

PARTIE 4

GÉNÉRALITÉS

PROCÉDURES

PROCÉDURES EN RADIOTÉLÉPHONIE

Généralités

Dans l'intérêt de la sécurité de la navigation, et surtout lors de conditions météorologiques défavorables, les capitaines devraient faire en sorte qu'une écoute continue soit faite sur la fréquence 2182 kHz. Lorsque la chose est possible, et compte tenu des exigences du contrôle de la circulation maritime et du contrôle de la voie maritime, une écoute attentive sera maintenue sur la voie VHF 16 (156.8 MHz).

LA FRÉQUENCE 2182 kHz ET LA VOIE 16 VHF (156.8 MHz) NE PEUVENT ÊTRE UTILISÉES QUE POUR LE TRAFIC DE DÉTRESSE ET D'URGENCE, LES APPELS DE SÉCURITÉ OU LES APPELS RÉGULIERS. LE SEUL MODE DE DIFFUSION AUTORISÉ SUR LA FRÉQUENCE 2182 kHz EST LA BANDE LATÉRALE UNIQUE J3E.

Les centres des SCTM continueront d'observer des périodes de silence sur la fréquence porteuse de détresse internationale 2182 kHz pendant trois minutes deux fois l'heure, à l'heure et à la demi-heure. Cette procédure se poursuivra pendant une période de temps indéterminée.

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

Les appels initiaux peuvent être faits directement sur l'une des fréquences de travail VHF, indiquées en caractères gras, qui figurent dans la colonne 'Réception' de la « nomenclature » des centres des SCTM; le centre des SCTM répondra alors sur la fréquence correspondante qui est indiquée dans la colonne 'Émission'. Il est nécessaire, en faisant l'appel initial, d'indiquer le numéro de la voie (voir la liste). Il y a lieu de suivre cette procédure pour indiquer exactement aux Officiers des SCTM gardant l'écoute simultanément sur un certain nombre de fréquences, la bonne voie à utiliser dans leur réponse. Avant de faire un appel directement sur une fréquence de travail, il importe d'écouter assez longtemps pour s'assurer que la voie n'est pas utilisée.

Les demandes de vérifications par radio devront être faites au centre des SCTM de la même manière que celle qui est mentionnée plus haut pour les appels initiaux.

Si la communication sur une fréquence de travail avec le centre des SCTM est difficile à établir ou si la communication avec un autre navire est souhaitée, l'appel initial pourra être fait sur la fréquence d'appel voie 16; la station réceptrice répondra alors sur la même fréquence. Dès que la communication aura été établie, il faudra s'entendre sur une fréquence de travail; toutes les autres communications seront par la suite faites sur cette même fréquence.

Nous rappelons aux capitaines de navires obligatoirement pourvus de radio qu'un journal de toutes les communications de détresse, d'urgence et de sécurité doit être tenu à jour et gardé à bord du navire.

Les exemples suivants illustrent la procédure à suivre

Appel initial lorsqu'un navire essaie d'établir la communication sur une fréquence de travail avec une station particulière:

Éléments

Nom de la station appelée (trois fois au plus)
Le mot ICI
Type, nom, indicatif d'appel du navire appelant (trois fois au plus) et voie
Invitation à répondre

Mots parlés

TOFINO RADIO GARDE CÔTIÈRE
ICI
LE VAPEUR FAIRMONT CYLD
VOIE 26
À VOUS

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

Éléments

Appel général (trois fois au plus)

Le mot ICI

Type, nom et indicatif d'appel du navire appelant (trois fois au plus)

Invitation à répondre

Mots parlés

TOUTES STATIONS (ou par ex. TOUS LES NAVIRES DANS LE DÉTROIT DE JOHNSTONE)

ICI

LE NAVIRE-CITERNE IMPERIAL CORNWALL/ VCVC

À VOUS

Lorsqu'une station désire diffuser des renseignements et non établir une communication, elle doit transmettre le message au lieu d'inviter à répondre.

Un message radio en provenance d'un navire se compose de plusieurs parties qui doivent être transmises dans l'ordre suivant:

- (a) Le type, le nom et l'indicatif d'appel du navire qui envoie le message.
- (b) Le numéro du message (le numéro 1 sera donné au premier radiotélégramme envoyé chaque jour à chaque station distincte).
- (c) Le nombre de mots.
- (d) La date et l'heure d'envoi du message*. (De préférence en UTC. L'heure avancée ne doit pas être utilisée).
- (e) L'adresse.
- (f) Le texte ou le corps du message.
- (g) La signature.

Remarque. - Les parties (a), (b), (c) et (d) constituent le "préambule".

*La date et l'heure peuvent être envoyées en un seul groupe, les deux premiers chiffres représentant la date et les quatre derniers l'heure.

Exemple d'un radiotélégramme navire-côte:

MESSAGE DU WEST WIND, INDICATIF D'APPEL VC2222, NUMÉRO UN, NOMBRE DE MOTS UN QUATRE OBLIQUE UN TROIS, ENVOYÉ ZÉRO SEPT UN DEUX DEUX CINQ TEMPS UNIVERSEL COORDONNÉ, SÉPARATIF, ADRESSE OCTERM MONTRÉAL, SÉPARATIF, TEXTE, ARRIVE QUAI DE CHARGEMENT 1200 LOCAL DEMAIN, VEUILLEZ PRÉPARER RAVITAILLEMENT, SÉPARATIF, SIGNÉ CAPITAINE, TERMINÉ.

Un accusé de réception d'un message ne devra être donné que lorsque l'opérateur qui reçoit le message sera certain que les renseignements transmis ont été correctement reçus.

Il est impossible d'établir des expressions conventionnelles précises applicables à toutes les procédures utilisées en radiotéléphonie. Cependant, on devra, autant que possible, se servir des expressions conventionnelles suivantes.

Expression

Signification

VEUILLEZ ACCUSER RÉCEPTION	Faites-moi savoir que vous avez reçu et compris ce message.
CORRECTION	Une erreur a été commise dans cette transmission. Le texte correct est
CONTINUEZ	Continuez à transmettre votre message.
À VOUS	Ma transmission est terminée et j'attends une réponse de vous.
TERMINÉ	Cette communication est terminée et je n'attends pas de réponse.
RELISEZ	Après mon RÉPONDEZ, relisez-moi tout ce message exactement comme vous l'avez reçu.
ROGER	J'ai reçu en entier votre dernière transmission.
REÇU NUMÉRO	J'accuse réception de votre message numéro
ATTENDEZ	Attendez, je vous communiquerai d'autres renseignements.
VÉRIFIEZ	Vérifiez avec l'expéditeur et envoyez la version correcte.
CHAQUE MOT DEUX FOIS	À titre de demande: Veuillez prononcer chaque mot deux fois. À titre de renseignement: Je prononcerai deux fois chaque mot de ce passage.

Comment utilisez-vous votre appareil radio maritime?

On compte plus de 150 000 stations radio dûment enregistrées en Colombie-Britannique. Des fréquences spécifiques sont attribuées à chacune de ces stations en fonction de leurs besoins particuliers. Dans l'ensemble, les communications sont

claires et les fréquences ne sont pas encombrées du fait que la plupart des utilisateurs respectent les règles régissant la radiotéléphonie.

Un sérieux problème est cependant apparu en raison de l'utilisation de radios à deux voies à bord des navires de la côte ouest. Certains opérateurs d'embarcations utilisent des voies non autorisées sur des appareils radio synthétisés. Cela cause de grandes interférences aux services municipaux à terre. Dans ces cas, Industrie Canada entend déposer des accusations en vertu de la *Loi sur la radiocommunication* et du *Règlement sur la radiocommunication*.

Votre collaboration est très importante à cet égard et vous devez utiliser uniquement les voies réservées au secteur maritime. Votre propre sécurité et celle des autres en dépend.

Alphabet phonétique

Lorsqu'il est nécessaire d'épeler les indicatifs d'appel, les abréviations de service et les mots dont l'orthographe pourrait prêter à confusion, la table d'épellation de lettres suivante doit être utilisée:

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

Heures

Les heures sont exprimées par quatre chiffres, les deux premiers donnant l'heure et les deux derniers les minutes, le jour commençant à minuit, 0000, et se terminant à 2400. L'heure à utiliser (par exemple UTC) est donnée dans l'entête de la colonne appropriée après les chiffres.

Signaux horaires

Au Canada, le Conseil national de recherches est l'agence fédérale responsable de l'heure officielle. Son Institut des étalons nationaux de mesure, qui se trouve à Ottawa (Ont.) transmet ses signaux horaires par la station radio à ondes courtes CHU, située au point 45 17 47N, 75 45 22W. Elle est munie d'antennes verticales pour assurer le meilleur service possible aux usagers canadiens. Les signaux horaires sont émis d'une façon continue sur 3330kHz, 7335kHz, 14 670kHz, H3E à bande latérale unique supérieure (compatible AM). Les fréquences de l'onde porteuse et les impulsions de seconde proviennent d'une horloge atomique au césium, et par conséquent, l'exactitude de la fréquence est de 10^{-11} et l'heure émise par CHU est exacte à 50 microsecondes près. Le début de chaque seconde (UTC) coïncide avec le début d'une impulsion de 300 seconde à 1000 Hz, avec certaines omissions et périodes d'identification. La demi-minute est marquée par l'omission de l'impulsion précédente (pour la 29^e seconde). Les neuf impulsions avant la minute exacte sont raccourcies à des "tics" pendant l'annonce de l'heure. L'heure annoncée coïncide avec le début de l'impulsion suivante (une demi seconde à 1000 Hz). La première minute de chaque heure commence avec une impulsion d'une seconde, suivie de 9 secondes de silence.

L'annonce bilingue de l'identification de la station CHU et de l'heure se fait comme suit:

"CHU Canada - Coordinated Universal Time -- hours -- minutes -- heures -- minutes" pour les minutes impaires,
et
"CHU Canada - Temps universel coordonné -- heures -- minutes -- hours -- minutes" pour les minutes paires.

Quelques annonces plus longues utilisent l'abréviation "UTC" au lieu de la formule complète.

Selon la pratique acceptée internationalement, l'heure officielle du Canada est une échelle de temps UTC (Temps universel coordonné). On garde UTC à moins d'une seconde de l'échelle de temps astronomique UT1 nécessaire pour la navigation céleste. Pour obtenir UT1 avec une exactitude de 0,1 seconde, on peut décoder la différence [UT1 - UTC], appelée DUT1, diffusée par CHU au moyen d'un code accepté internationalement. Pour décoder la valeur de DUT1 en dixièmes de seconde, l'utilisateur compte le nombre d'impulsions accentuées de secondes au cours d'une minute. Si l'accentuation se fait sur les secondes 1 à 8, DUT1 est positive; quand elle est négative, on utilise les secondes 9 à 16. Pour CHU les impulsions accentuées sont divisées, de telle sorte qu'un trait sonore double est entendu.

COMMUNICATIONS DE DÉTRESSE EN RADIOTÉLÉPHONIE

NOTIFICATION RAPIDE DES AUTORITÉS DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE SUR LES SITUATIONS À RISQUE

Afin d'assurer le niveau le plus élevé de sécurité, les navigateurs devraient immédiatement informer la Garde côtière canadienne, par l'entremise d'un centre des services de communications et de trafic maritimes, de toute situation grave ou qui risque de le devenir et qui nécessite l'aide des services de recherche et de sauvetage (SAR). On n'insistera jamais trop sur le besoin d'aviser le plus tôt possible les autorités de SAR sur les urgences maritimes possibles.

Cet avis est donné conformément à la circulaire de l'OMI MSC/Circ. 892 et un avis semblable se trouve dans le volume III du Manuel international de recherche et sauvetage aéronautiques et maritimes (IAMSAR) de l'OACI/l'OMI. De plus, des recommandations semblables ont été formulées à la suite de cas de SAR graves qui sont survenus dans la zone SAR canadienne où des capitaines n'ont pas fourni cet avis avant que la situation ne se détériore.

Cet avis permet aux autorités de SAR d'effectuer de la planification préliminaire et d'urgence qui pourrait faire une différence cruciale si la situation s'empire. Le temps perdu aux étapes initiales d'une mission de SAR peut déterminer son dénouement éventuel.

Il est toujours préférable d'envisager le pire des scénarios et d'aviser les autorités de SAR en conséquence. Cet avis n'impose aucune obligation sur le capitaine, à l'exception d'informer la Garde côtière canadienne lorsque la situation a été redressée.

Les centres des SCTM canadiens sont chargés de surveiller toutes les fréquences maritimes de détresse même si chaque centre ne surveille pas nécessairement chacune de ces fréquences (voir Partie 2, nomenclature des centres des SCTM). Les SCTM assurent la coordination entre le JRCC/MRSC et le ou les navires en cause dans une situation de détresse.

Les fréquences de détresse en radiotéléphonie sont les suivantes :

- i) 2182 kHz sur la bande de fréquence moyenne; et
- ii) 156.8 MHz (voie 16) sur la bande de fréquence très haute (VHF); et
- iii) toute autre fréquence disponible sur laquelle l'on pourrait attirer l'attention s'il est impossible d'émettre sur les fréquences 2182 kHz ou 156.8 MHz.

Les fréquences d'appel sélectif numérique (ASN) sont :

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

Lorsqu'une autre station ou personne est en détresse :

- (i) toutes les communications pouvant nuire au trafic de détresse doivent être interrompues;
- (ii) l'attention doit porter sur les communications de détresse et tous les renseignements possibles doivent être captés; et
- (iii) une station dans le voisinage de l'embarcation en détresse doit accuser réception du message de détresse qu'elle capte et indiquer sa propre position par rapport à celle de l'embarcation en détresse ainsi que les mesures prises.

Les communications de détresse englobent le :

- **Signal de détresse;**
- **Appel de détresse;**
- **Message de détresse ; et**
- **Trafic de détresse.**

La transmission d'un signal de détresse signifie que le navire, l'aéronef ou tout autre véhicule qui fait la transmission est :

- i) menacé par un danger grave et imminent et qu'il a besoin d'être secouru immédiatement; ou
- ii) sait qu'un autre navire, aéronef ou véhicule est menacé par un danger grave et imminent et qu'il a besoin d'être secouru immédiatement; et
- iii) La **communication de détresse** devrait être répétée par le navire en détresse aussi longtemps qu'il n'a pas reçu de réponse.

Le Signal d'alarme

Le Signal d'alarme radiotéléphonique consiste en deux notes musicales de fréquences différentes transmises alternativement pendant une période d'au moins trente secondes et d'au plus une minute. La tonalité de ce signal est semblable à celle du signal de certaines ambulances.

