service 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 manœuvrer 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 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;
  - 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, le pilote ou la personne responsable du quart à la passerelle peut prendre toute mesure requise pour assurer la sécurité des personnes, du navire ou d'un autre navire.

Avant d'entrer dans une zone STM, le capitaine d'un navire doit s'assurer que l'équipement radio du navire peut recevoir et émettre les communications radio sur la fréquence appropriée pour le secteur 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 de trafic maritime ou de la voie navigable. Une autorisation ne remplace pas l'une quelconque des autorisations prescrites par une loi ou un règlement.

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

Il est nécessaire d'obtenir une autorisation avant :

- 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 SCTM sont celles spécifiées par l'Union internationale des télécommunications dans le «*Manuel UIT à l'intention du Service maritime mobile et du Service mobile maritime par satellite*».

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

- n'importe où sur le navire, lorsque le navire est au mouillage ou amarré à une bouée; 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 doivent être indiquées en fonction de l'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*; 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*.

## **LA CÔTE OUEST DU CANADA**

### **Utilisation de la langue anglaise**

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

### **ZONE INTERDITE AUX NAVIRES-CITERNES (ZINC)**

Afin de réduire la probabilité d'échouement sur la côte de la C.-B., en cas de bris de l'appareil à propulsion ou à gouverner, les navires-citernes charges naviguant de Valdez (Alaska) aux ports de la côte Ouest des É.-U. devraient cesser de naviguer dans la zone interdite aux navires-citernes. La zone interdite aux navires-citernes se définit comme suit :

Une ligne de                    54 00N 136 17W à  
                                       51 05N 132 30W à  
                                       48 32N 126 30W à  
                                       48 32N 125 09W

### **PROCÉDURES OPÉRATIONNELLES**

Les navires-citernes qui naviguent en direction sud à partir de l'Alaska vers le détroit Juan de Fuca devront observer les procédures suivantes :

Transmettre un message aux Services de trafic maritime coopératifs (STMC) (CVTS Offshore) lorsqu'ils franchissent le 54<sup>e</sup> parallèle nord, conformément à la norme relative aux rapports de navires de l'OMI.

Lorsqu'un navire-citerne présente une défectuosité ou une déficience qui nuit de quelque façon que ce soit à sa progression, un message faisant état du problème et des intentions du capitaine doit être envoyé sans tarder à la Garde côtière canadienne ou à la Garde côtière des États-Unis par l'une ou l'autre des voies suivantes :

- a. par l'entremise du Centre des Services de communications et trafic maritimes canadienne, sans frais;
- b. au Centre régional d'information maritime (CRIM) : [offshore@rmic.gc.ca](mailto:offshore@rmic.gc.ca)

### **Turn Point – Secteur d'exploitation particulier (SEP)**

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

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

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

#### *Navires visés*

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

#### *Procédures applicables au mouvement des navires*

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

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

## **DESCRIPTION DES ZONES**

### **Ouest du Canada**

Les zones STM de l'ouest du Canada comprennent toutes les eaux canadiennes sur le littoral ouest du Canada selon les informations qui se trouvent dans les annexes sur les zones STM de la présente partie et 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

### **Bassin de l'Athabasca et du Mackenzie**

Des zones de danger ont été identifiées et des procédures de rapport établies pour les navires qui naviguent entre Tuktoyaktuk et le Grand Lac des Esclaves.

## **APPLICATION AUX ZONES**

### **Zone visée par les services de trafic maritime coopératifs hauturiers (services communs de trafic maritime) -(CVTS)**

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

- a) a une jauge brute de 500 tonneaux ou plus;
- b) remorque ou pousse un navire, lorsque la jauge combinée du navire et du bâtiment qu'il remorque ou qu'il pousse est de 500 tonneaux ou plus de jauge brute; ou
- c) transporte un polluant ou des marchandises dangereuses, ou remorque ou pousse un navire transportant un polluant ou des marchandises dangereuses tels que le prescrivent les règlements suivants:
  - i) *Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures;*
  - ii) *Règlement sur les substances polluantes;*
  - iii) *Règlement sur le transport par mer des 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; cependant, nous encourageons les navires de 300 à 500 tonneaux de jauge brute, à participer pleinement au système pour en tirer le maximum d'avantages.

### **Ouest du Canada - Zones de trafic maritime locales**

Pour les navires qui se trouvent dans la zone STM de l'ouest du Canada ou qui s'appêtent à y entrer, le *Règlement sur les zones de Services de trafic maritime* 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 navires qui se trouvent dans la zone STM de l'ouest du Canada ou qui s'apprêtent à y entrer, le *Règlement sur les zones de Services de trafic maritime* 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;
- aux bateaux de pêche qui ont moins de 24 mètres de longueur et dont la jauge brute est d'au plus 150 tonnes.

### **Zone de trafic de l'Arctique canadien (NORDREG)**

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

### **EXIGENCES DES COMPTES RENDUS**

#### **Compte rendu – Secteur hauturier**

##### **Renseignements requis**

- (a) nom du navire;
- (b) indicatif d'appel du navire;
- (c) nom du capitaine du navire;
- (d) position du navire;
- (e) heure (UTC) à laquelle le navire est arrivé à la position;
- (f) route du navire, s'il y a lieu;
- (g) vitesse du navire, s'il y a lieu;
- (h) conditions météorologiques existantes;
- (i) heure (UTC) prévue d'entrée du navire dans la zone de Services de trafic maritime;
- (j) nom de la zone STM où le navire a l'intention d'entrer;
- (k) destination du navire;
- (l) l'heure (UTC) prévue d'arrivée du navire à destination;
- (m) route que le navire a l'intention de suivre;
- (n) nom du dernier port d'escale du navire;
- (o) tirant d'eau du navire;
- (p) toute marchandise dangereuse par classe, ou tout polluant, selon le cas, transportée à bord du navire ou à bord de tout navire remorqué ou poussé;
- (q) toute déféctuosité de la coque du navire, des machines de propulsion principales, des appareils à gouverner, des radars, des compas, de l'équipement de radiocommunications, des ancres ou des câbles;
- (r) tout déversement ou menace de déversement d'un polluant par le navire, dans l'eau, et tout dommage subi par le navire qui pourrait provoquer le déversement d'un polluant par le navire, dans l'eau;
- (s) nom de l'agent canadien ou américain du navire selon le cas, et
- (t) 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.

Le service *CVTS HAUTURIER* est administré à partir de l'endroit suivant :

Centre régional d'informations maritimes Garde côtière canadienne Suite 2380, case postale 12107 555 W. Hastings VANCOUVER BC V6B 4N6 <b>Courriel :OFFSHORE@RMIC.GC.CA</b>	Téléphone: 604-666-6011 Télécopieur: 604-666-8453 Télex: 04352586 Indicatif télex: <i>CGTC VAS VCR</i>  ou sans frais via un centre des SCTM
---	---

## **Comptes rendus de zones de trafic maritime locales**

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

### **Renseignements requis**

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

- (a) nom du navire;
- (b) indicatif d'appel du navire;
- (c) position du navire;
- (d) heure prévue d'entrée du navire dans la zone de Services de trafic maritime;
- (e) destination du navire;
- (f) heure prévue d'arrivée du navire à destination;
- (g) la présence de toute marchandise dangereuse, ou tout polluant, selon le cas, transporté à bord du navire ou à bord de tout navire qu'il remorque ou pousse;
- (h) heure prévue de départ du navire de son poste d'amarrage;
- (i) heure prévue d'arrivée du navire au prochain point nécessitant un compte rendu.

### **Arrivée dans une zone**

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

Exception: Les navires qui détiennent déjà une autorisation en règle ne sont pas tenus de transmettre ce compte rendu

### **Arrivée à un point d'appel**

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

### **Arrivée au poste d'amarrage**

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

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

### **Manœuvres**

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

- (i) une 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 toute autre manœuvre susceptible de nuire à la sécurité de la navigation.

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

### **Changement dans les renseignements**

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

### **Comptes rendus ayant trait à des incidents**

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

- (i) toute existence d'un incendie à bord d'un navire;
- (ii) l'implication du navire dans un abordage, un échouement ou un talonnage;
- (iii) toute défectuosité de la coque du navire, des machines de propulsion principales, des appareils à gouverner, du radar, des compas, de l'équipement de radiocommunications, des ancres ou des câbles;
- (iv) tout déversement ou menace de déversement de polluant par le navire dans l'eau;
- (v) l'observation 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;
- (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.

### **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 comptes rendu ne sera accordée que lorsque d'autres mesures de rechange auront été prises afin de donner les renseignements essentiels si ces procédures ou formalités sont jugées aussi sûres que celles exigées dans le Règlement.

On peut obtenir l'autorisation de suivre des formalités et des procédures différentes en soumettant une demande écrite au surintendant régional 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.