Le Signal d'alarme est utilisé par les stations radio côtières pour avertir les navires :

- (i) que la diffusion d'un Mayday Relay est sur le point de suivre, ou
- (ii) qu'une station radio côtière émettra un avis urgent de cyclone, qui devrait être précédé par le signal de sécurité (SÉCURITÉ), ou
- (iii) qu'une personne est tombée par-dessus bord et que le secours d'un autre navire est nécessaire et que cet autre navire ne peut être contacté qu'en utilisant le Signal d'urgence (PAN PAN) seulement.

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

Le **signal de détresse** est constitué du mot "MAYDAY".

L'**appel de détresse** comprend :

- (i) le mot "MAYDAY" (prononcé trois fois);
- (ii) le mot "ICI" suivi par;
- (iii) le nom du navire en détresse (prononcé trois fois).

L'appel de détresse :

- (i) ne doit jamais être adressé à une station radio côtière ou à un navire en particulier;
- (ii) a priorité absolue sur toute autre émission; et toute station radio côtière et tout navire qui captent cet appel doivent cesser toute émission susceptible de brouiller cet appel et garder l'écoute sur la fréquence utilisée à cette fin.

Le **message de détresse** comprend :

- (i) le mot "MAYDAY";
- (ii) le nom du navire en détresse;
- (iii) la position du navire en détresse;
- (iv) la nature de la détresse;
- (v) le genre de secours demandé;
- (vi) tout autre renseignement utile qui pourrait faciliter le sauvetage;
- (vii) les mots "À VOUS", qui servent à accuser réception et à inviter l'interlocuteur à répondre.

Le **trafic de détresse** englobe tous les messages concernant le secours immédiat nécessaire au navire en détresse.

Avant que l'émission de quelque trafic de détresse ne prenne place, le signal de détresse "MAYDAY" doit être transmis au moins une fois avant l'appel.

La direction du trafic de détresse appartient au navire en détresse ou au navire ou à la station radio côtière qui émet un message de détresse.

Une station mobile qui apprend qu'une autre station mobile est en détresse peut transmettre le message de détresse dans l'un des cas suivants :

- (i) la station en détresse ne peut pas le transmettre;
- (ii) le capitaine ou la personne responsable de l'embarcation ayant à bord la station qui intervient juge que d'autres secours sont nécessaires;
- (iii) bien que n'étant pas en mesure d'apporter du secours, la station qui intervient a entendu un message de détresse dont on n'a pas accusé réception.

Dans cette conjoncture le message de détresse prend la forme suivante :

- (i) Signal d'alarme radiotéléphonique si possible;
- (ii) le signal "MAYDAY RELAY" (prononcé trois fois);
- (iii) le mot "ICI";
- (iv) l'identification de la station mobile qui répète le message (prononcé trois fois).

Lorsque le trafic de détresse est terminé ou que le silence n'est plus nécessaire, la station qui a eu la direction du trafic de détresse doit émettre, sur la fréquence de détresse, un message indiquant que le trafic de détresse est terminé.

- (i) le mot «MAYDAY»
- (ii) les mots « Toutes stations » (prononcés trois fois);
- (iii) le mot « ICI »;
- (iv) le nom de la station qui a eu la direction du trafic de détresse;
- (v) le Temps universel coordonné actuel (UTC);
- (vi) le nom du navire qui était en détresse et une brève description de la résolution de la détresse;
- (vii) les mots « SEELONCE FEENEE »;
- (viii) le mot « terminé ».

Exemple de la procédure de détresse

Si possible, émettre le signal d'alarme pendant une période variant entre 30 secondes et une minute, puis prononcer lentement et distinctement :

le signal de détresse	« MAYDAY » (prononcé trois fois)
le mot	« ici »
le nom du navire	« Untel » (prononcé trois fois)
le signal de détresse	« MAYDAY »
le nom du navire	« Untel »
la position	« au large des Îles Sainte-Marie »
la nature de la détresse	« avons heurté un rocher et coulons »
le secours nécessaire	« avons besoin d'aide pour abandonner le navire »
autres renseignements utiles	« 5 personnes à bord »
invitation à accuser réception et à répondre	« à vous »

COMMUNICATIONS D'URGENCE

Le **signal d'urgence** est constitué des mots « PAN PAN ».

L'**appel d'urgence** comprend :

- (i) le mot « PAN PAN »; (prononcé trois fois)
- (ii) les mots « toutes stations » ou un appel à une station spécifique; (prononcé trois fois)
- (iii) le mot « ICI », suivi par;
- (iv) le nom de la station qui a émis l'appel (prononcé trois fois)

Le signal d'urgence ne peut être transmis qu'avec l'autorisation du commandant ou de la personne responsable du navire, de l'aéronef et de tout autre véhicule portant la station mobile.

Le signal d'urgence indique que la station appelante a un message très urgent à transmettre concernant la sécurité d'un navire, d'un aéronef, d'un autre véhicule ou d'une personne.

Le signal d'urgence, l'appel d'urgence et le message d'urgence doivent être émis sur les fréquences de détresse 2182 kHz et voie 16 (156.8 MHz). S'il est impossible d'émettre sur ces fréquences, on devra utiliser toute autre fréquence disponible susceptible d'attirer l'attention.

Le signal d'urgence a la priorité sur toutes les autres communications, sauf celles de détresse, et toutes les stations qui l'entendent doivent prendre soin de ne pas brouiller la transmission du message qui suit le signal d'urgence.

Les stations qui entendent le signal d'urgence doivent rester à l'écoute pendant trois minutes au moins. À la fin de cette période, elles peuvent reprendre le service normal si elles n'ont entendu aucun message d'urgence. Toutefois, les stations qui sont en communication sur des fréquences autres que celles qui sont utilisées pour la transmission du message d'urgence peuvent continuer leur travail normal sans interruption, à moins qu'il ne s'agisse d'un message adressé à "toutes les stations".

Le signal d'alarme radiotéléphonique ne peut être transmis par le navire en cause avant l'appel d'urgence que dans le cas où l'on aurait besoin de d'autres navires pour aider au sauvetage de personnes tombées par-dessus bord lorsque cette aide ne peut pas être obtenue que par l'emploi du signal d'urgence. Les autres stations ne doivent pas répéter ce signal d'alarme.

COMMUNICATIONS DE SÉCURITÉ

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

L'**appel de sécurité** comprend :

- (i) le mot « SÉCURITÉ »; (prononcé trois fois)
- (ii) les mots « Toutes Stations »; (prononcé trois fois)
- (iii) le mot « ICI », suivi par;
- (iv) le nom de la station qui a émis l'appel (prononcée trois fois);
- (v) « Message de sécurité »;
- (vi) « Écouter la voie 2638 kHz ».

Le signal de sécurité indique que la station appelante a un avertissement de navigation important ou un avis météorologique important à transmettre. Le message de sécurité doit être émis sur la fréquence de travail annoncée à la fin de l'appel.

L'appel de sécurité est émis sur les fréquences de détresse 2182 kHz et voie 16 (156.8 MHz). S'il est impossible d'émettre sur ces fréquences, on devra utiliser toute autre fréquence disponible susceptible d'attirer l'attention.

Toutes les stations qui reçoivent le signal de sécurité doivent utiliser la fréquence de travail indiquée dans l'appel et écouter le message de sécurité jusqu'à ce qu'elles soient certaines qu'il ne les concerne pas.

Le **message de sécurité** comprend :

- (i) le mot « SÉCURITÉ »;
- (ii) les mots « Toutes les stations »; (prononcés trois fois);
- (iii) le mot « ici », suivi par;
- (iv) le nom de la station qui a émis l'appel; (prononcé trois fois);
- (v) les détails du message de sécurité;
- (vi) le mot « terminé ».

BASSIN DE L'ATHABASCA ET DU MACKENZIE - COMMUNICATIONS DE DÉTRESSE, D'URGENCE ET DE SÉCURITÉ - UTILISATION DE LA FRÉQUENCE 5803 kHz

La fréquence 5803 kHz est la fréquence de détresse et d'appel pour les voies navigables intérieures du bassin de l'Athabasca et du Mackenzie. Cette fréquence devrait être utilisée à bord de tous les navires de commerce et être constamment écoutée quand le navire fait route dans ces voies navigables.

Cette fréquence ne sera utilisée que pour les communications de détresse, d'urgence et de sécurité et pour établir un contact radio initial avec un autre navire ou une station côtière. Une fois le contact initial établi, autrement que pour des communications de détresse ou d'urgence, le navire ou la station concernée passera immédiatement à une fréquence de travail pré-établie.

Quand il s'agit de transmettre une communication ou de faciliter sa transmission à une station à terre ou à un autre navire, la Garde côtière canadienne fournira, durant la saison de navigation, des installations d'émission et de transmission sur la fréquence 5803 kHz à partir du centre des SCTM d'Inuvik/VFA et ce, 24 heures sur 24.

AIDES À LA NAVIGATION

Positions

Toutes les positions, exprimées en latitude et en longitude, des aides radio à la navigation données dans le présent volume sont approximatives et proviennent des cartes à plus grande échelle du Service hydrographique du Canada qui sont disponibles, ou des cartes de l'Amirauté britannique des environs. Les navigateurs doivent se rappeler, lorsqu'ils pointent la position d'une aide donnée, qu'il est préférable d'utiliser une carte indiquant la position de cette aide, plutôt que d'utiliser les données de latitude et de longitude.

Rapports sur le fonctionnement anormal des aides radio

On devra faire rapport aussitôt que possible de tout fonctionnement anormal d'une aide radio à la navigation maritime à un centre des SCTM.

On est prié de faire un rapport aussi complet que possible donnant tous les détails, notamment l'heure, la date, la position d'où l'observation a été faite, et les détails et la description des conditions météorologiques et de réception qui régnaient au moment de l'observation.

On demande également aux navires de faire rapport de toute exploitation anormale d'un centre des SCTM comme la mauvaise qualité des appels téléphoniques maritimes, l'illisibilité des messages, le défaut de réponse aux appels, etc.

Pour que des mesures soient prises rapidement, ces rapports doivent comprendre la date, l'heure et la position du navire au moment de l'observation, ainsi que les détails relatifs aux conditions météorologiques et de réception.

Radiophares

Les radiophares maritimes fonctionnent, en général, dans la bande de 285 à 325 kHz. Le service de radiophare permet aux navires munis de matériel radiogoniométrique de prendre un relèvement ou de prendre plusieurs relèvements consécutifs qui serviront à faire le point. Voir la partie 2 pour les listes individuelles et les détails pertinents.

Balises radar (RACONS)

Des balises radar (racons) peuvent être installées sur des phares lumineux, des bouées ou d'autres points particuliers à la terre ou à flot indiqués sur les cartes pour en faciliter l'identification et la portée de détection par radar.

Certaines balises radar (racons) fonctionnent dans la bande X de 9320 à 9500 MHz, tandis que d'autres fonctionnent à bande double X et S; la bande X plus la bande S de 2920 à 3100 MHz. Il faut également noter que la balise radar à basse vitesse de balayage (SS) a une fréquence de réponse de 72 à 120 secondes, tandis que la balise répondeuse agile en fréquence (RAF) répond plus fréquemment.

Le signal Racon se présente sur l'indicateur radar sous la forme d'une ligne commençant à la portée approximative du Racon et s'étendant sur le relèvement pris du navire vers la limite de l'image. Le signal peut être montré sous forme d'une ligne continue ou d'un code comprenant une série de points et de tirets comme l'indiquent les publications traitant de ce sujet.

SERVICES

SERVICE TÉLÉPHONIQUE MARITIME

Généralités

Ce service permet à une personne à bord d'un navire de parler directement à n'importe quelle personne à terre, ou inversement, comme dans les conversations interurbaines ordinaires. Ce service est un prolongement du réseau téléphonique public assuré aux navires en mer par l'intermédiaire des centres des SCTM. Pour connaître les procédures à suivre pour établir le contact avec les centres des SCTM, consultez la rubrique ci-après, intitulée "Procédures en radiotéléphonie". Il n'est fait aucune distinction entre les communications de jour, de nuit ou du dimanche. Les conversations payables à l'arrivée (frais renversés) sont admissibles dans l'un ou l'autre sens, du navire à la terre ou de la terre au navire. Ce service s'applique seulement au centre des SCTM d'Inuvik car ce service a été discontinué entièrement aux centres des SCTM de Comox, Prince Rupert, Tofino, Vancouver et Victoria.

Conseils médicaux

Les navigateurs peuvent obtenir des conseils médicaux en appelant un centre de services de communications et trafic maritimes (SCTM) et en demandant d'entrer en communication avec un professionnel de la santé. La Garde côtière canadienne reliera le bâtiment avec un professionnel de la santé approprié au moyen du service téléphonique maritime.

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

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

Pour effectuer un appel téléphonique maritime

D'un navire à la terre

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

De la terre à un navire

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

Pour recevoir un appel téléphonique maritime

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

SERVICE DU TÉLÉPHONE CELLULAIRE (*16) - SITUATIONS D'URGENCE MARITIME

Dans certaines régions du Canada, les centres des SCTM sont reliés au réseau téléphonique cellulaire. Les membres du réseau cellulaire peuvent, **dans une situation d'urgence seulement, composer (étoile) *16 ou #16** (selon le fournisseur de service) sur leur appareil cellulaire afin d'obtenir l'aide d'un centre des SCTM.

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

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

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

SERVICE DE RADIOGONIOMÉTRIE (VHF/DF)

Dans certaines régions du Canada, les centres des SCTM sont dotés de radiogoniomètres par VHF (VHF/DF) qui permettent de déterminer ou de confirmer le relèvement, à partir d'une installation de radiogoniométrie, d'un navire demandant assistance dans une situation de détresse ou d'urgence. De plus, une ligne de position estimée à partir d'une installation de radiogoniométrie peut être fournie aux navires qui sont incertains de leur position. L'emplacement des centres des SCTM offrant un service de radiogoniométrie VHF n'est pas indiqué dans la Partie 2 de la présente publication. Il faut se rappeler que le but de ce service n'est pas de fournir un service de navigation. Il est également important de souligner que les positions ne sont qu'approximatives. Les navigateurs doivent strictement utiliser ces positions en fonction de leur propre discrétion.

Relèvements radiogoniométriques

Les centres des SCTM émettront, sur demande, des signaux qui permettront aux navires d'effectuer un relèvement au moyen de leur radiogoniomètre. On signale aux capitaines des navires dotés d'appareils utilisant un cadre radiogoniométrique que les relèvements effectués peuvent être erronés si des matériaux métalliques ou un appareil (poteau, fils, treuils, etc.) sont installées près des appareils à antennes radiogoniométriques après leur étalonnage.

Avertissement est donné aux capitaines de navire de se méfier des relèvements radiogoniométriques obtenus à l'aide des stations commerciales de radiodiffusion. Les relèvements obtenus à l'aide de ces stations peuvent être erronés par suite des erreurs causées par la réfraction des ondes sur la côte. De plus, l'étalonnage du radiogoniomètre utilisé peut varier considérablement à cause des grandes différences entre les fréquences utilisées (la bande normale de radiodiffusion s'étale sur environ 1060 kHz). Enfin, il est recommandé de s'assurer que l'on connaît avec précision la position de l'émetteur de radiodiffusion (et non pas celle du studio) avant de l'utiliser comme aide à la navigation.

PLAN DE ROUTE

Tous les opérateurs de petites embarcations, y compris ceux qui effectuent un voyage d'une journée, devraient fournir un Plan de route à une personne responsable. Cette personne responsable doit s'assurer d'appeler un centre conjoint de Recherche et Sauvetage (JRCC) lorsque le navire accuse un retard significatif. (Le numéro de téléphone apparaît en première page de la plupart des annuaires de téléphone). Lorsqu'il n'est pas possible de fournir un Plan de route à une personne responsable, le Plan de route peut être envoyé à un centre des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) de la Garde côtière par téléphone, par radio ou en personne. Lors de longs voyages en mer, les capitaines/opérateurs qui ont fourni un Plan de route à un centre des SCTM sont invités à fournir quotidiennement un rapport de leur position. À votre retour, n'oubliez pas de désactiver votre plan de navigation, pour éviter le déclenchement de recherches inutiles.

L'information requise devrait couvrir les éléments identifiés ci-dessous.

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

LA RECHERCHE ET LE SAUVETAGE DANS LES ZONES DE COMPÉTENCE CANADIENNE

Les Forces canadiennes (FC) de concert avec la Garde côtière canadienne (GCC) ont la responsabilité globale au Canada pour la coordination des activités de Recherche et Sauvetage (SAR) aéronautique et maritime fédérales, notamment en eaux canadiennes ainsi qu'en haute mer au large des côtes canadiennes. Les FC fournissent des aéronefs appropriés SAR à l'intention des incidents maritimes SAR. La GCC coordonne les activités maritimes SAR en-deçà de cette zone et fournit les SAR appropriées dans les endroits stratégiques. Des Centres Conjointes de Coordination de Sauvetage (JRCC) existent à Victoria (C.B.), Trenton (Ontario) et à Halifax (N.-É.). Le service y est assuré 24 heures par jour par le personnel des Forces canadiennes et de la Garde côtière canadienne. Chaque centre est responsable d'un secteur désigné faisant l'objet de conventions internationales appelé une Région de recherche et sauvetage (RRS). De plus, des centres Secondaires de Sauvetage maritime (MRSC) dans lesquels le service est assuré par le personnel de la Garde côtière existent à Saint-Jean (T.-N.) et à Québec (Québec), afin de coordonner les missions de sauvetage en mer à l'échelle locale.

JRCC VICTORIA

Numéro de téléphone en cas d'urgence

1-800-567-5111 (Région du Pacifique seulement)

250-363-2333

250-363-2944(fax)

431699932 / 33 (telex - INMARSAT C)

JRCC TRENTON

Numéro de téléphone en cas d'urgence

1-800-267-7270 (Centre du Canada seulement)

613-965-3870

613-965-7190 (fax)

066-2282(telex)

431699928 / 29 (telex - INMARSAT C)

Garde côtière auxiliaire canadienne

☉ La Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC) est un organisme qui rassemble environ 4500 volontaires et près de 1300 navires dont le rôle consiste à prêter main forte à la Garde côtière dans le cadre de missions de recherche et sauvetage maritimes.

Pour plus d'information sur les services maritimes de Recherche et Sauvetage dans les secteurs relevant du Canada, consulter l'Avis aux navigateurs N° 28 de l'édition annuelle des Avis aux navigateurs publié par la Direction des Services à la navigation maritime de la Garde côtière canadienne.

SERVICE DE MESSAGES DES SERVICES DE COMMUNICATIONS ET DE TRAFIC MARITIMES

Tarif des messages

Messages à plein tarif international

- (a) Messages de quarantaine adressés à "Quarantaine";
- (b) Messages pour demander qu'un médecin soit sur les lieux à l'arrivée d'un navire;
- (c) Messages relatifs aux affaires du navire;
- (d) Messages privés.

Les frais applicables sont disponibles sur demande aux centres des SCTM.

Messages transmis sans frais par les centres des SCTM :

- (a) Messages relatifs aux conditions atmosphériques ou aux informations sur les glaces et aux routes dans les glaces;
- (b) Messages concernant les aides à la navigation;
- (c) Messages Amver adressés à Amver HALIFAX;
- (d) Messages radio médicaux;
- (e) Messages sur la pollution;
- (f) Messages adressés à une composante ou à un membre de la Garde Côtière et ayant trait à un rapport sur le mouvement, la position ou l'état d'un navire;
- (g) Messages adressés à un centre conjoint de Recherche et Sauvetage (JRCC) ou à un centre secondaire de sauvetage maritime (MRSC);
- (h) Messages de pilotage canadiens;
- (i) Messages navals officiels.

Messages météorologiques

Des observations météorologiques en code météorologique international, faites de préférence aux heures synoptiques normales (0000, 0600, 1200 et 1800 UTC) sont sollicitées de navires de toutes nationalités recrutés par leur propre service météorologique national ou par d'autres services météorologiques pour faire régulièrement des observations météorologiques. Ces navires, quelle que soit leur position, devraient faire et transmettre ces messages au centre des SCTM le plus près. En fait, les messages faits à proximité ou, même à portée de vue de la terre sont aussi importants que ceux qui sont faits au large des côtes, à cause de la plus grande variété de conditions météorologiques qui existent à proximité des côtes.

Messages sur la pollution

Tous les navires évoluant dans les eaux canadiennes et limitrophes sont tenus de signaler tout cas de déversement d'hydrocarbures ou de pollution au centre des SCTM le plus près.

Conseils médicaux

Les capitaines de navire peuvent obtenir des conseils médicaux en adressant un radiotélégramme à "Radiomédical" et en l'acheminant via le centre des SCTM le plus près qui se chargera de transmettre le message au plus proche service médical et de relayer la réponse au navire.

Messages de quarantaine

1. Dans les circonstances suivantes seulement, la personne responsable d'un navire doit, au moins 24 heures avant l'heure prévue d'arrivée du navire à son port de destination, entrer en communication avec l'agent de quarantaine de la station de quarantaine désignée au paragraphe (3) pour ce port et l'informer si, au cours du voyage du navire,
 - (a) un membre de l'équipage ou un passager à bord dudit navire présente un ou plusieurs des symptômes suivants
 - fièvre ou frissons (sueurs abondantes, rougeur ou pâleur inhabituelle, tremblement;
 - éruption cutanée;
 - raideur du cou;
 - confusion ou désorientation;
 - ecchymose ou saignement sans blessure;
 - jaunissement de la peau ou des yeux;
 - selles liquides ou sanglantes;
 - toux, difficulté de respirer et/ou mal de gorge;
 - mal de tête aigu;
 - crachat coloré (jaune, vert, brun) ou crachat contenant du sang; ou
 - décès,

cette personne devrait être isolée de manière à minimiser l'exposition de l'équipage et des passagers et le poste de quarantaine / l'agent de quarantaine devrait être contacté.

 - (b) le responsable dudit navire a,
 - i. au cours des quatre semaines qui précèdent la date prévue de l'arrivée du navire au port, ou
 - ii. depuis qu'il a soumis la dernière déclaration de santé selon les prescriptions de l'article 16, la plus courte période étant retenue, connaissance d'un cas de maladie parmi les membres de l'équipage ou les passagers et qu'il croit qu'il s'agit d'une maladie transmissible qui pourrait se propager,
 - (c) le navire a, dans les soixante jours qui précèdent la date prévue de son arrivée au Canada, passé dans un pays qui, de l'avis d'un agent de quarantaine, est contaminé ou présumé contaminé par une maladie transmissible, ou
 - (d) un certificat attestant que le navire a été dératissé ou est dispensé de dératissage, est expiré ou est sur le point d'expirer.
2. Par la même occasion, la personne responsable du navire doit, par radio, donner à l'agent de quarantaine les renseignements suivants :
 - (a) le nom et la nationalité du navire;
 - (b) les ports où le navire a fait escale durant le voyage;
 - (c) la nature de la cargaison du navire;
 - (d) le nombre des membres de l'équipage du navire;
 - (e) le nombre de passagers à bord du navire;
 - (f) le port de destination et le nom du propriétaire du navire ou, si le propriétaire n'est pas au Canada, le nom de l'agent du navire au Canada;
 - (g) l'état de santé de toutes les personnes à bord du navire ainsi que des détails concernant toute maladie ou tout décès survenus au cours du voyage;
 - (h) la présence à bord du cadavre d'une personne, le cas échéant;
 - (i) l'heure prévue de l'arrivée du navire à son port de destination; et
 - (j) la date et le lieu de délivrance du certificat de dératissage ou d'exemption de dératissage visant le navire.
3. Aux fins du paragraphe (1), le poste de quarantaine pour les navires à destination d'un port de la province de la Colombie-Britannique ou d'un port du territoire du Yukon est le poste de quarantaine de Vancouver 604-317-1720 (ligne téléphonique 24 heures).
4. La personne responsable d'un navire qui désire changer son port de destination après avoir reçu les instructions de l'agent de quarantaine doit informer l'agent de quarantaine de cette modification et lui demander de nouvelles instructions.

Messages de pilotage

Pour plus d'information sur les Demandes de pilote, les Préavis de départs, les Préavis de déplacement, les Préavis facultatifs et les Renseignements requis, consulter la section 23 des Avis aux navigateurs, édition annuelle, publiée par les Services à la navigation maritime de la Garde côtière canadienne.

Messages navals officiels

Pour plus d'information sur les messages navals aux navires canadiens et à ceux du Commonwealth évoluant dans les zones canadiennes, consulter la section 39 des Avis aux navigateurs, édition annuelle, publiée par les Services à la navigation maritime de la Garde côtière canadienne.

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

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

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

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

Les positions géodésiques obtenues par récepteurs satellites sont basées sur NAD 83 (WGS 84) et doivent être converties au système géodésique de la carte (si autre que NAD 83) avant l'utilisation. En certains cas, la position géodésique obtenue par les convertisseurs de coordonnées Loran-C, après correction pour l'obtention du facteur secondaire additionnel (voir Partie 6), est basée sur NAD 83 et doit aussi être convertie au système géodésique de la carte (si autre que NAD 83).

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

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

À moins d'indication contraire, toutes les positions exprimées en latitude et en longitude, dans la présente publication, sont données en NAD 27.

SYSTÈME MONDIAL DE DIFFUSION DES AVERTISSEMENTS RADIO DE NAVIGATION

(a) Avertissements NAVAREA

Conformément aux décisions du comité conjoint spécial OHI/OMCI ayant trait à la diffusion des avertissements radio de navigation, les États-Unis ont, depuis le 1^{er} janvier 1977, accepté la responsabilité pour les NAVAREAS IV et XII du Système mondial de diffusion des avertissements radio de navigation.

NAVAREA IV couvre l'Océan Atlantique Nord, à l'Ouest de 35°W et au Nord de 7°N. Les messages sont diffusés tous les jours par les stations radio suivantes: Boston (NMF) à 0140 UTC sur 6314, 8416.5 et 12579 FIB et à 1630 UTC sur 8416.5, 12579 et 16806.5 kHz FIB

NAVAREA XII couvre l'Océan Pacifique Nord, à l'Est de 180° et au Nord de l'équateur, plus la région située au nord de 3°25'S et à l'Est de 120°W. Les messages sont diffusés tous les jours par la station radio d'Honolulu (NMO) à 0330 et 1730 UTC sur 8416.5, 12579 et 22376 kHz FIB.

Le système des avertissements de zone devrait normalement suffire aux navires qui naviguent le long des principales routes océaniques de la zone. Néanmoins, dans certaines eaux, la connaissance des avertissements côtiers peut s'avérer nécessaire.

(b) Renseignements à donner dans les avertissements

La liste suivante des messages considérés comme propres à être transmis en tant qu'avertissements dans le cadre de ce service n'est pas exhaustive et n'est donnée qu'à titre d'indication. En outre, elle présuppose que des renseignements suffisamment précis sur ces différents points n'ont pas été publiés auparavant dans les Avis aux navigateurs;

- (i) avaries de feux, de signaux de brume et de bouées affectant les principales voies de navigation;
- (ii) présence d'épaves dangereuses sur les principales voies de navigation ou à proximité et, le cas échéant, leur signalisation;
- (iii) mise en place de nouvelles aides à la navigation importantes ou changements notables apportés aux aides existantes lorsque ces mises en place ou changement peuvent induire les navigateurs en erreur;
- (iv) présence de grands convois remorqués non manœuvrants dans des eaux encombrées;
- (v) mines dérivantes;
- (vi) zones où des opérations de recherche et de sauvetage (SAR) et des opérations antipollution sont en cours (afin que les navigateurs évitent ces zones);
- (vii) navires et avions en ou sur haute mer, se trouvant en détresse, sérieusement en retard ou perdus;
- (viii) présence de rochers, de hauts-fonds, de récifs et d'épaves nouvellement découverts et susceptibles de constituer un danger pour la navigation et, le cas échéant, leur signalisation;
- (ix) modification ou suspension imprévues de routes établies;
- (x) opérations de pose de câbles ou de pipe-lines, remorquage de grands objets submergés pour la recherche ou pour l'exploration géophysique, emploi de submersibles avec ou sans équipage, ou autres opérations sous-marines constituant un danger possible sur les voies de navigation ou à proximité;
- (xi) mise en place d'installations au large sur les voies de navigation ou à proximité;
- (xii) mauvais fonctionnement notable des services de radionavigation;
- (xiii) opérations spéciales qui peuvent affecter la sécurité de la navigation, parfois sur des zones étendues, par exemple exercices navals, lancement de missiles, missions spatiales, essais nucléaires, etc. Ces renseignements devraient être diffusés en premier lieu par le coordonnateur de la zone intéressée cinq jours au moins avant la date prévue de l'événement, si possible. Les messages devraient être répétés si on le juge nécessaire jusqu'à ce que l'événement soit terminé.
- (xiv) Les diffusions des avertissements de navigation à l'intérieur de la zone devraient être numérotées dans l'ordre tout au long de l'année civile.