### **ACCORD CANADA/AMÉRICAIN SUR UN SYSTÈME COMMUN DE TRAFIC MARITIME**

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

#### **Services communs de trafic maritime (CVTS)**

Il est obligatoire de participer au système de trafic coordonné par les Centres de trafic de Tofino, Seattle et Victoria dans les eaux territoriales du Canada et des États-Unis. Même si la participation au large des eaux territoriales du Canada et des États-Unis est facultative, on incite fortement les navires à participer au système afin de bénéficier pleinement des services de trafic maritime disponibles qui couvrent un rayon assez grand au large, soit environ 60 milles marins. Comme services offerts, mentionnons l'information sur le trafic, les avertissements relatifs au trafic maritime intense ou à toute autre condition dangereuse, et bien d'autres services d'aide en route.

#### **Tofino Traffic**

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

Les services de trafic maritime à partir du point 124 40 00 W dans le détroit Juan de Fuca vers l'ouest du méridien 127° ouest de longitude et croisant au sud le parallèle 48° nord de latitude à partir de la côte ouest de l'État de Washington sont fournis par le Centre SCTM de Pointe Amphitrite, C.-B. (Centre de trafic de Tofino – *Tofino Traffic*).

Lorsqu'ils naviguent vers la région de Juan de Fuca, tous les navires de 300 tonneaux de jauge brute ou plus, y compris les remorqueurs, croisant la longitude 127W ou la latitude 48N devrait communiquer avec le Centre de trafic de Tofino sur la voie VHF 74 (156.725 MHz).

### **Seattle Traffic**

#### *Détroit de Juan de Fuca*

Les services de trafic maritime dans le secteur englobant toutes les eaux du Canada et des États-Unis à partir du méridien de longitude 124 40'00W qui coupe les littoraux du Canada et des États-Unis et de là vers l'est en traversant le détroit Juan de Fuca, y compris toutes les eaux situées au sud et à l'est d'une ligne partant de Pointe Church jusqu'au feu de Race Rocks à l'intersection de la frontière internationale entre le Canada et les États-Unis jusqu'au feu du banc Hein (Hein Bank) et jusqu'à la bouée à cloche à Pointe Cattle, et au sud d'une ligne partant de l'île Sucia jusqu'à la bouée «2» du récif Clements, de là jusqu'à la bouée lumineuse «A» à gong du banc Alden jusqu'au littoral de Pointe Birch, y compris les eaux américaines entourant l'île Gulf sont fournis par la Garde côtière des États-Unis à partir du Centre STM de Puget Sound situé à Seattle, WA. (Seattle Traffic)

Toutes les communications avec les navires dans ces secteurs seront effectuées par le Centre de trafic de Seattle (Seattle Traffic) sur la voie VHF 5A (156.250 MHz).

### **Victoria Traffic**

#### *Détroit de Haro et approches, Passage Boundary, partie sud du détroit de Georgia*

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

Toutes les communications avec les navires dans ces secteurs seront effectuées par le Centre de trafic de Victoria sur la voie VHF 11 (156.55 MHz).

## **EXIGENCE DU RAPPORT DE NOTIFICATION PRÉALABLE A L'ARRIVÉE**

### ***Notification préalable de 96 heures et de 24 heures avant d'entrer en eaux canadiennes/américaines***

Afin d'accroître la sécurité publique et la sûreté et d'assurer le mouvement continu des échanges commerciaux, les gardes côtières du Canada et des États-Unis ont élaboré des exigences de notification préalable pour les navires entrant en eaux canadiennes/américaines.

### **Pour les navires se dirigeant vers un port canadien :**

#### **Rapport d'Information Préalable à l'Arrivée (RIPA)**

Un rapport d'information de **96 heures** avant l'arrivée et un rapport **24 heures** avant l'arrivée des Services de trafic maritime coopératifs (STMC) doivent être présentés directement au Centre régional d'information maritime (CRIM) des Services de communication et de trafic maritimes (SCTM) par l'intermédiaire d'une des méthodes énumérées ci-dessous. Voir section 4 de ce manuel pour un exemple du message

#### **RAPPORT STMC PRÉALABLE À L'ARRIVÉE / RAPPORT STMC – SECTEUR HAUTURIER**

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

Centre régional d'informations maritimes Garde côtière canadienne Suite 2380, case postale 12107 555 W. Hastings VANCOUVER BC V6B 4N6 <b>Courriel :OFFSHORE@RMIC.GC.CA</b>	Téléphone: 604-666-6011 Télécopieur: 604-666-8453 Télex: 04352586 Indicatif télex: <i>CGTC VAS VCR</i>  ou sans frais via un centre des SCTM
---	---

## **Pour les navires se dirigeant vers un port américain :**

### **NOTIFICATION D'ARRIVÉE**

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

Courriel : [SANS@NVMC.USCG.gov](mailto:SANS@NVMC.USCG.gov)

**Téléphone** : 1-800-708-9823      **Télexcopieur** : 1-800-547-8724

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

Pour les navires de 300 tonneaux de jauge brute et plus, Le **rapport STMC – secteur hauturier déposé 24 heures à l'avance** est le même que celui que les navires se dirigeant vers un port canadien utilisent et est également envoyé aux SCTM, au CRIM ou au Seattle Marine Exchange en se servant de l'une des méthodes décrites ci-dessus.

### **Seattle Marine Exchange:**

E-mail: [operations@marineexchange.sea.com](mailto:operations@marineexchange.sea.com)

Telex: 6734358, "MAREX"

Fax: 206-443-3839

## **FORMAT DES RAPPORTS STMC PRÉALABLES / RAPPORT STMC – SECTEUR HAUTURIER**

Le rapport STMC préalable est une mesure coopérative entre la Garde côtière canadienne et la Garde côtière des États-Unis afin de réduire le nombre de rapports que doivent déposer les navires qui transitent dans nos ports collectifs. Ce rapport unique rencontre les besoins des rapports STMC – secteur hauturier exigés par le Canada, ainsi que la notification préalable à l'arrivée du navire aux É.-U., et la notification préalable à l'arrivée de l'état de Washington.

### **Format requis : Système standard de signalement des navires de l'OMI**

<b>ALPHA</b>	Nom du bateau, indicatif d'appel, pavillon, et numéro international de l'OMI (numéro de registre du Lloyd). Si le bateau n'a pas de numéro international de l'OMI, son numéro officiel.
<b>BRAVO</b>	Date et heure actuelles (UTC – temps universel converti).
<b>CHARLIE</b>	Position actuelle.
<b>ECHO</b>	Route vraie.
<b>FOXTROT</b>	Vitesse en nœuds et dixièmes de nœuds.
<b>GOLF</b>	Port de départ.
<b>HOTEL</b>	Date heure et point d'entrée dans le système. ETA (UTC) pour la bouée « J » à l'entrée du détroit de Juan de Fuca (si applicable).
<b>INDIA</b>	Destination et ETA (UTC) pour ce port ou ce lieu de destination.
<b>OSCAR</b>	Tirant d'eau statique maximum en mètres.
<b>PAPA</b>	Cargaison à bord. Si la destination est un port canadien : liste des marchandises dangereuses ou polluantes avec leur nom et leur numéro d'identification UN ou IMDG, le cas échéant. Si la destination est un port des États-Unis : nom et numéro d'identification des marchandises dangereuses telles que définies dans l'article 160.203 du CFR 33 (Le bateau doit également déclarer les articles figurant dans les articles 160.211 (a)(1) à (a) (16) et (b) du CFR 33 le cas échéant).

**QUEBEC** Tout défaut ou défaillance de la coque, du système de gouvernail, des machines, des instruments de navigation, des ancres ou des câbles, des instruments de communication radio obligatoires, du manque éventuel de personnel dans les rangs des officiers et des hommes d'équipage par rapport à la réglementation en vigueur dans l'État du pavillon et toute autre condition dangereuse.

**NOTE** : Pour tous les navires de 1600 tonnes de jauge brute et plus, à destination d'un port des États-Unis, la loi requiert que le système de gouvernail et la machinerie principale doivent être inspectés et testés en marche avant et en marche arrière, dans les 12 heures qui précèdent l'entrée dans le détroit de Juan de Fuca.

Lorsqu'en transit dans le cadre d'une approche vers le détroit de Juan de Fuca, on conseille à l'équipage des navires d'effectuer leurs tests de vérification avant l'arrivée, conformément à l'article 164.25 du CFR 33, et avant de passer la longitude 125 25 O.

On conseille aux navires en cabotage à moins de 25 miles de l'entrée du détroit de Juan de Fuca d'effectuer leurs tests de vérification avant l'arrivée aussi loin que possible des côtes et de maintenir un contact radio avec le centre de communication de Tofino lorsqu'ils changent de direction.

Si les tests en mer doivent être retardés pour des raisons de sécurité, il faut le faire savoir au centre des SCTM et demander la permission d'effectuer les essais dans les eaux ouvertes mais plus protégées du détroit de Juan de Fuca avant l'arrivée à la station de pilotage.

Ne testez pas le système de propulsion à l'intérieur du Dispositif de séparation du trafic (DST) ou à moins de 12 miles des côtes à moins que le centre des SCTM vous y autorise. Effectuez les tests plus loin des côtes si la brise de mer est forte ou si la mer est elle-même démontée et qu'aucun remorqueur n'est immédiatement disponible; coordonnez avec le centre des SCTM.