(c) Avertissements côtiers

Les avertissements côtiers sont les renseignements énumérés au paragraphe (a) ci-dessus qu'il suffit aux navigateurs de connaître quand ils pénètrent dans une sous-zone ou une région donnée. Les avertissements côtiers ne devraient toutefois pas être limités aux principales voies de navigation.

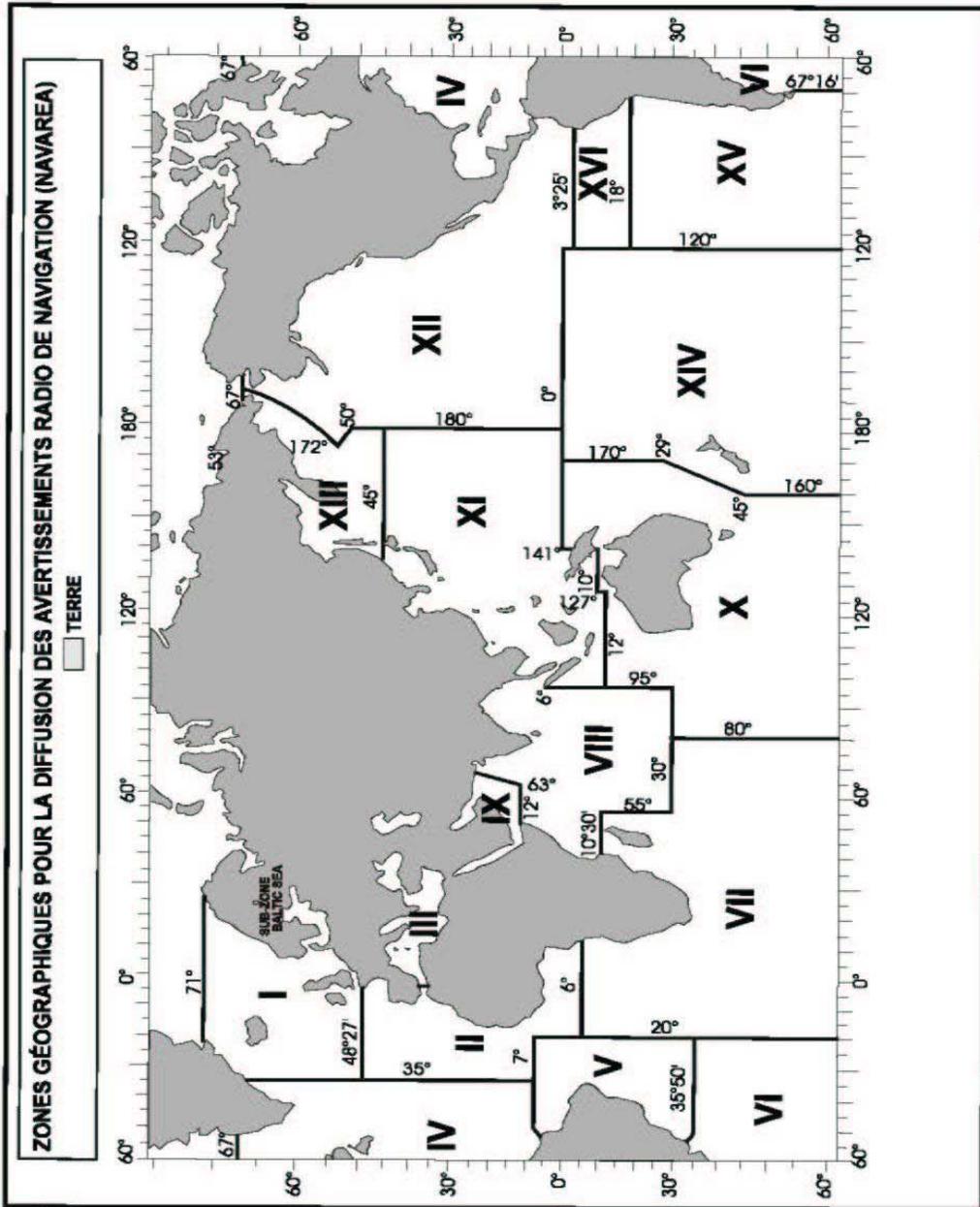
(d) Avertissements locaux

Les avertissements locaux complètent le système côtier en ce qu'ils donnent des renseignements détaillés sur des événements que les navires de haute mer n'ont généralement pas besoin de connaître. Il se peut toutefois que des avertissements locaux ne soient diffusés que dans la langue nationale.

(e) Messages de danger

Conformément à la Section 82 du Règlement sur la Sécurité de la navigation, le capitaine d'un navire qui, selon le cas, rencontre des glaces dangereuses, une épave dangereuse ou tout autre danger immédiat pour la navigation; essuie une tempête tropicale ou une tempête dont le capitaine a des motifs raisonnables de croire qu'elle puisse se transformer en une tempête tropicale; rencontre des vents d'une force égale ou supérieure à 10 sur l'échelle de Beaufort pour lesquels aucun avertissement de tempête n'a été reçu par le navire; ou rencontre des températures de l'air inférieures au point de congélation associées à des coups de vents violents provoquant de graves accumulations de glace sur les superstructures doit communiquer l'information aux navires du voisinage ainsi qu' à la station côtière la plus proche.

Vous référer à la section 82(4) du Règlement sur la sécurité de la navigation pour les informations requis lors de la transmission du message de danger.



INSPECTION DES APPAREILS RADIO

La Garde côtière canadienne, au nom de Transports Canada, doit effectuer l'inspection des stations radio de navires en vertu des prescriptions de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Faites parvenir à l'adresse indiquée ci-dessous toute demande de renseignements sur la sécurité concernant les normes des inspections des installations radio de navire.

Gestionnaire de projet, Inspection de radio des navires,
Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne,
200 rue Kent, 7^{ième} étage, Station 7S022
OTTAWA Ont. K1A 0E6
Téléphone : 613-998-1520
Télécopieur : 613-998-9258
Courriel: pittmand@dfp-mpo.gc.ca

On rappelle aux capitaines et aux propriétaires de navires canadiens qui sont tenus d'être munis d'une installation radio en vertu des prescriptions de la *Loi sur la marine marchande du Canada* qu'il leur incombe de s'assurer que l'installation est inspectée par un inspecteur de la radio au cours du mois qui précède la date à laquelle le navire prendra la mer pour la première fois et au moins une fois tous les ans par la suite afin qu'un Certificat approprié de Sécurité ou d'Inspection leur soit délivré.

Un navire autre qu'un navire canadien qui n'a pas à son bord un certificat valable de sécurité radio ou un certificat d'inspection radio peut être retenu par le préposé aux douanes jusqu'à ce qu'un certificat valable ait été obtenu.

Des droits pour les inspections des stations radio de navire sont exigés en conformité avec le *Règlement sur les droits d'inspection des installations radio de navire*. Les droits doivent être payés dès l'inspection complétée.

Les demandes d'inspection radio de navires canadiens doivent être soumises à la Garde côtière canadienne (GCC). La formule intitulée: Demande d'inspection radio-navires obligatoirement pourvus de la radio (82-0643) doit être employée à cet effet. Ces demandes faites par les propriétaires, agents ou capitaines de navires devraient parvenir à la GCC au moins trois jours (72 heures) avant la date requise pour l'inspection.

Les propriétaires, agents ou capitaines de navires immatriculés au Canada et en exploitation à l'extérieur du pays doivent, s'ils désirent une inspection de navire, faire une demande par télécopieur ou par écrit à l'attention de:

Transports Canada
Directeur général
Direction de la sécurité maritime
Tour C, Place de Ville
330 rue Sparks
Ottawa (Ontario) K1A 0N8
Téléphone: 613-998-0611
Télécopieur: 613-954-1032

Les navires autres que les navires canadiens (navires libériens exceptés) peuvent obtenir un certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge (SMDSM) au Canada. Les demandes doivent provenir des propriétaires, agents ou capitaines de navires et doivent être appuyées par une confirmation du consul ou de tout autre représentant officiel du pays d'immatriculation du navire. Cette confirmation doit être obtenue par écrit. Il incombe au propriétaire, agent ou capitaine de communiquer avec le consul ou le représentant officiel pour que la confirmation nécessaire soit présentée au bureau d'inspection de la GCC le plus près. Si le temps est limité, une demande verbale d'inspection, présentée par le consul ou le représentant officiel, c'est-à-dire une personne qui détient un document d'un organisme administratif et qui est officiellement habilitée à agir en son nom peut être acceptée, à condition qu'une confirmation soit présentée par la suite.

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

Personnes à contacter pour des inspections radio de navire :

Hay River, **Territoires du Nord-ouest**, X0E 0R9
Surveillant de l'entretien technique
Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Atelier électronique des navires
42037 MacKenzie Highway
Téléphone : 867-874-5530
Fax : 867-874-5532

Lazo, **Colombie-Britannique**, V0R 2K0
Surveillant de l'entretien technique
Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Atelier électronique des navires
299 Wireless Road
C.P. 220
Téléphone: 250-339-5211
Fax: 250-339-7922

Richmond, **Colombie-Britannique**, V6X 3B7
Surveillant de l'entretien technique
Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Atelier électronique des navires
5560 Garden City Road
Téléphone 604-666-2311
Fax: 604-666-1786

Ucluelet, **Colombie-Britannique**, V0R 3A0
Surveillant de l'entretien technique
Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Atelier électronique des navires
C.P. 190
Téléphone: 250-726-4335
Fax: 250-726-7234

Victoria, **Colombie-Britannique**, V8V 4V9
Surveillant de l'entretien technique
Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Atelier électronique des navires
25 rue Huron
Téléphone: 250-480-2664
Fax: 250-480-2666

North Island, **Colombie-Britannique** , V0N 2R0
Surveillant de l'entretien technique
Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Atelier électronique des navires
#3 1448 Beach Drive
C.P. 1180, Port McNeill
Téléphone: 250-956-3244
Fax: 250-956-4021

Prince Rupert, **Colombie-Britannique**, V8J 4B7
Surveillant de l'entretien technique
Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Atelier électronique des navires
Case postale 906
Téléphone: 250627-3072
Fax: 250-624-6518

NUMÉROS POUR LES PERMIS AYANT TRAIT AUX STATIONS RADIO ET LES ISMM

Pour plus de renseignements ayant trait aux permis pour les stations radio et les numéros d'identification de service maritime mobile (ISMM) veuillez contacter Industrie Canada à :

<http://strategis.ic.gc.ca/epic/internet/insmt-gst.nsf/fr/sf01742f.html> ou veuillez vous adresser au bureau d'Industrie Canada le plus près en consultant l'annuaire de téléphone de votre localité.



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

SYSTÈMES

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

Définition du SMDSM

Le système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) est un système international qui utilise les toutes dernières technologies de communication par voie terrestre et par satellite ainsi que les systèmes de radiocommunication des navires. Grâce au SMDSM, dès qu'une situation d'urgence se présente, les responsables à terre des communications et du sauvetage, de même que les navires qui se trouvent dans les environs immédiats du navire en difficulté sont alertés dans les plus brefs délais, améliorant ainsi considérablement les chances de localiser rapidement les survivants.

Le SMDSM a été développé par l'Organisation maritime internationale (OMI) et il représente un changement majeur au chapitre des communications maritimes en matière de sécurité. Outre le fait qu'il soit obligatoire pour tous les navires régis par la *Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer* (SOLAS) -- navires de charge de 300 tonnes de jauge brute ou plus et tout navire à passagers suivant un itinéraire international --, le SMDSM aura une incidence sur tous les navires dotés d'une radio, peu importe leur jaugeage. Il est à noter que tous les navires régis par la SOLAS devront se conformer intégralement aux exigences du SMDSM.

Raison d'être du SMDSM

La raison d'être du SMDSM est de **SAUVER DES VIES** par la modernisation et le perfectionnement des systèmes de radiocommunication actuels. En ayant recours à la technologie de l'appel sélectif numérique et au satellite, le SMDSM constitue un système d'alerte en cas de détresse des plus efficaces. Les améliorations qu'il apporte, par rapport au système actuel, sont les suivantes :

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

Information de sécurité en mer (MSI)

L'information de sécurité en mer qui est diffusée, notamment les alertes en cas de détresse, l'information SAR, les alertes météorologiques et les avis à la navigation ainsi que les prévisions météorologiques, peut être reçue de trois manières différentes au moyen du SMDSM :

1. par des récepteurs NAVTEX entièrement automatisés, qui captent des signaux, dans les zones côtières, jusqu'à une distance de 300 milles marins de la côte;
2. par les postes Inmarsat-C, qui captent des appels de groupe amélioré - (EGC) réseau de sécurité (SafetyNet) - dans les zones non couvertes par le système NAVTEX;
3. par des récepteurs, à bande étroite et à impression directe (NBDFP), qui peuvent être utilisés lorsque ce service remplace le service EGC.

Zones maritimes du SMDSM - plan international

Bien que la transmission des alertes entre les navires soit encore une fonction importante du SMDSM, l'accent est mis sur la communication bidirectionnelle entre les navires et les installations côtières. Tous les navires SMDSM doivent être en mesure de communiquer avec la côte et de transmettre un appel de détresse par deux moyens différents. Il est à noter que l'équipement installé sur ces navires sera fonction de la zone dans laquelle ils évoluent et des services de communication offerts à terre.

Le SMDSM définit quatre types de «zones maritime».

- Zone A1 Couverte par les stations côtières ASN/VHF (40 milles marins)
- Zone A2 Couverte par les stations côtières ASN/MF, à l'exclusion de la zone A1 (150 milles marins)
- Zone A3 Couverte par un satellite géostationnaire Inmarsat, à l'exclusion des zones A1 et A2 (du 70° parallèle nord au 70° parallèle sud environ)
- Zone A4 Zones autres que les zones A1, A2, et A3 (régions polaires)

Zones maritimes du SMDSM - Canada

À la suite de consultations tenues avec l'industrie maritime du Canada, il a été décidé de répartir les zones maritimes canadiennes comme suit : zone A1 pour les côtes Est et Ouest, zone A3 au large de celles-ci et zone A4 pour l'Arctique.

L'établissement d'une zone A2 a été envisagé mais, en raison des contraintes budgétaires et de la préférence manifestée par l'industrie maritime à l'égard des zones A1 et A3, rien n'est prévu à l'heure actuelle à cet égard.

Communications entre les navires SMDSM et les autres navires

Depuis le 1^{er} février 1999, les navires SMDSM assurent une veille automatisée sur la voie SMDSM 70 ainsi que sur la fréquence 2187,5 des plages ASN/VHF et ASN/MF respectivement. Toutefois, les navires pourvus d'équipement radio classique non compatible avec le SMDSM peuvent éprouver certaines difficultés à alerter les navires SMDSM ou à communiquer avec ces derniers. Pour parer à toute éventualité, la Garde côtière assurera une écoute à la fois des fréquences SMDSM et des fréquences d'alerte habituelles. Les centres des SCTM de la Garde côtière canadienne continueront de surveiller la fréquence 2182 kHz et la voie 16 en cas de détresse, d'urgence et d'appels à des fins de sécurité dans un avenir prévisible. De plus, la Garde côtière canadienne et Transport Canada encouragent tous les navires à mettre en place des équipements ASN/VHF dans le but d'améliorer la sécurité.

Important avis de sécurité concernant le VHF/ASN

Après avoir reçu une communication de détresse, d'urgence ou de sécurité sur la voie 70 VHF/ASN, l'équipement VHF/ASN commutera automatiquement sur la voie VHF 16 pour recevoir les prochaines communications radiotéléphoniques. Les navigateurs qui sont tenus par le *Règlement sur les pratiques et les règles de radiotéléphonie en VHF* d'assurer une veille sur une voie particulière d'un secteur du Service du trafic maritime doivent remettre la radio sur la voie de travail appropriée après avoir déterminé, sur la voie 16, l'impact de l'appel d'alerte VHF/ASN sur les opérations de leur navire.

Il a été établi que les navires assurant une veille sur une voie d'un secteur du Service du trafic maritime conformément aux exigences du *Règlement sur les zones de service de trafic maritime* peuvent, s'ils naviguent dans des eaux encombrées, temporairement interrompre la veille d'ASN sur la voie 70 VHF/ASN jusqu'à ce que les manœuvres nécessaires soient terminées.

Les navires qui émettent une communication de détresse, d'urgence ou de sécurité accidentellement ou par inadvertance sur VHF/ASN doivent annuler la communication de détresse, d'urgence ou de sécurité sur la voie VHF 16. Faire intentionnellement un faux appel de détresse constitue un délit passible d'amendes en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et de la *Loi sur la radiocommunication*.

L'équipement d'ASN/VHF doit être programmé avec le numéro exact d'identification de station maritime mobile (ISMM) (consultez la partie 4 sous la section numéros pour les permis ayant trait aux stations radio et aux ISMM aussi référer à page 1-6 les numéros d'ISMM pour les centres des SCTM).

Centres des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) de la Garde côtière canadienne

Pour faciliter la transition au SMDSM et pour combler les lacunes en matière de communication entre les deux systèmes, les centres des SCTM de la Garde côtière canadienne (GCC) poursuivront la veille sur les fréquences VHF 16 jusqu'à avis contraire et sur MF 2182 kHz, les canaux actuels de détresse et de sécurité pendant encore une période de temps non déterminée. Lorsque les zones maritimes canadiennes seront toutes en vigueur, lorsque de l'équipement ASN moins coûteux sera offert sur le marché et lorsque l'on aura déterminé que ce service n'est plus nécessaire, la GCC cessera ses activités de veille sur ces fréquences. La décision de continuer à surveiller la fréquence 2182 kHz sera réévaluée à ce moment.

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

SERVICE NAVTEX DE LA GCC

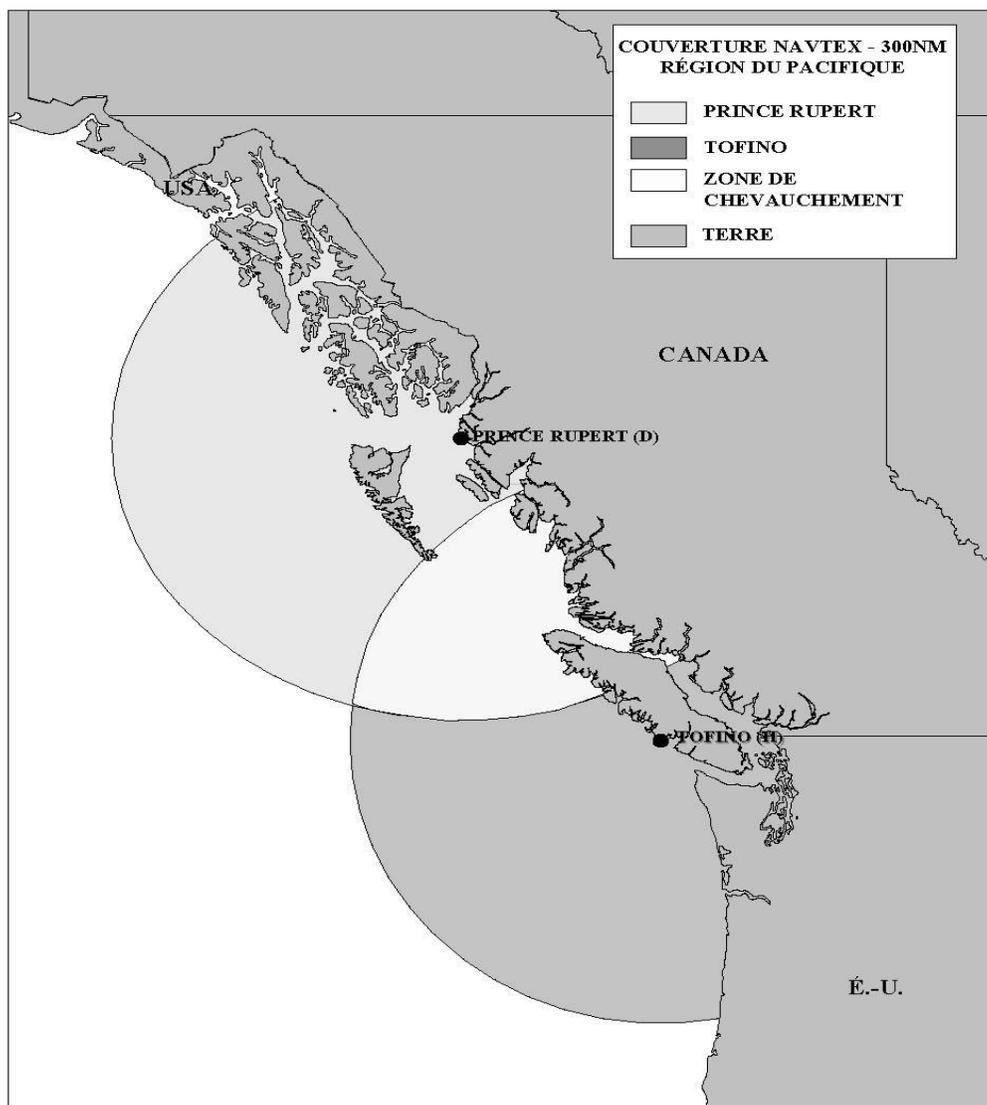
Le service NAVTEX est disponible à partir des sites de diffusion suivants :

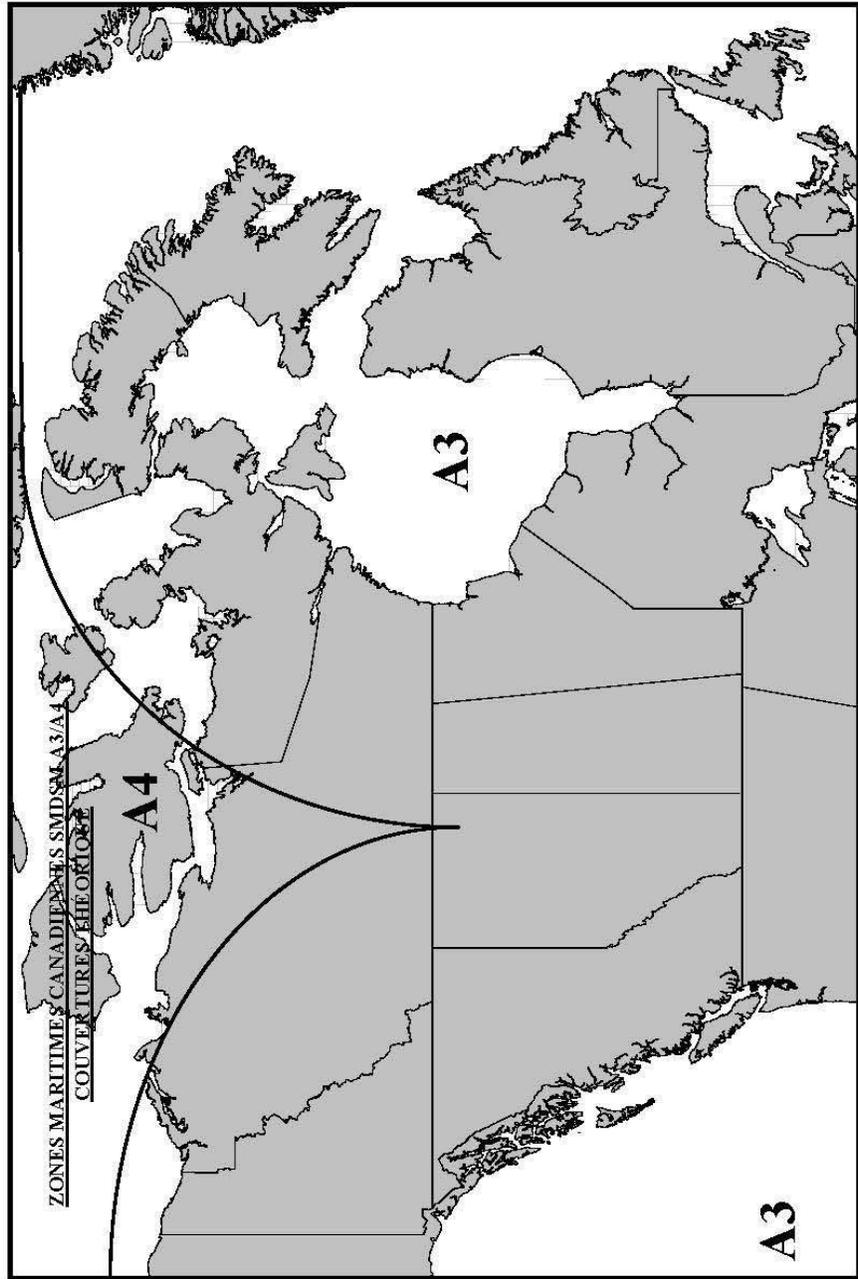
Sites	Position	Portée (MM)	ID
Tofino	48°55'N 125°32'W	300	H
Prince Rupert	54°17'N 130°25'W	300	D

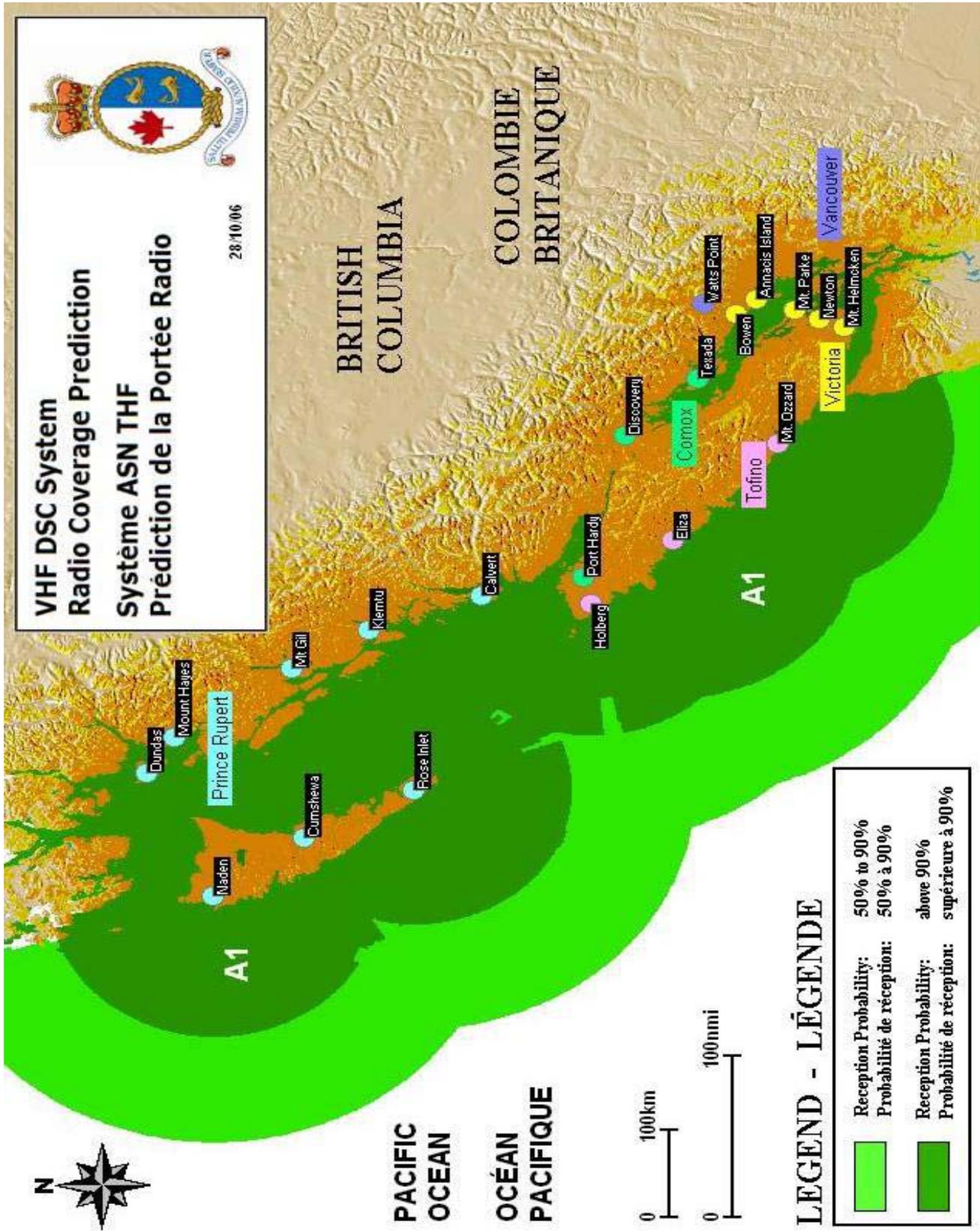
Le service est assuré sur la fréquence 518 kHz pour la diffusion du contenu des indicateurs de sujets suivants :

- (A) Avertissements à la navigation
- (B) Avertissements météorologiques
- (C) Rapports sur les glaces
- (D) Messages de recherche et de sauvetage
- (E) Prévisions météorologiques
- (H) Messages Loran-C
- (K) Messages DGPS

L'heure et le contenu des diffusions apparaissent dans les listes individuelles des centres des SCTM.