**SIERRA** Conditions météo sur les lieux, si violentes.

**TANGO** Représentant du navire et/ou propriétaire.

**UNIFORM** Taille et type du navire.

**XRAY**

**1 Si vous devez arriver dans un port canadien – date d'expiration :**

- i. du Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures et du Certificat de conformité;
- ii. du Certificat international de prévention de la pollution par des substances nocives et du Certificat de conformité;
- iii. du Certificat de conformité (tankers transportant des produits chimiques);
- iv. du Certificat d'assurance conforme à la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures;
- v. Indiquez si un plan d'urgence en cas de pollution par des hydrocarbures est à bord;
- vi. Indiquez si des mesures en cas de déversement d'hydrocarbure sont en place et mentionnez l'organisme en charge de la mise en œuvre de ces mesures dans votre port de destination.

**2 Si vous devez arriver dans un port des États-Unis :**

- i. Indiquez votre intention éventuelle de transférer du carburant et/ou de l'huile de lubrification. Si c'est le cas, spécifiez le type et la quantité;
- ii. Indiquez le nom du plan d'urgence en cas de déversement de l'État de Washington;
- iii. Société de classification du navire;
- iv. Nom et numéro de téléphone de la personne pouvant être contactée 24 h sur 24 en cas de problèmes liés au navire.

*Pour des sorties de moins de 24 heures, signalez-vous avant le départ. Signalez également tout changement d' EPA supérieur ou égal à 6 heures.*

**3 Numéro d'identification du service maritime mobile (ISMM).**

#### 4 Certificats :

- i. Certificat délivré en vertu du code ISM (le cas échéant)
  - a. Si le navire en possède un, mentionnez le nom de l'organisme qui a délivré le certificat?
- ii. Certificat de gestion de la sécurité conforme au code ISM et document de conformité
  - a. Quelles sont les dates de délivrance et d'expiration?



#### 5 Eau de ballast - si votre navire transporte de l'eau de ballast:

- i. Avez-vous effectué la charge et la vidange des ballasts conformément aux exigences dictées par le port de destination depuis votre dernière escale? OUI ou NON
- ii. Avez-vous effectué un échange de l'eau de ballast depuis votre dernier port d'appel selon le Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast du Canada? OUI ou NON
- iii. Avez-vous atteint la norme de renouvellement de l'eau de ballast selon les exigences du règlement canadien sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast du Canada? OUI ou NON
- iv. Avez-vous mis en application un plan de gestion de l'eau de ballast [section 11 des directives canadiennes du Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast du Canada et d'IMO selon A.868 (20) ? OUI OU NON.
- v. Avez-vous avisé les autorités du Canada et des États-Unis comme il se doit? OUI ou NON

**NOTE :** Il est obligatoire de présenter un rapport concernant les eaux de ballast (avant l'arrivée du navire à sa première escale) à l'aide d'une des méthodes suivantes :

##### À destination des États-Unis :

USCG c/o Smithsonian. Télécopie : 301-261-4319 ou

Rapport en ligne au Centre national d'échange des informations concernant les eaux de ballast (National Ballast Information Clearinghouse) à <http://invasions.si.edu/ballast.htm>

Courriel : [ballast@serc.si.edu](mailto:ballast@serc.si.edu)

Visitez <http://invasions.si.edu> pour de plus amples informations et pour les mises à jour.



**À destination du Canada:** SCTM via Centre Régional d'Informations Maritimes  
(voir information à la page 3-9)

#### **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 le plus proche. Toutes les heures données dans les comptes rendus NORDREG doivent être en temps universel coordonné (UTC).

#### **Informations requises :**

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 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 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 déféctuosité de la coque du navire, des appareils de propulsion principale, des appareils à gouverner, du radar, compas, équipement de radiocommunications, ancres ou câbles;
- (s) tout déversement ou menace de déversement d'un polluant par le navire, dans l'eau, et tout dommage subi par le

- (t) 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.

**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 m<sup>3</sup> (15988 pi<sup>3</sup>); 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.

**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 doit être donné 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 453m<sup>3</sup> (15,988pi<sup>3</sup>) 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.



Le service *NORDREG CANADA* est administré à partir de l'endroit suivant :

*Centre SCTM d'Iqaluit Garde côtière canadienne C.P. 189 IQALUIT NU X0A 0H0	Téléphone – 867-979-5724 Télécopieur – 867-979-4264 Télex (Téléfax) 063-15529 Indicatif télégraphique - NORDREG CDA
--	--

**\*Nota :** En opération de la mi-juin à la mi-novembre, approximativement. Les dates d'ouverture et de fermetures de saison seront annoncées par un avis à la navigation

## **PROCÉDURES RELATIVES AUX AVIS DE SÉCURITÉ MARITIME SUR LE FLEUVE MACKENZIE**

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

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

- 1 **Du port de Wrigley jusqu’à la rivière Horn**
  - Les navires descendants signalent leur arrivée au point milliaire 0 et leur départ au point milliaire 65.
  - Les navires montants signalent leur arrivée au point milliaire 65 et leur sortie au point milliaire 0.
- 2 **Head of the Line jusqu’à Fort Simpson**
  - Les navires descendants signalent leur arrivée au point milliaire 130, et à nouveau avant de quitter le point milliaire 181 et signalent leur sortie au point milliaire 205.
  - Les navires montants signalent leur arrivée au point milliaire 205 et leur sortie au point milliaire 130.
- 3 **De Camsell Bend jusqu’à Jones Landing**
  - Les navires descendants signalent leur arrivée au point milliaire 282 et leur sortie au point milliaire 325.
  - Les navires montants signalent leur arrivée au point milliaire 325 et leur sortie au point milliaire 282.
- 4 **De Blackwater river jusqu’à la Old Fort Point**
  - Les navires descendants signalent leur arrivée au point milliaire 400 et leur sortie au point milliaire 480.
  - Les navires montants signalent leur arrivée au point milliaire 480 et leur sortie au point milliaire 400.
- 5 **Rapides de Sans Sault**
  - Les navires descendants signalent leur arrivée au point milliaire 620 et leur sortie au point milliaire 645.
  - Les navires montants signalent leur arrivée au point milliaire 645 et leur sortie au point milliaire 620.
- 6 **Rapides de Ramparts**
  - Les navires descendants signalent leur arrivée au point milliaire 667 et leur sortie au point milliaire 680.
  - Les navires montants signalent leur arrivée au point milliaire 680 et leur sortie au point milliaire 667.
- 7 **Chenal Oniak**
  - Les navires signalent leur arrivée à l’entrée du chenal Oniak à partir des chenaux suivants : chenal Middle, chenal Luker et chenal East.
  - Les navires signalent sortie du chenal Oniak vers les chenaux suivants : le chenal Middle, le chenal Luker et le chenal East.
- 8 **Chenal East – d’Inuvik jusqu’à Tununuk**
  - Les navires descendants signalent leur arrivée à la sortie d’Inuvik et leur sortie soit à l’entrée du chenal Oniak ou au point milliaire 1040.
  - Les navires montants en direction d’Inuvik signalent leur entrée au point milliaire 1040 ou à l’entrée du chenal Oniak et signalent leur arrivée à Inuvik.
- 9 **Chenal est - Kittigazuit**
  - Les navires descendants signalent leur arrivée au point milliaire 1070 et leur sortie à la bouée de direction du point milliaire 1081.
  - Les navires montants signalent leur arrivée à la bouée de direction du point milliaire 1081 et leur sortie au point milliaire 1070.

10 **Les navires devraient aussi signaler au Centre SCTM d’Inuvik leur entrée et/ou leur sortie des chenaux étroits suivants du Delta de Mackenzie:**

- |                          |                                  |
|--------------------------|----------------------------------|
| - Chenal d’Aklavik       | - Rivière Peel                   |
| - Rivière Rouge Arctique | - Chenal Phillips                |
| - Chenal de Husky        | - Chenal Schooner                |
| - Chenal de Napoiak      | - Chenal de Tiktalik             |
| - Chenal Neklek          | - Chenal d’entrée de Tuktoyaktuk |
| - Chenal Peel            |                                  |

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

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

S’ils ne peuvent obtenir la communication avec le Centre SCTM d’Inuvik sur la fréquence 5803 kHz, les navigateurs peuvent utiliser la voie VHF 16 (156.8 MHz) si elle est disponible, soit directement ou en passant par un autre navire, pour le relais possible au Centre SCTM d’Inuvik.

Les avis de sécurité devraient comprendre les renseignements suivants :

- (a) Nom du remorqueur et nombre de chalands remorqués, et si ces derniers sont chargés ou légers;
- (b) Direction du voyage, c.-à-d. vers le nord, le sud, etc;
- (c) Zone de danger;
- (d) Point milliaire;
- (e) Heure;
- (f) Remarques.

**EXEMPLE:**

*Inuvik Radio Garde côtière, ici Kitikmeot, en direction sud avec 6 chalands chargés, entrant dans la zone 6 au point milliaire 680, à 1030 heure locale; heure prévue d’arrivée au point milliaire 660 à 1530 heure locale. Avez-vous du trafic à rapporté ?*

Si la communication avec le Centre SCTM d’Inuvik ne peut être obtenue soit directement ou en passant par un autre navire, le navire devrait transmettre sa position sur les ondes dans l’espoir qu’elle sera captée et relayée.