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

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

Nouveaux Règlements

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

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

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

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

➤ RADIOBALISE DE LOCALISATION DES SINISTRES (RLS À 406 MHZ)

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

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

<http://support.inmarsat.com/announce/00018994.aspx?language=EN&textonly=False> (page en anglais seulement)

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

- Une RLS à dégagement libre ne doit pas être installée sous un rebord ou une structure qui l'empêcherait de se dégager librement vers la surface. Une RLS ne doit pas être reliée par un cordon à la superstructure du navire.
- Les RLS à dégagement manuel et à dégagement libre doivent être d'accès facile, afin qu'elles puissent servir immédiatement dans une situation d'urgence.
- L'exploitant d'un bâtiment doit vérifier le fonctionnement d'une RLS tous les six mois au moyen du bouton « TEST » et consigner cette vérification dans le journal de bord radio.
- La batterie et l'unité de dégagement hydrostatique d'une RLS doivent être remplacées selon les recommandations du fabricant.

Vous trouverez une liste des RLS de 406 MHz dont l'usage est approuvé au Canada sur le site web :

<http://www.tc.gc.ca/MarineSafety/APCI-ICPA/default.asp>

Règlement de 1999 sur les stations de Navires (Radio)

	⇒ Navires ≥ 20 m et certifiés pour transport de >12 passagers, ou navires de ≥300 tjb
	⇒ Tous les autres navires

Le texte en italique exprime les nouvelles exigences. Elles entreront en vigueur le 1^{er} avril 2001, à moins d'indication contraire.

- Ne figurent pas les exigences pour les navires ressortissant à la convention de sécurité, qui doivent être conformes à la convention de sécurité.
- Ne figurent pas les exigences pour les navires qui font des voyages en eaux intérieures et des voyages en eaux secondaires étant donné qu'il ne s'agit pas de nouvelles exigences.
- Le règlement ne s'applique pas aux yachts sans commandant ni équipage embauché, ni aux remorqueurs dans un ancrage.

Équipement	Secteur maritime A1 ou secteur VHF	Secteur maritime A3	Secteur maritime A4
Radio VHF avec ASN (Règlement sur les stations radio de navire - RSNR)	Oui <i>-si le navire circule dans une zone STM, il aura jusqu'au 31 janvier 2003, ou jusqu'à ce que le secteur maritime A1 soit complété, la dernière des éventualités prévalant.</i>		
	Oui <i>-Après le 1 février 2003 ou l'achèvement du secteur maritime A1, la dernière des éventualités prévalant.</i> <ul style="list-style-type: none"> • navires ≥8 m de long et de construction fermée, • navires transportant >6 passagers, et • remorqueurs -sont exemptés les navires en voyages de cabotage classe IV dans une zone STM -entre temps, les dispositions sur les radiotéléphones VHF demeurent en vigueur.		
Station terrestre de navire INMARSAT avec EGC, et radio MF avec ASN, ou Radio MF/HF avec ASN et NBDP (RSNR)	non	Oui <i>(EGC requis seulement hors de portée de NAVTEX)</i>	Oui <i>Option MF/HF seulement</i>
	no		
Récepteur NAVTEX (aucun changement à l'exigence actuelle - RSNR)	non	Oui	non
	non	Oui <ul style="list-style-type: none"> • si remorqueur de ≥ 150 tjb • si cargo de ≥ 300 tjb • si ≥ 24 m pêche, ou • si navire à passagers 	non
RLS (dégagement libre) (RSNR)	Oui		
	Oui <ul style="list-style-type: none"> • si ≥20 m (et dépasse limites voyage de cabotage IV) • si remorqueur de >5 tjb et <20 m pour voyage >50 milles et >2 milles de la côte • <i>si tjb ≥ 15 et dépasse limites voyage de cabotage III, c.-à-d. 20 milles de la côte, avant le 1 avril 2001</i> • <i>si ≥ 8 m et dépasse limites voyage de cabotage III, avant le 1 avril 2002</i> (Nota : Il n'est pas nécessaire que la RLS soit à dégagement libre pour les navires de moins que 15 tjb.) -sont exemptés les navires en voyages de cabotage classe IV ou voyages en eaux secondaires.		
Transpondeur(s) radar (SART) (RSNR, Règlement sur l'équipement de sauvetage, Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche et Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche)	non	Oui <i>2 requis, sauf pour navire certifié pour ≤12 passagers avec tonnes brutes <500, un seul requis</i>	
	Oui 1 par navire ≥20 m et dépasse limites voyages de cabotage II, mais peut continuer à utiliser deux RLS classe II jusqu'à ce que la première batterie de RLS soit à plat.		
Poste radio portatif VHF d'embarcation de sauvetage (Règlement sur l'équipement de sauvetage, Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche)	Oui 3 requis, sauf pour navire certifié pour ≤ 12 passagers avec jauge brute <500; à ce moment, en utiliser 2 (<i>nouvelles exigences pour navires sur voyage de cabotage, classe III</i>)		
	non	Oui 3 requis si le navire est certifié pour >12 passagers avec >5 tonnes brutes	
Source d'énergie de réserve	Oui		
	Oui si le navire est ≥20 m, transporte plus de six passagers, ou est un remorqueur		

ASN : système d'alerte par appel sélectif numérique EGC : système amélioré d'appel sélectif de groupe NBDP : impression directe à bande étroite

Exigences additionnelles : carte de procédures d'urgence, manuels d'utilisation et d'entretien courant, pièces de rechange consommables, publications radio, calendrier, télécopie météorologique (Arctique), antennes de rechange (certains navires ≥20 m).

Conseils aux Capitaines de Navires en Détresse et Alerte des Autorités de Recherche et de Sauvetage

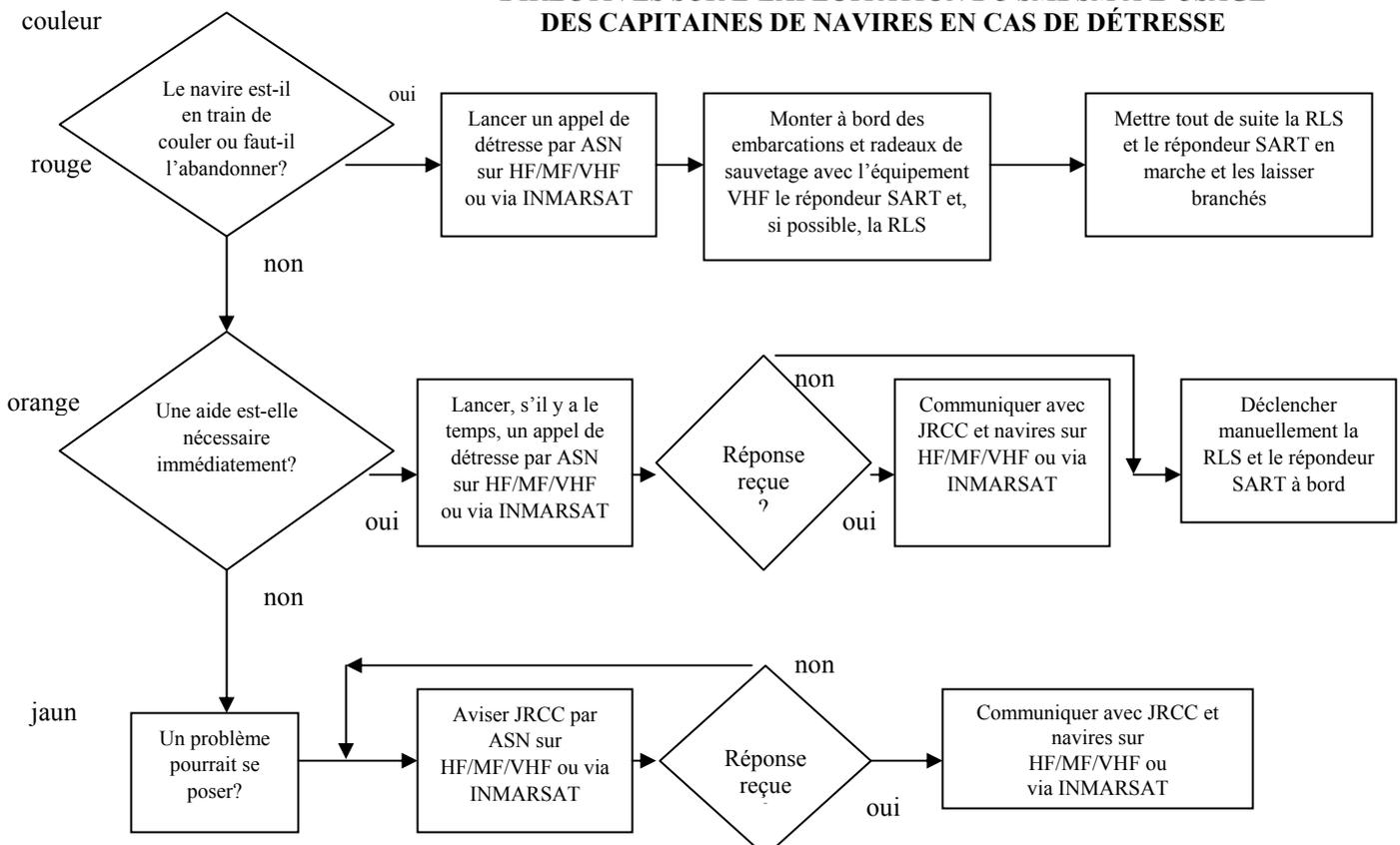
En 1992, l'Organisation maritime internationale (OMI) a réalisé un diagramme destiné à renseigner les capitaines de navires sur la manière d'utiliser le service SMDSM en cas de détresse (COM/Circ.108). Il y est recommandé de mettre ce diagramme bien en vue à la passerelle du navire.

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

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

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

DIRECTIVES SUR L'EXPLOITATION DU SMDSM À L'USAGE DES CAPITAINES DE NAVIRES EN CAS DE DÉTRESSE



1. La RLS devrait se dégager librement et se mettre en marche automatiquement si elle ne peut être emportée à bord de l'embarcation ou du radeau de sauvetage.
2. Si nécessaire, le navire devraient utiliser tous les moyens disponibles appropriés, quels qu'ils soient, pour alerter d'autres navires.
3. Aucune des dispositions ci-dessus n'a pour objet d'empêcher l'utilisation de tous les moyens disponibles, quels qu'ils soient, pour donner l'alerte en cas de détresse.

COMMUNICATIONS RADIOÉLECTRIQUE DE DÉTRESSE

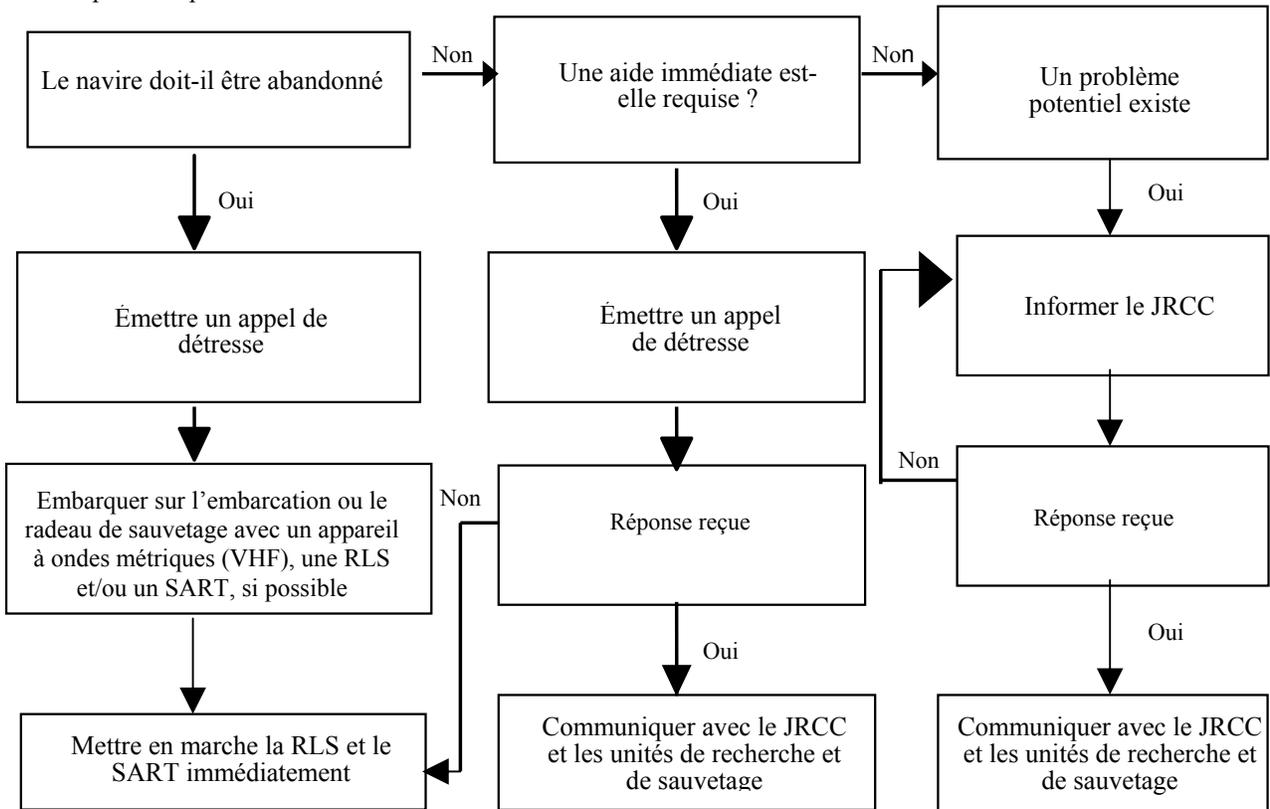
	Appel sélectif numérique (ASN)	Radiotéléphone	Radio télex
VHF	voie70	voie 16	
MF	2187.5 kHz	2182 kHz	2174.5 kHz
HF4	4207.5 kHz	4125 kHz	4177.5 kHz
HF6	6312.0 kHz	6215 kHz	6268.0 kHz
HF8	8414.5 kHz	8291 kHz	8376.5 kHz
HF12	12577.0 kHz	12290 kHz	12520.0 kHz
HF16	16804.5 kHz	16420 kHz	16695.0 kHz

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

1. On ne saurait trop insister sur la nécessité, en cas de situation d'urgence maritime, d'alerter dès que possible l'autorité chargée de la coordination en matière de recherche et de sauvetage (SAR).
2. Il est indispensable de permettre aux installations basées à terre d'assurer à bref délai une intervention dans toute situation qui constitue, ou risque de constituer, un danger pour la vie humaine. Le temps perdu au tout début d'un incident peut être crucial pour ses conséquences éventuelles. Une fois perdu, il ne peut être rattrapé.
3. Les éléments à prendre en considération incluent la position (par rapport aux risques et aux unités basées à terre ou à d'autres unités de recherche et de sauvetage), l'heure de la journée, les conditions météorologiques (actuelles et prévues), le nombre de personnes exposées à un danger ou risquant de l'être, l'assistance spécifique requise, etc.
4. Il est toujours préférable d'envisager le pire scénario et d'alerter l'organisation SAR en conséquence. Selon les circonstances, l'autorité chargée de la coordination peut choisir de mettre en état d'alerte ou d'envoyer des moyens SAR par mesure de précaution et/ou pour réduire les délais de déplacement. Si, par la suite, une assistance n'est pas nécessaire, toute intervention effective de ce type peut facilement être réduite ; mais le temps perdu en raison d'une notification tardive ne peut *jamais* être rattrapé.
5. Il est donc essentiel que l'autorité chargée de la coordination SAR soit informée *immédiatement* de ce qui suit :
 - i) tous les incidents mettant en jeu la recherche et le sauvetage maritimes ;
 - ii) toute situation pouvant aboutir à un incident mettant en jeu la recherche et le sauvetage maritimes ; et
 - iii) tout incident pouvant comporter ou entraîner un danger pour la vie humaine, l'environnement ou des biens, susceptible de nécessiter une intervention des services SAR et/ou d'autres autorités.