**INFORMATION MARITIME**

**Avis à la navigation**

Les Avis à la navigation (AVNAV) délivrés pour la côte ouest du Canada et l’Arctique de l’ouest 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<sup>er</sup> 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

P - Pacifique

H – Bassin de l’Athabasca et du Mackenzie

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 sont 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.

L'adresse internet pour les Avis à la navigation écrits pour la région du pacifique est : [http://www.pacific.ccg-gcc.gc.ca/mcts-sctm/notship/index\\_f.htm](http://www.pacific.ccg-gcc.gc.ca/mcts-sctm/notship/index_f.htm)

L'adresse internet pour les Avis à la navigation écrits des séries "A" & "H" est : <http://www.ccg-gcc.gc.ca/notship>.

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

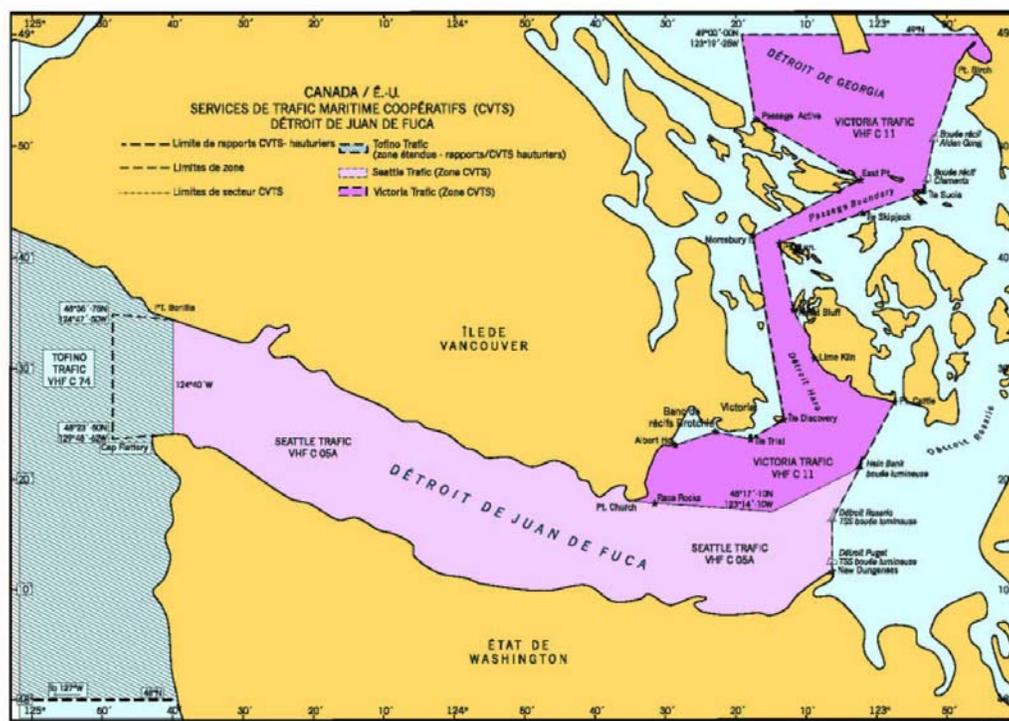
### Mise à jour de l'information

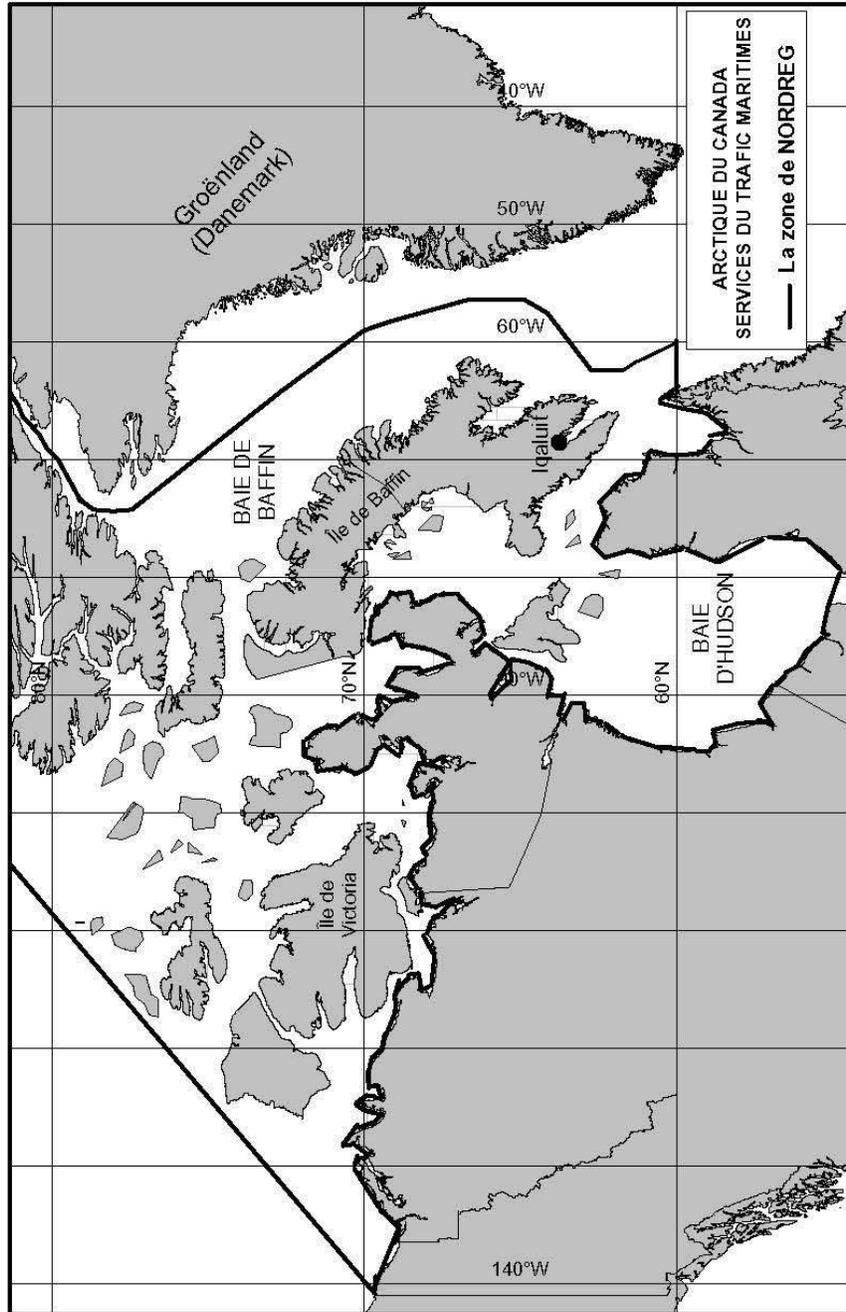
Les Avis aux navigateurs contiennent des renseignements qui servent à corriger les cartes marines et publications connexes. Des renseignements à jour sont offerts aux navires qui arrivent en eaux canadiennes afin de les informer des changements survenus entre la date d'émission de l'édition canadienne 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 CVTS Hauturier ou *NORDREG CANADA*. Les demandes peuvent également être acheminées par le biais de tout Centre SCTM figurant dans la liste de 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-glaces est disponible par le truchement du 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 PRINCE RUPERT

#### SECTEURS ET LIMITES

Secteur	Limites
1	Toutes les eaux canadiennes au nord de l'île de Vancouver à partir d'une ligne joignant le feu de Cape Caution 51°09'50"N 127°47'06"W; à Triangle Island 50°52'00"N 129°05'00"W; de là suivant une ligne de 220 degrés (vraie) à la limite de la mer territoriale; de là à la frontière d'Alaska/Colombie Britannique, mais sans inclure les eaux décrites dans le secteur 2 ou les îlots du continent et les voies extérieure de la couverture VHF.
2	Toutes les eaux canadiennes délimitées au nord par une ligne allant de Bareside Point par 53°54'12"N et 130°16'31"W; de là vers Swede Point par 53°53'16"N 130°15'35"W. Puis le long du littoral de Pitt Island jusqu'à la position 53°48'03"N 129°58'31"W; de là vers la position 53°48'41.4"N 129°57'07.9"W; puis vers le nord en suivant le littoral du continent jusqu'au point 54°09'38"N 129°57'37"W; de là jusqu'à la position 54°11'53"N 129°58'51"W; puis en direction nord en suivant le littoral du continent jusqu'au point 54°37'57"N 130°26'31"W; de là vers la position 54°38'02"N 130°26'31"W; puis en direction nord le long du littoral ouest de Maskelyne Island jusqu'à Maskelyne Point 54°38'55"N 130°26'42"W; de là vers Wales Point 54°42'17"N 130°28'33"W; puis vers l'ouest le long de la côte de Wales Islands à 54°42'06"N 130°31'47"W; de là en direction de la position 54°42'27"N 130°36'50"W; puis vers l'ouest le long de la frontière internationale jusqu'au feu de Cape Muzon au point 54°39'48"N 132°41'30"W; puis vers l'ouest le long du littoral de Dall Island jusqu'au feu de Pointe Cornwallis au point 54°42'12"N 132°52'17"W; puis vers le sud jusqu'à Langara Point a 54°15'23"N 133°03'30"W; de là vers le sud le long de la côte ouest de Langara Island jusqu'à Lacy Island a 54°13'18"N 133°05'24"W; de là vers le sud jusqu'au Cape Knox sur Graham Island jusqu'au point 54°11'00"N 133°05'00"W; de là vers l'est le long du littoral de Graham Island jusqu'à Rose Spit au point 54°11'12.5"N 131°38'43"W; de là vers le sud-est jusqu'à Seal Rocks au point 54°00'00"N 130°47'26"W; de là vers Oval Point sur Porcher Island au point 53°56'24"N 130°43'15"W, et de là vers l'est, en suivant le littoral de Porcher Island jusqu'à Bareside Point.

#### INDICATIFS ET FRÉQUENCES

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

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

#### POINTS D'APPEL

NUMÉRO	SECTEUR	NOM	DESCRIPTION GÉNÉRALE ET CONDITIONS	DESCRIPTION GÉOGRAPHIQUE
1A	Changement	Cape Caution Triangle Island	Une ligne joignant les positions du feu de Cape Caution et de Triangle Island.	Une ligne joignant les positions 51°09'50"N 127°47'06"W; et 50°52'00"N 129°05'00"W.
1B	1	Dugout Rocks	Une ligne reliant les positions du feu de Dugout Rocks et de Cape Calvert. <i>Les navigateurs se dirigeant vers le détroit de Fitz Hugh doivent signaler leur HPA à Dugout Rocks.</i>	Une ligne joignant les positions 51°22'01.5"N 127°48'23.5"W; et 51°25'04"N 127°54'16"W.

**POINTS D'APPEL**

NUMÉRO	SECTEUR	NOM	DESCRIPTION GÉNÉRALE ET CONDITIONS	DESCRIPTION GÉOGRAPHIQUE
1C	1	Pearl Rocks	Une ligne reliant les positions de Pearl Rocks et l'île la plus au sud de Sorrow Islands et de là jusqu'au Cape Calvert. <i>Les navigateurs se dirigeant vers le détroit de Queen Charlotte via le Passage North doivent signaler leur HPA à Pearl Rocks.</i>	Une ligne joignant les positions 51°22'00"N 128°00'12"W et 51°24'33"N 127°55'18"W; de là vers la position 51°25'04"N 127°54'16"W.
2	1	Fog Rocks	Feu de Fog Rocks.	Une ligne orientée 090° - 270° (vrai) passant par 51°58'21"N 127°55'02"W.
3	1	Walker Island	Feu de Walker Island / Lama Passage.	Une ligne orientée 090° - 270° (vrai) passant par 52°05'58"N 128°06'55"W.
4	1	Barba Point	Une ligne reliant Barba Point et Boscowitz Point.	Une ligne joignant les positions 52°16'11"N 127°44'55"W; et 52°16'06"N 127°47'00"W.
5	1	Idol Point	Une ligne reliant les positions du feu de Idol Point jusqu'à Graven Point.	Une ligne joignant les positions 52°14'19"N 128°16'31"W; et 52°15'27"N 128°13'19"W.
6	1	Freeman Point	Feu de Freeman Point <i>Si les navigateurs se dirigent vers le nord, ils doivent signaler leur HPA au feu de Boat Bluff et à Ditmars Point.</i> <i>Les navigateurs doivent indiquer s'ils veulent traverser Hierish Narrows.</i>	Une ligne orientée 090° - 270°(vrai) passant par 52°33'11.5"N 128°29'18"W.
7	1	Ditmars Point	Ditmars Point <i>S'ils se dirigent vers le sud, les navigateurs doivent signaler leur HPA au feu de Boat Bluff et à Freeman Point.</i>	Une ligne orientée 090° - 270°(vrai) passant par 52°43'48"N 128°34'12"W.
8	1	Griffin Point	Feu de Griffin Point. <i>S'ils se dirigent vers le nord, les navigateurs doivent signaler de quel côté de Work Island ils veulent passer.</i> <i>S'ils se dirigent vers le sud, les navigateurs doivent signaler s'ils vont passer dans (Hiekish Narrows).</i>	Une ligne orientée 090° - 270°(vrai) passant par 53°03'56"N 128°32'54"W.
9	1	Kingcome Point	Une ligne reliant les positions du feu de Kingcome Point et d'Angler Cove. <i>S'ils se dirigent vers le sud, les navigateurs doivent signaler de quel côté de Work Island ils veulent passer.</i>	Une ligne joignant les positions 53°17'57"N 128°54'23"W; et 53°18'44"N 128°53'17"W.
10	1	Money Point	Feu de Money Point. <i>Les navigateurs se dirigeant vers Kitimat doivent signaler leur HPA au feu de Emilia Island.</i>	Une ligne orientée 090° - 270° (vrai) passant par 53°22'55"N 129°09'50"W.
11	1	Sainty Point	Une ligne joignant les positions du feu de Sainty Point et de Yolk Point. <i>S'ils se dirigent vers le nord, les navigateurs doivent signaler leur HPA au feu de Tom Island et au feu de Pitt Island.</i>	Une ligne joignant les positions 53°22'18"N 129°18'40"W; et 53°21'47"N 129°20'00"W.
12	1	Feu de Pitt Island	Feu de Pitt Island. <i>S'ils se dirigent vers le sud, les navigateurs doivent signaler leur HPA au feu de Tom Island et au feu de Sainty Point.</i>	Une ligne orientée 045° - 225°(vrai) passant par 53°42'00"N 129°48'38"W.
13A	Changement	Baker Inlet	Une ligne traversant Grenville Channel à partir du feu Baker Inlet.	Une ligne orientée 052° - 232°(vrai) passant par 53°48'41.4"N 129°57'07.9"W.
13B	Changement	Swede Point	Une ligne traversant le Ogden Channel et joignant Bareside Point et Swede Point.	Une ligne joignant les positions 53°54'12"N 130°16'31"W; et 53°53'16"N 130°15'35"W.

**POINTS D'APPEL**

NUMÉRO	SECTEUR	NOM	DESCRIPTION GÉNÉRALE ET CONDITIONS	DESCRIPTION GÉOGRAPHIQUE
14A	2	Lawyer Islands	Une ligne reliant les positions de Hunt Point et des Lawyer Islands.	Une ligne joignant les positions 54°06'11"N 130°24'54"W; et 54°06'36"N 130°20'12"W.
14B	2	Genn Islands	Une ligne reliant les positions des Lawyer Islands et de Hazel Point.	Une ligne joignant les positions 54°06'36"N 130°20'12"W, et 54°07'03"N 130°14'39"W
15A	2	Petrel Rock	Une ligne partant de Digby Island allant jusqu'à Kinahan Island ouest.	Une ligne orientée 180° (vrai) à partir de 54°15'33"N 130°25'00"W; jusqu'à 54°12'30"N 130°25'00"W.
15B	2	Greentop Islet	Une ligne allant de Kinahan Island ouest jusqu'à une position près de Greentop Islet.	Une ligne joignant les positions 54°12'30"N 130°25'00"W; et 54°10'40"N 130°25'00"W.
15C	2	Holland Rock	Une ligne allant d'une position près de Greentop Islet et jusqu'à Kitson Island.	Une ligne joignant les positions 54°10'40"N 130°25'00"W; et 54°10'40"N 130°19'00"W.
16	2	Lucy Islands	Une ligne allant du feu de Lucy Islands jusqu'à Tugwell Island.	Une ligne joignant les positions 54°17'46"N 130°36'25"W; et 54°19'10"N 130°30'54"W.
17	2	Pillsbury Point	Une ligne joignant les positions de Pillsbury Point et de Tobey Point.	Une ligne joignant les positions 54°17'58"N 130°21'05"W; et 54°17'58"N 130°22'55"W.
18	2	Edye Passage	Un arc de 3 milles marins centré sur Table Point.	Un arc centré sur 54°03'49"N 130°31'55"W. Rayon de 3 milles marins à partir du relèvement 137°(vrai) du large jusqu'au relèvement 233°(vrai).
19	2	Wales Point	Une ligne reliant les positions de Wales Point jusqu'à Maskelyne Point.	Une ligne joignant les positions 54°42'17"N 130°28'33"W; et 54°38'55"N 130°26'42"W.
20A	2	Butterworth Rocks	Une ligne partant du feu de Jacinto Point jusqu'au feu de Butterworth Rocks et de là jusqu'au feu de Seal Rocks. <i>Les navigateurs doivent signaler leur route s'ils ne passent pas par le Brown Passage.</i>	Une ligne joignant les positions from 54°34'47"N 131°04'30"W; et 54°14'08"N 130°58'30"W de là, jusqu'à 54°00'00"N 130°47'26"W.
20B	Changement	Seal Rocks	Une ligne reliant les positions du feu de Seal Rocks jusqu'à Oval Point sur Porcher Island.	Une ligne joignant les positions 54°00'00"N 130°47'26"W; et 53°56'24"N 130°43'15"W.
21	Changement	Rose Spit Seal Rocks	Une ligne reliant les positions de Rose Spit et le feu de Seal Rock.	Une ligne joignant les positions 54°11'12.5"N 131°38'43"W; et 54°00'00"N 130°47'26"W.
22	2	Rose Spit	Une ligne allant de la position 000° (Vrai) à partir de Rose Spit jusqu'à la frontière internationale.	Une ligne orientée 000° (vrai) à partir de 54°11'12.5"N 131°38'43"W jusqu'à la frontière internationale.
23	1	Frontière internationale à Dixon Entrance	Une ligne suivant la frontière internationale entre l'Alaska, les É.-U. et la Colombie-Britannique au Canada entre le feu de Cape Muzon et de Wales Island. <i>Les navigateurs doivent signaler si leur route passe par le Holliday Passage, le Oriflamme Passage ou Main Passage quand ils franchissent Chatham Sound.</i>	Une ligne joignant les positions 54°39'48"N 132°41'30"W; et 54°42'06"N 130°31'47"W
24	Changement	Langara Point Point Cornwallis	Une ligne reliant les positions du feu de Langara Point et du feu de Point Cornwallis.	Une ligne joignant les positions 54°15'23"N 133°03'30"W; et 54°42'12"N 132°52'17"W.
25	1	Langara Island	Une ligne orientée sur 220° (Vrai) allant du feu de Langara Point jusqu'à la limite des eaux territoriales.	Une ligne orientée 220°(vrai) à partir de 54°15'23"N 133°03'30"W jusqu'à la limite de la mer territoriale.