Conseils à suivre par les capitaines de navires en détresse ou dans des cas d'urgence*

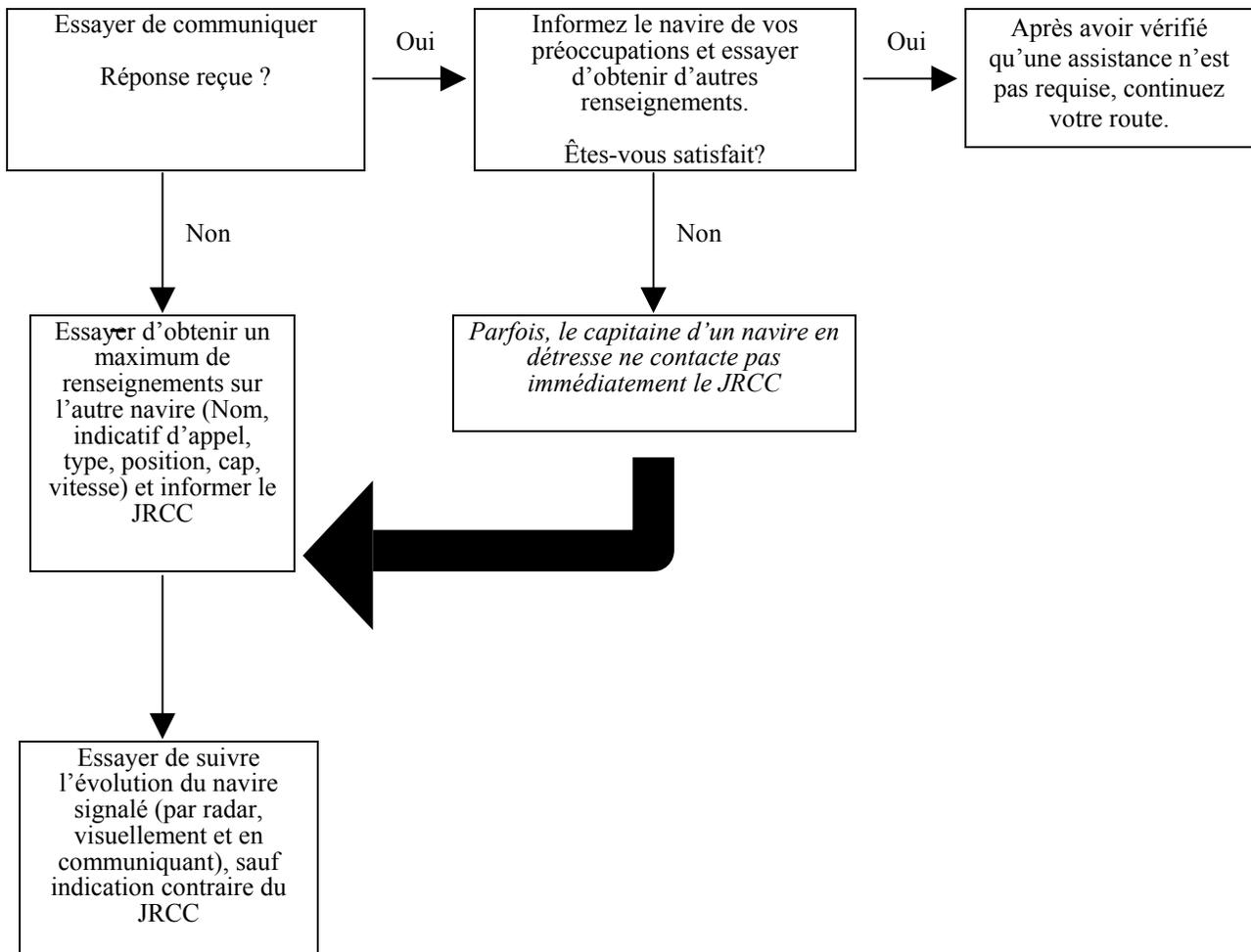
6. Les procédures types pour l'acheminement des messages de détresse et d'urgence sont indiquées dans le diagramme ci-après. Elles sont données à titre indicatif seulement et n'excluent pas l'utilisation d'un ou de tous les moyens disponibles pour donner l'alerte de détresse.



* À considérer conjointement avec la publication 969 de l'OMI-Directives sur l'exploitation du SMDSM à l'usage des capitaines de navires en cas de détresse (COM/Circ.108 du 23 janvier 1992).

Conseils à suivre par les capitaines de navires qui constatent qu'un autre navire semble être en danger

7. Les procédures qu'il est conseillé de suivre pour faire part de préoccupations quant à la sécurité d'un autre navire (incendie, fumée, dérive, navigation vers un danger, etc.) sont indiquées dans le diagramme ci-après :



Nota : Pour l'information des contacts locaux du JRCC, consultez la partie 4 de la section LA RECHERCHE ET LE SAUVETAGE DANS LES ZONES COMPÉTENCE CANADIENNE

Fausses Alertes de Détresse et Retransmissions d'alertes de Détresse

Le SMDSM est prescrit depuis le 1^{er} février 1999 pour les navires en voyage international, au terme d'une période d'instauration graduelle de sept ans. Dans l'intervalle, la communauté internationale a acquis une grande expérience de l'utilisation du système. L'efficacité générale du SMDSM est prouvée, mais quelque peu ternie par le grand nombre d'alertes de détresse déclenchées par inadvertance et par les retransmissions incorrectes et involontaires d'alertes de relais de détresse par appel sélectif numérique (ASN). Quand elles se multiplient, ces fausses alertes peuvent représenter une lourde charge de travail pour les services SAR, en plus de semer la confusion et de miner la confiance des navigateurs à l'égard du SMDSM. Elles pourraient également nuire gravement dans les véritables situations de détresse.

Les informations suivantes sont présentées dans le but d'aider à réduire le plus possible le nombre des fausses alertes de détresses et les retransmissions d'alertes de détresse :

- « Instructions à l'intention des gens de mer et autres personnes concernées sur la manière d'annuler une fausse alerte de détresse » (annexe de la résolution de l'OMI n° A.814(19), sur la manière d'éviter les fausses alertes de détresse)
- « Procédures à suivre pour répondre aux alertes de détresse ASN reçues par les navires » (COMSAR/Circ.21), plus deux annexes

Instructions à l'intention des gens de mer et autres personnes concernées* sur la manière d'annuler une fausse alerte de détresse (annexe de la résolution de l'OMI n° A.814(19))

ASN

1 Ondes métriques (VHF)

1. mettre immédiatement l'émetteur hors tension**;
2. mettre l'équipement sous tension et syntonisé sur la voie 16 ;
3. diffuser un message à "Toutes les stations" en donnant le nom du navire, l'indicatif d'appel et le numéro ASN et annuler la fausse alerte de détresse.

Exemple

Toutes les stations, Toutes les stations, Toutes les stations
Ici NOM, INDICATIF D'APPEL
NUMÉRO ASN, POSITION

Annuler mon alerte de détresse de
DATE, HEURE, UTC
= Capitaine, NOM, INDICATIF D'APPEL,
NUMÉRO ASN, DATE, HEURE UTC.

2 Ondes hectométriques (MF)

1. mettre immédiatement l'équipement hors tension**;
2. mettre l'équipement sous tension et syntonisé pour pouvoir émettre en radiotéléphonie sur 2182 kHz ;
3. appeler "toutes les stations" en donnant le nom du navire, son indicatif d'appel et son numéro ASN et annuler la fausse alerte de détresse.

Exemple

Toutes les stations, Toutes les stations, Toutes les stations
Ici NOM, INDICATIF D'APPEL
NUMÉRO ASN, POSITION

Annuler mon alerte de détresse de
DATE, HEURE, UTC
= Capitaine, NOM, INDICATIF D'APPEL,
NUMÉRO ASN, DATE, HEURE UTC.

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

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

3 Ondes décamétriques (HF)

Comme dans le cas des ondes hectométriques, mais l'alerte doit être annulée sur toutes les fréquences des bandes dans lesquelles elle a été émise. Au stade correspondant au paragraphe 2.2, l'émetteur devrait donc être accordé successivement sur les fréquences radiotéléphoniques de détresse des bandes des 4, 6, 8, 12 et 16 MHz, selon le besoin.

4 Inmarsat-C

Indiquer au JRCC concerné qu'il doit annuler l'alerte en envoyant un message de détresse prioritaire par l'intermédiaire de la même STC que celle qui a acheminé la fausse alerte de détresse.

NOM, INDICATIF D'APPEL, NUMÉRO D'IDENTITE,
POSITION

Annuler mon alerte de détresse Inmarsat-C

DATE, HEURE UTC

= Capitaine +

5 RLS

Si, pour une raison quelconque, une RLS est mise en marche accidentellement, le navire devrait contacter la station côtière la plus proche, la station terrienne côtière appropriée ou le JRCC approprié et annuler l'alerte de détresse.

6 Généralités

- 6.1 Nonobstant ce qui précède, les navires peuvent utiliser n'importe quel moyen disponible pour faire savoir aux autorités compétentes qu'une fausse alerte de détresse a été émise et qu'elle devrait être annulée.
- 6.2 Aucune mesure ne sera normalement prise à l'encontre d'un navire ou d'un navigateur qui signale et annule une fausse alerte de détresse. Toutefois, compte tenu des conséquences graves que peuvent avoir les fausses alertes et du fait que leur émission est strictement interdite, il peut arriver que des gouvernements engagent des poursuites dans les cas de violations répétées.

Procédure à suivre pour répondre aux alertes de détresse ASN reçues par les navires (COMSAR/Circ.25)

1 Introduction

Le Sous-comité des radiocommunications et de la recherche et du sauvetage (Sous-comité COMSAR) a décidé qu'il fallait réduire le nombre des retransmissions d'alertes de détresse effectuées par appel sélectif numérique (ASN) pour tous les équipements ASN de bord et il a mis au point une procédure à suivre pour répondre aux alertes de détresse en ondes métriques, métriques/hectométriques et décamétriques (organigrammes 1 et 2 qui suivent), en recommandant que cette procédure soit affichée à la passerelle du navire sous la forme de posters de format A4. Il a également élaboré les directives suivantes :

2 Relais de détresse

- 2.1 Le personnel qui est chargé des radiocommunications à bord des navires devrait être amené à prendre conscience des conséquences que pourraient avoir l'émission d'un appel de relais de détresse et l'acheminement d'une alerte de relais de détresse ASN à des destinataires autres que des stations côtières (CS).
- 2.2 Le nombre de déclenchements involontaires d'alertes de détresse ASN et d'alertes de relais de détresse ASN entraîne une charge de travail supplémentaire et la confusion pour les (M)JRCC; elle provoque également des retards dans le temps de réponse. L'alerte de détresse d'origine émanant d'un navire en détresse ne devrait pas être perturbée par les alertes de relais de détresse ASN émises par d'autres navires.
- 2.3 La Recommandation UIT-R M.541-8 sur les Procédures d'exploitation des systèmes ASN à l'usage du service mobile maritime ne mentionne que deux situations dans lesquelles un navire émettrait un appel de relais de détresse (une alerte de relais de détresse) :

1. lorsqu'il reçoit, sur une voie en ondes décamétriques, une alerte de détresse dont aucune station côtière n'accuse réception dans un délai de 5 minutes. L'appel de relais de détresse devrait être adressé à la station côtière appropriée (annexe 1, paragraphe 3.4.2 et annexe 3, paragraphe 6.1.4) ; et
 2. lorsqu'il sait qu'un autre navire en détresse n'est pas en mesure de transmettre l'alerte de détresse et que le commandant du navire estime que d'autres aides sont nécessaires. L'appel de relais de détresse devrait être adressé "à tous les navires" ou à la station côtière appropriée (annexe 3, paragraphe 1.4).
- 2.4 Un navire n'est en aucun cas autorisé à émettre un appel de relais de détresse ASN lorsqu'il reçoit une alerte de détresse ASN soit sur une voie à ondes métriques, soit sur une voie à ondes hectométriques.
- 2.5 Les appels de relais de détresse effectués sur les voies à ondes décamétriques devraient être lancés manuellement.
- 2.6 Le respect des dispositions opérationnelles et techniques ci-dessus empêcherait l'émission d'appels de relais de détresse inappropriés.