**POINTS D'APPEL**

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



## ZONE STM DE TOFINO

### SECTEURS ET LIMITES

Secteur	Limites
1	<p>En excluant les eaux des États-Unis comprises dans la partie du Système de gestion de trafic maritime coopératif Canada/États-Unis (SGTMC) administré par le Centre de trafic maritime de Tofino, limitées par une ligne tracée à partir de: 48°28'36"N 124°40'00"W jusqu'à 48°34'58"N 124°40'00"W de là, suivant la ligne du rivage jusqu'à 48°40'00"N 124°51'00"W jusqu'à 48°40'11.5"N 124°51'29"W de là, suivant la ligne du rivage jusqu'à 48°43'18"N 125°05'54"W jusqu'à 48°47'16"N 125°12'59.5"W de là, suivant la ligne du rivage jusqu'à 48°53'03"N 125°04'24"W jusqu'à 48°56'00"N 125°01'50.5"W de là, suivant la ligne du rivage jusqu'à 48°56'51"N 125°00'02.5"W jusqu'à 48°57'28"N 124°59'15"W de là, suivant la ligne du rivage jusqu'à 49°14'27"N 124°48'46"W jusqu'à 49°14'27"N 124°50'13.5"W de là, suivant la ligne du rivage jusqu'à 49°04'13.5"N 124°51'16"W jusqu'à 49°03'20.5"N 124°51'44"W de là, suivant la ligne du rivage jusqu'à 48°59'03"N 124°57'54"W jusqu'à 48°58'41"N 124°59'34"W de là, suivant la ligne du rivage jusqu'à 48°57'19"N 125°01'50"W jusqu'à 48°57'57"N 125°04'50.5"W jusqu'à 48°59'06"N 125°09'39.5"W jusqu'à 48°58'48"N 125°10'57"W de là, suivant la ligne du rivage jusqu'à 49°00'59.5"N 125°18'39"W jusqu'à 49°01'54"N 125°19'26.5"W de là, suivant la ligne du rivage jusqu'à 48°55'18"N 125°30'29"W jusqu'à 48°55'18"N 125°32'06.5"W de là, suivant la ligne du rivage jusqu'à 49°05'41"N 125°53'18"W jusqu'à 49°17'03"N 126°13'44"W jusqu'à 49°23'00"N 126°32'34"W jusqu'à 49°44'57"N 126°58'54"W jusqu'à 49°51'35"N 127°08'56"W jusqu'à 49°59'49"N 127°27'06.5"W jusqu'à 50°04'48"N 127°48'47"W de là, suivant la ligne du rivage jusqu'à 50°13'14"N 127°47'54"W jusqu'à 50°19'28"N 127°58'26"W de là, suivant la ligne du rivage jusqu'à 50°21'09"N 127°59'27.5"W jusqu'à 50°26'38"N 128°02'43.5"W jusqu'à 50°28'11"N 128°06'05"W de là, suivant la ligne du rivage jusqu'à 50°38'23".5N 128°19'35"W jusqu'à 50°40'15"N 128°21'40"W de là, suivant la ligne du rivage jusqu'à 50°46'57"N 128°25'32"W jusqu'à 50°52'00"N 129°05'00"W de là, suivant une ligne orientée 220° (vrai) jusqu'à la limite de la mer territoriale 50°42'11"N 129°18'00"W de là, suivant la limite de la mer territoriale vers le Sud-Est afin de croiser la frontière internationale par 48°28'36"N 124°40'00"W de là, suivant une ligne orientée vers le Nord jusqu'à la ligne du rivage canadien par 48°34'58"N 124°40'00"W.</p>

### INDICATIFS ET FRÉQUENCES

Secteur	Indicatif	Voie	Fréquence (MHz)
1	<i>"Tofino Traffic"</i>	74	156.725

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

### POINTS D'APPEL

NUMÉRO	SECTEUR	NOM	DESCRIPTION GÉNÉRALE ET CONDITIONS	DESCRIPTION GÉOGRAPHIQUE
1	1	Limite de zone	<p>Une ligne orientée vers le nord le long du méridien 124 40 00W à partir de la frontière internationale jusqu'au littoral de l'île de Vancouver.</p> <p><i>Administré par le Centre de trafic de Seattle et de Tofino (SGTMC).</i></p>	<p>Une ligne joignant les positions 50°46'57"N 128°25'32"W et 50°52'00"N 129°05'00"W.</p>
2	1	Cape Beale	<p>Une ligne reliant le feu de Cape Beale et le feu Amphitrite Point.</p> <p><i>Les navigateurs doivent indiquer s'ils vont passer par Trevor Channel, Imperial Eagle Channel ou Loudoun Channel.</i></p>	<p>Une ligne joignant les positions 48°47'13"N 125°12'51"W; et 48°55'17"N 125°32'23"W.</p>

**POINTS D'APPEL**

<b>NUMÉRO</b>	<b>SECTEUR</b>	<b>NOM</b>	<b>DESCRIPTION GÉNÉRALE ET CONDITIONS</b>	<b>DESCRIPTION GÉOGRAPHIQUE</b>
3	1	Chup Point	Une ligne reliant les positions de Chup Point et de Mutine Point.	Une ligne joignant les positions 48°57'20"N 125°01'37"W; et 48°56'33"N 125°01'06"W.
4	1	Ten Mile Point	Une ligne orientée sur 256° (Vrai) allant du feu de Ten Mile Point jusqu'à la rive opposée de Alberni Inlet.	Une ligne joignant les positions 49°03'34"N 124°50'22"W; et 49°03'20.5"N 124°51'44"W.
5	1	Dunsmuir Point	Une ligne orientée sur 090° (Vrai) allant du feu de Dunsmuir Point jusqu'à la rive opposée de Alberni Inlet.	Une ligne joignant les positions 49°09'16"N 124°48'26"W; et 49°09'16"N 124°47'42"W.
6	1	Amphitrite Point	Une ligne orientée sur 220° (Vrai) allant du feu de Amphitrite Point jusqu'à la limite des eaux territoriales.	Une ligne joignant les positions 48°55'17"N 125°32'23"W; et 48°46'06"N 125°44'02"W.
7	1	Estevan Point	Une ligne orientée sur 220° (Vrai) allant du feu de Estevan Point jusqu'à la limite des eaux territoriales.	Une ligne joignant les positions 49°23'00"N 126°32'32"W; et 49°13'47"N 126°44'25.5"W.
8	1	Nootka Sound	Une ligne reliant les positions du feu de Estevan Point et de Bajo Point.	Une ligne joignant les positions 9°23'00"N 126°32'32"W; et 49°37'06"N 126°49'35"W.
9	1	Esperanza Inlet	Une ligne reliant les positions de Ferrer Point et de Tatchu Point.	Une ligne joignant les positions 49°44'57"N 126°58'54"W; et 49°51'35"N 127°08'56"W.
10	1	Solander Island	Une ligne orientée sur 220° (Vrai) allant du feu de Solander Island jusqu'à la limite des eaux territoriales.	Une ligne joignant les positions 50°06'40.5"N 127°56'17"W; et 49°57'26"N 128°08'16"W.
11	1	Kains Island (Quatsino Sound)	Une ligne reliant les positions de Kwakiutl Point et de Cape Parkins.	Une ligne joignant les positions 50°21'09"N 127°59'27.5"W; et 50°26'38"N 128°02'43.5"W.
12	1	Cape Scott Triangle Island	Une ligne orientée sur 281° (Vrai) allant du feu de Cape Scott et passant par Cox et Lanz Islands jusqu'à Triangle Island.	Une ligne joignant les positions 50°46'57"N 128°25'32"W; et 50°52'00"N 129°05'00"W.
13	1	Limite de zone	Une ligne orientée sur 220° (Vrai) allant de Triangle Island jusqu'à la limite des eaux territoriales.	Une ligne joignant les positions 50°52'00"N 129°05'00"W; et 50°42'11"N 129°18'00"W.



## ZONE STM DE VANCOUVER

### SECTEURS ET LIMITES

Secteur	Limites
1	Toutes les eaux canadiennes au Nord de et comprises à l'intérieur d'une ligne tracée à partir de la ligne du rivage de l'île Vancouver, par 48°34'58"N 124°40'00"W; vers le Sud longeant le méridien de longitude 124°40'00"W, jusqu'à un point qui croise la frontière internationale; de là, suivant la frontière internationale vers l'Est et le Nord passant par les eaux connues sous le nom de Juan de Fuca Strait, Haro Strait, Boundary Passage, et Strait of Georgie, jusqu'à un point qui croise le littoral canadien, par 49°00'00"N 123°05'20"W; de là, jusqu'au feu de Roberts Bank, par 49°05'16"N 123°18'31.5"W; de là, jusqu'au feu de Sandheads, par 49°06'23"N 123°18'04"W; de là, jusqu'au feu du brise-lames de Iona, par 49°12'18"N 123°15'50"W; de là, dans une direction de 270°(vrai) pendant 6.6 milles marins jusqu'à 49°12'18"N 123°25'53"W; de là, dans une direction de 000° (vrai) pendant 8.15 milles marins jusqu'au feu du cape Roger Curtis, par 49°20'24"N 123°25'53"W; de là, dans une direction de 303°(vrai) pendant 4.8 milles marins jusqu'à Gower Point, par 49°23'01"N 123°32'06"W; de là, suivant la ligne du rivage jusqu'à une ligne joignant le feu de la Reception Point, par 49°28'15.9"N 123°53'12"W; au feu de Merry Island, par 49°28'03.5"N 123°54'40"W; au feu de Ballenas Island, par 49°21'02"N 124°09'32"W; à Cottam Point, par 49°18'57"N 124°12'45"W.
2	Toutes les eaux canadiennes du bras Sud ou bras principal du fleuve Fraser à l'Est du feu de Sandheads, par 49°06'23"N 123°18'04"W; jusqu'à une ligne orientée 090°(vrai) à partir de Shoal Point, par 49°11'45"N 122°54'51"W, jusqu'à la rive sud opposée.
3	Toutes les eaux canadiennes comprises au Nord et à l'Est d'une ligne tracée à partir du feu du brise-lames de Iona, par 49°12'18"N 123°15'50"W; de là, dans direction de 270°(vrai) pendant 6.6 milles marins jusqu'à la position 49°12'18"N 123°25'53"W; de là, dans une direction de 000° (vrai) pendant 8.15 milles marins jusqu'au feu du cape Roger Curtis, par 49°20'24"N 123°25'53"W; de là, dans une direction de 303° (vrai) pendant 4.8 milles marins jusqu'à Gower Point, par 49°23'01"N 123°32'06"W; y compris toutes les eaux de Howe Sound et de Burrard Inlet.
4	Toutes les eaux canadiennes limitées au Sud par une ligne tracée à partir du feu de Reception Point, par 49°28'15.9"N 123°53'12"W; jusqu'au feu de Merry Island, par 49°28'03.5"N 123°54'40"W; jusqu'au feu de Ballenas Island, par 49°21'02"N 124°09'32"W; jusqu'à Cottam Point, par 49°18'57"N 124°12'45"W; et limitées au Nord par une ligne tracée à partir du feu du cape Scott, par 50°46'57"N 128°25'32"W; jusqu'au feu de Triangle Island, par 50°52'00"N 129°05'00"W; jusqu'au feu du cape Caution, par 51°09'50"N 127°47'06"W.

### INDICATIFS ET FRÉQUENCES

Secteur	Indicatif d'appel	Voie	Fréquence (MHz)
1	<i>"Seattle Traffic" (Points d'appel 1 et 3 seulement)</i>	05A	156.25
1	<i>"Victoria Traffic"</i>	11	156.55
2	<i>"Victoria Traffic"</i>	74	156.725
3	<i>"Vancouver Traffic"</i>	12	156.6
4	<i>"Comox Traffic"</i>	71	156.575

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

### PROCÉDURES SPÉCIALES

#### **Navires sortant de Brotchie Ledge**

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

#### **Point Grey/Point Atkinson**

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

**POINTS D'APPEL**

<b>Numéro</b>	<b>Secteur</b>	<b>Nom</b>	<b>Description générale et conditions</b>	<b>Description géographique</b>
1	Change ment	Limite de zone	Une ligne orientée vers le nord le long du méridien 124 40 00W à partir de la frontière internationale jusqu'au littoral de l'île de Vancouver. <i>Administré par le Centre de trafic maritime de Seattle et Victoria (CVTS).</i>	Une ligne joignant les positions 48°34'58"N 124°40'00"W et 48°28'36"N 124°40'00"W.
3	Change ment	Race Rocks	Une ligne orientée 090° -270° (Vrai) passant par le feu de Race Rocks. <i>Administré par le Centre de trafic maritime de Seattle et Victoria (CVTS).</i>	Une ligne orientée 090° - 270° (vrai) passant par la position 48°17'54"N 123°31'54"W.
4	1	Bouée «VH»	Une ligne orientée 000° -180° (Vrai) passant par la bouée «VH».	Une ligne orientée 000° - 180° (vrai) passant par la position 48°22'32"N 123°23'29"W.
5	Change ment	Hein Bank	Une ligne joignant les positions du feu de Hein Bank et de la bouée à cloche et les positions du feu de Cattle Point, et de San Juan Island. <i>Administré par le Centre de trafic maritime de Seattle et Victoria (CVTS).</i>	Une ligne joignant les positions 48°22'00"N 123°02'01"W, et 48°27'03"N 122°57'45"W.
6	1	Turn Point	3 milles marins avant d'atteindre le feu de Turn Point.	Un cercle dont le centre est situé à la position 48°41'20"N 123°14'10"W Rayon de 3 milles marins.
7	1	East Point	Une ligne joignant les positions du feu de East Point, de Saturna Island et du feu de Patos Island.	Une ligne joignant les positions 48°47'00"N 123°02'42"W, et 48°47'24"N 122°58'13"W.
8	Change ment	Patos Island	Une ligne joignant le feu de Patos Island et le feu Alden Bank et une bouée à gong «A». <i>Administré par le Centre de trafic de Seattle et Victoria (CVTS).</i>	Une ligne joignant les positions 48°47'24"N 122°58'13"W, et 48°50'24"N 122°52'32"W.
9	1	Portlock Point	À Portlock Point.	Une ligne orientée 090° - 270° (vrai) passant par la position 48°49'41"N 123°21'02"W.
10	1	Peile Point	Au feu de Peile Point.	Une ligne orientée 045° - 225° (vrai) passant par la position 48°51'00"N 123°24'14"W.
11	1	Active Pass	Aux abords du Strait of Georgia, 3 milles marins au nord-est du feu de Georgina Point Entrée dans le Strait of Georgia après avoir l'autorisation de franchir le Active Pass.	Un arc dont le centre est situé à la position 48°52'24.5"N 123°17'24.5"W. Rayon de 3 milles marins.
12	Change ment	Sandheads	Au feu de Sandheads.	Une ligne orientée 000° - 180° (vrai) passant par la position 49°06'23"N 123°18'04"W.
12A	2	Woodward Island (Forêt de l'État)	Au feu de Woodward Island à l'extrémité nord-est de l'île.	Une ligne orientée 000° - 180° (vrai) passant par la position 49°06'23.5"N 123°07'29.5"W.
12B	2	La Farge	À l'usine de Ciments La Farge.	Une ligne orientée 157° - 337° (vrai) passant par la position 49°09'16.5"N 123°00'15"W.
12C	Change ment	Shoal Point Limite de la Zone	À Shoal Point. Limite du secteur 2 – Victoria Trafic	Une ligne orientée 090° - 270°(vrai) passant par la position 49°11'45"N 122°54'51"W.

**POINTS D'APPEL**

<b>Numéro</b>	<b>Secteur</b>	<b>Nom</b>	<b>Description générale et conditions</b>	<b>Description géographique</b>
13	1	Porlier Pass ouest	3 milles marins avant l'entrée dans le Porlier Pass ou après la sortie du passage.	Un arc dont le centre est situé sur le feu à secteurs du rocher Virago L.F.289.3 à la position 49°00'46.5"N 123°35'29.5"W. Rayon de 3 milles marins sur une ligne de relèvement à partir du large orientée 350°(vrai) jusqu'à 130° (vrai).
14	1	Porlier Pass est	3 milles marins avant l'entrée dans le Porlier pass ou après la sortie du passage.	Un arc dont le centre est situé sur le feu à secteurs de Virago Rock L.F. 289.3 à position 49°00'46.5"N 123°35'29.5"W Rayon de 3 milles marins sur une ligne de relèvement à partir du large orientée 180°(vrai) - 265°(vrai).
15A	Change ment	Iona	Une ligne franc sud du feu du brise-lames Iona croisant la ligne formée avec le Cape Roger Curtis (15B).	Une ligne joignant les positions 49°12'18"N 123°15'50"W, et 49°12'18"N 123°25'53"W.
15B	Change ment	Cape Roger Curtis	Une ligne franc sud de Cape Roger Curtis croisant la ligne formée avec le feu du brise-lames Iona (15A).	Une ligne joignant les positions 49°12'18"N 123°25'53"W, et 49°20'24"N 123°25'53"W.
15C	Change ment	Gower Point	Une ligne joignant les positions du Cape Roger Curtis et de Gower Point.	Une ligne joignant les positions 49°20'24"N 123°25'53"W, et 49°23'01"N 123°32'06"W.
16	3	Halkett Point	Une ligne joignant les positions de Halkett Point et le continent à un point au sud de la Lions Bay .	Une ligne orientée 090° - 270°(vrai) à partir de 49°26'43"N 123°19'12"W jusqu'à la ligne de rivage de la terre ferme.
17	3	Grace Island	Une ligne joignant les positions du feu de Grace Island et le continent à l'extrémité sud de Langdale.	Une ligne orientée 090° - 270°(vrai) à partir de 49°25'50"N 123°26'48"W jusqu'à la ligne de rivage de la terre ferme.
18	3	Cowan Point Point Atkinson	Une ligne joignant les positions du feu de Cowan Point sur Bowen Island et du feu de Point Atkinson sur le continent.	Une ligne joignant les positions 49°20'08.5"N 123°21'34.5"W, et 49°19'50"N 123°15'48"W.
19	3	Dundarave	2 milles marins à l'ouest du pont Lions Gate. Seuls les navigateurs faisant route vers l'est ont à communiquer leur position.	Une ligne orientée 000° - 180° (vrai) passant par la bouée "QB" 49°19'02.5"N 123°12'00"W.
20	3	Vanterm	Une ligne joignant les positions à l'extrémité ouest des terminaux de <i>Vancouver Ocean Terminals</i> et l'extrémité est de la cale sèche de la société Burrard Yarrows Corporation. <i>Les navires qui partent recevront les informations de trafic de First Narrows à Vanterm (point d'appel 20).</i> <i>Les navires partant à l'ouest du point d'appel 20 recevront les informations de trafic de First Narrows au moment du départ.</i> <i>Les navires à la sortie doivent signaler leur position quand ils atteignent Burnaby Shoal.</i> <i>Les informations sur le trafic maritime à jour sera émis au besoin.</i>	Une ligne orientée 358° - 178° (vrai) joignant les positions 49°17'23"N 123°04'33"W, et 49°18'21"N 123°04'37"W.
21	3	Berry Point	Une ligne orientée 000° -180° (Vrai) à partir du feu de Berry Point et croisant le littoral nord sur la rive opposée. <i>Seuls les navigateurs faisant route vers l'ouest doivent signaler leur HPA.</i>	Une ligne orientée 000° - 180° (vrai) à partir de la position 49°17'43"N 122°59'09"W.

**POINTS D'APPEL**

<b>Numéro</b>	<b>Secteur</b>	<b>Nom</b>	<b>Description générale et conditions</b>	<b>Description géographique</b>
22	3	Roche Point	Au feu de Roche Point.	Une ligne orientée 000° - 180° (vrai) passant par 49°18'02.5"N 122°57'17"W.
23	1	Entrance Island Five Fingers Island	Une ligne joignant les positions du feu de Entrance Island et de Five Fingers Island.	Une ligne joignant les positions 49°12'34"N 123°48'25"W, et 49°13'53"N 123°54'52"W.
24	Change ment	Ballenas Island Merry Island Welcome Passage	Une ligne joignant les positions du feu de Ballenas Island et du feu de Merry's Island; de là jusqu'au feu de Reception Point. <i>Si les navigateurs font route vers le nord, ils doivent indiquer si leur route passe par Malaspina Strait, Sabine Channel, Stevens Passage ou à l'ouest de Sisters Island.</i>	Une ligne joignant les positions 49°21'02"N 124°09'32"W, et 49°28'03.5"N 123°54'40"W, et 49°28'15.9"N 123°53'12"W.
25	4	Cape Lazo Powell River	Une ligne joignant les positions du feu de Cape Lazo et le brise-lames de Powell River et le feu de South Entrance. <i>Lorsqu'ils font route vers le sud, les navigateurs doivent indiquer si leur route traverse Malaspina Strait, Sabine Channel, Stevens Passage ou à l'ouest de Sisters Island.</i>	Une ligne joignant les positions 49°42'24.5"N 124°51'41.5"W, et 49°51'36.9"N 124°33'05.7"W.
26	4	Cape Mudge	Au feu de Cape Mudge. <i>S'ils font route vers le nord, les navigateurs doivent signaler leur HPA pour Steep Island et pour le feu de Maud Island.</i>	Une ligne orientée 090° - 270° (vrai) passant par 49°59'56"N 125°11'38"W.
27	4	Ile Steep	Au feu de Steep Island. <i>S'ils font route vers le nord, les navigateurs doivent signaler leur HPA pour Separation Head et mettre à jour leur HPA pour le feu de Maud Island en cas de changement.</i>	Une ligne orientée 050° - 230° (vrai) passant par 50°04'45"N 125°15'06"W.
28	4	Separation Head	A Separation Head. <i>S'ils font route vers le sud, les navigateurs doivent signaler leur HPA pour Steep Island et mettre à jour leur HPA pour le feu de Maud Island en cas de changement.</i>	Une ligne orientée 090° - 270° (vrai) passant par 50°10'51"N 125°21'02"W.
29	4	Cinque Island	Feu de Cinque Island. <i>S'ils font route vers le sud, les navigateurs doivent signaler leur HPA pour Separation Head et pour le feu de Maud Island.</i>	Une ligne orientée 090° - 270° (vrai) passant par 50°17'44"N 125°23'59.5"W.
30	4	Ripple Point	Feu de Ripple Point.	Une ligne orientée 000° - 180° (vrai) passant par 50°22'05"N 125°34'42"W.
31	4	Vansittart Point	Feu de Vansittart Point.	Une ligne orientée 000° - 180° (vrai) passant par 50°22'37"N 125°44'31"W
32	4	Fanny Island	Feu de Fanny Island.	Une ligne orientée 045° - 225° (vrai) passant par 50°27'13"N 125°59'30"W.
33	4	Feu de Boat Bay	Feu de Boat Bay.	Une ligne orientée 000° - 180° (vrai) passant par 50°31'11"N 126°34'37"W
34	4	Lizard Point	Feu de Lizard Point. <i>Si les navigateurs font route vers le nord à Lizard Point, ils doivent indiquer s'ils vont passer par Goletas Channel, Gordon Channel, Ripple Passage ou Richards Channel.</i>	Une ligne orientée 045° - 225° (vrai) passant par 50°40'17.5"N 126°53'36"W.
35	4	Lewis Point	Feu de Lewis Point.	Une ligne orientée 000° - 180° (vrai) passant par 50°33'07"N 126°51'10"W.

**POINTS D'APPEL**

<b>Numéro</b>	<b>Secteur</b>	<b>Nom</b>	<b>Description générale et conditions</b>	<b>Description géographique</b>
36	4	Pulteney Point	3 milles marins au nord du feu de Pulteney Point. Si les navigateurs font route vers le nord, à Pulteney Point, ils doivent indiquer s'ils vont passer par Goletas Channel, Gordon Channel, Ripple Passage ou Richards Channel.	Un arc dont le centre est situé à la position 50°37'51"N 127°09'12"W. Rayon de 3 milles marins.
37	4	Doyle Island	Feu de Doyle Island.	Une ligne orientée 045° - 225° (vrai) passant par 50°48'20"N 127°27'32"W.
38	4	Pine Island	Feu de Pine Island.	Une ligne orientée 045° - 225° (vrai) passant par 50°58'33"N 127°43'35"W.
39	Change ment	Cape Caution Triangle Island	Une ligne joignant les positions de Cape Caution et de Triangle Island. <i>Si les navigateurs font route vers le sud à Cape Caution, ils doivent indiquer s'ils vont passer par Goletas Channel, Gordon Channel, Ripple Passage ou Richards Channel.</i>	Une ligne joignant les positions 51°09'50"N 127°47'06"W, et 50°52'00"N 129°05'00"W.
40	Change ment	Cape Scott	Une ligne joignant les positions du feu de Cape Scott et de Triangle Island.	Une ligne joignant les positions 50°46'57"N 128°25'32"W, et 50°52'00"N 129°05'00"W.