3 Appel à toutes les stations côtières

- 3.1 La Recommandation UIT-R M.493-9 sur le système d'appel sélectif numérique (ASN) à utiliser dans le service mobile maritime prévoit l'utilisation d'appels de groupe" - adresse qui se compose des caractères correspondant à l'identité de la station dans le service mobile maritime (ISMM) ; un certain nombre d'administrations ont déjà assigné à leurs stations côtières, en plus de leur ISMM individuelle, une ISMM d'appel de groupe".
- 3.2 Aux termes d'accords multilatéraux, une ISMM d'appel de groupe" pourrait être assignée à toutes les stations côtières d'une région donnée - la zone d'un JRCC, par exemple - et pourrait satisfaire à la prescription de l'OMI sans qu'il soit nécessaire d'apporter des modifications supplémentaires à l'équipement du SMDSM.
- 3.3 Une autre méthode qui permettrait, elle aussi, d'utiliser un appel "à toutes les stations côtières" sans qu'il soit nécessaire de modifier la Recommandation UIT-R M.493-9 consisterait à définir une ISMM universelle qui serve d'adresse à toutes les stations côtières, conformément aux Nos S19.100 à S19.126 du Règlement des radiocommunications de l'UIT. Cette solution nécessiterait toutefois également qu'une modification soit apportée à la configuration de chaque station côtière participant au SMDSM.

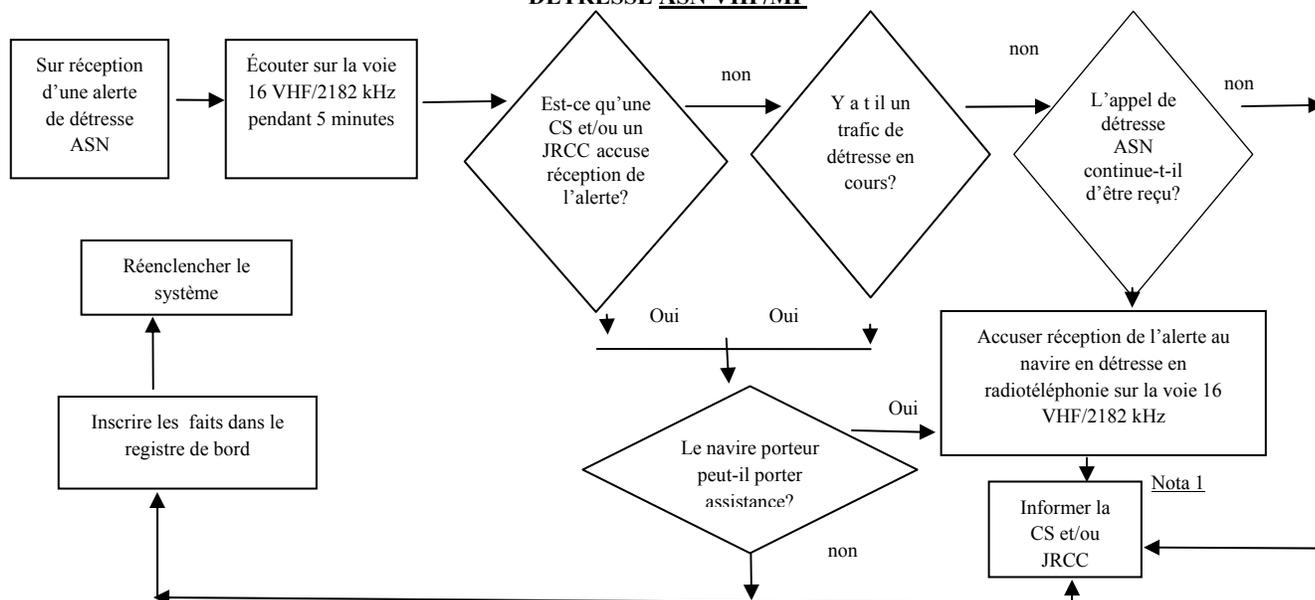
4 Autorisation

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

5 Organigrammes

- 5.1 Les organigrammes simplifiés 1 et 2 décrivent les mesures à prendre à bord des navires n cas de réception d'alertes de détresse émanant d'autres navires. Les Administrations devraient diffuser largement ces organigrammes aux navires et aux institutions de formation.
- 5.2 Les Gouvernements Membres sont invités à porter les conseils ci-dessus et les organigrammes joints en annexe à l'attention de leurs propriétaires de navires, gens de mer, stations côtières, JRCC et de toutes autres personnes concernées.

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



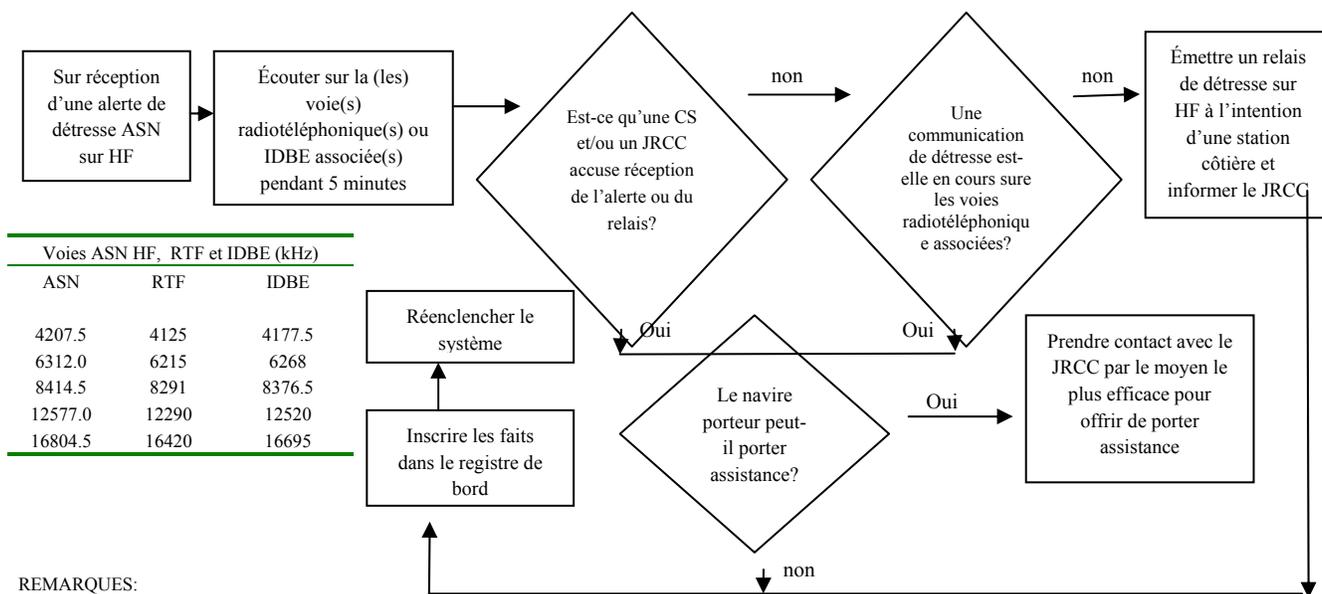
REMARQUES:

Nota 1: Le JRCC et/ou la station côtière compétent(e) ou le/la mieux placé(e) doit être informé(e) en conséquence. Si d'autres alertes ASN sont reçues de la même source et s'il ne fait aucun doute que le navire en détresse est à proximité, un accuse de réception ASN peut, après accord avec un JRCC ou une station côtière, être envoyé pour mettre fin à l'appel.

Nota 2: Un navire n'est en aucun cas autorisé à émettre un appel de relais de détresse ASN lorsqu'il reçoit une alerte de détresse ASN soit sur la voie 70 VHF soit sur la fréquence 2187.5 kHz de la bande MF.

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

ORGANIGRAMME 2 (COMSAR/Cir.25)
MESURES QUE LES NAVIRES DOIVENT PRENDRE EN CAS DE RÉCEPTION D'UNE ALERTE DE DÉTRESSE ASN HF



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

REMARQUES:

Nota 1: S'il est évident que le navire ou les personnes en détresse ne sont pas à proximité et/ou que d'autres engins sont mieux placés pour porter assistance, il convient d'éviter les communications superflues qui pourraient perturber les activités de recherche et de sauvetage. Les faits devraient être inscrits dans le registre de bord approprié.

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

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

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

LE SYSTÈME DE COMPTE RENDU DES NAVIRES AMVER

Nota: Un rapport d'arrivée 96 heures à l'avance dans les grands ports des É.-U. est requis en vertu de la loi 33 CFR 160

Le Système de compte rendu des navires Amver, exploité par la Garde côtière américaine, est un programme international d'entraide maritime qui apporte une aide importante à la préparation et à la coordination des opérations de recherches et sauvetage (R et S) sur toutes les mers du monde. Les navires de commerce de toutes les nations qui font des traversées en mer de plus de 24 heures sont encouragés à envoyer des rapports de navigation et des rapports périodiques de position au centre Amver à Martinsburg, W.V. Les rapports Amver peuvent être transmis sans frais par l'entremise des centres des SCTM canadiens. L'information issue de ces messages est entrée dans un programme électronique qui génère et tient à jour la position estimée de tous les navires participants durant leur voyage. L'information, concernant la position prévue et les caractéristiques R et S de chaque navire dont on sait qu'il se trouve dans un secteur donné peut, sur demande, être mise à la disposition des organismes reconnus de R et S de toute nation pour utilisation en cas d'urgence. L'information concernant la position prévue des navires ne sera divulguée que pour des raisons reliées à la sécurité maritime seulement.

Le Système Amver est un programme gratuit et volontaire. L'obligation de porter secours en cas d'urgence n'est pas plus grande pour un bâtiment qui participe au programme Amver que pour celui qui n'y participe pas. L'avantage à la navigation est :

- assurer l'arrivée la plus prompte possible du secours en cas d'urgence;
- réduire le nombre d'appels d'aide aux navires qui ne sont pas situés près de la scène;
- de libérer le plus tôt possible les navires qui ont été détournés de leur route pour répondre à l'appel d'aide. Un participant Amver n'a pas d'obligation plus grande pour répondre à un appel d'aide qu'un navire qui n'y participe pas.

On peut obtenir les instructions du système Amver à l'adresse suivante: Amver Maritime Relation Office, U.S. Coast Guard, Battery Park Building, 1 South Street, New York, NY 10004-1499; téléphone 212-668-7764, télécopieur 212-668-7684, aux bureaux de la sécurité maritime, ainsi qu'au bureau du capitaine de port dans les grands ports américains. Les instructions sont publiées dans les langues suivantes: chinois, danois, hollandais, anglais, français, allemand, grec, italien, japonais, norvégien, polonais, portugais, espagnol et suédois. Toute demande doit spécifier la langue désirée si autre que l'anglaise. Le site web d'Amver : <http://www.amver.com>

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

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

- les bateaux de pêche en train de pêcher;
- les navires affectés par le gouvernement canadien à des missions d'application des lois;
- les navires dont les traversées se feront à l'intérieur d'une zone de contrôle de la sécurité de la navigation dans l'Arctique, dans la baie d'Hudson, dans la baie de James ou dans la baie d'Ungava, et
- les navires qui se trouvent dans d'autres eaux, à condition que leurs traversées se fassent dans des zones de couverture VHF ou MF.

Il faudrait noter que les exemptions susmentionnées ne représentent pas une interdiction et que tous les autres navires partant pour un voyage en mer de plus de 24 heures sont encouragés à participer au système Amver.

I. Pour participer

Tout navire marchand de mille tonneaux de jauge brute ou davantage, effectuant un voyage de plus de 24 heures vers toute destination dans le monde est libre de participer au système et à la famille Amver. La participation internationale est volontaire quels que soient le pavillon, le pays d'origine ou le port de destination du navire ou de la compagnie de navigation.

II. Renseignements fournis

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

III. Quels renseignements doivent faire l'objet de rapports et quand faire ces rapports?

- A. Les plans de navigation doivent être envoyés sur ou avant le départ.
- B. Les rapports de position doivent être envoyés dans les vingt-quatre heures suivant le départ, et par la suite au moins toutes les quarante-huit heures jusqu'au moment de l'arrivée.
- C. Les rapports d'arrivée doivent être expédiés juste avant ou au moment de l'arrivée au port de destination.
- D. Envoyer les rapports durant les heures normales de service de l'opérateur radio.
- E. Si le navire le juge à propos, il pourra transmettre des rapports plus fréquents que ce qu'indique la liste ci-dessus, par exemple, par mauvais temps ou dans des situations dangereuses.

IV. Format des rapports

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

V. Réseau de communication du système Amver

Il est recommandé de suivre les méthodes suivantes quant aux transmissions des rapports d'Amver de plans de voyage, de position, de déroutement et d'arrivée. Pour plus de détails consulter le site web d'Amver : <http://www.amver.com>

L'adresse électronique par Internet d'Amver est: amvermsg@amver.org

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

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

ou demander à:

TELENOR Satellite Services
1101 Wootton Parkway, 10th Floor
Rockville, Maryland 20852
301-838-7800

Courriel d'Internet:
customercare@telenor-usa.com

Service d'HF Radio télex des stations de communications de la Garde côtière des É.-U.: Toute information au sujet de l'envoi de messages Amver de cette façon se trouve à <http://www.navcen.uscg.mil/marcomms/egcomms/call.htm>

Radio HF sans frais par le biais des Ententes contractuelles de la Garde côtière avec les compagnies suivantes:

Globe Wireless Super Station Network
Mobile Marine Radio (WLO)

Télex: l'adresse d'Amver: (0) 230 127594 AMVERNYK

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

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

VI. Types de rapports de voyage Amver

Il y a quatre types de rapports Amver - rapports de plan de voyage et départ, d'arrivée, de position et de déroutement.

- A. Formule de rapport. Chaque ligne de texte du rapport Amver commence par un identificateur de ligne. Les identificateurs de ligne sont "AMVER" ou une seule lettre. L'identificateur de ligne et l'élément de donnée sur la

ligne sont séparés chacun l'un de l'autre par une seule barre oblique ("/"). Les lignes se terminent par deux barres obliques ("//").

- B. Données présentées dans les rapports. Les participants Amver doivent se familiariser avec quatre types de rapports: rapports de plan de voyage, d'arrivée, de position et de déviation. Il faut prendre note que le système Amver permet de combiner dans un seul rapport les renseignements sur le plan de voyage et de départ. Amver accepte les renseignements sur le plan de voyage séparément, par exemple, quelques jours avec le départ. Les identificateurs de rapport sont comme suit:

AMVER/ SP//	Plan de voyage et de départ
AMVER/PR//	Rapport de position.
AMVER/FR//	Rapport d'arrivée.
AMVER/DR//	Rapport de déroutement.

- C. Détails. Le paragraphe IX contient une étude de chaque type de rapport. Une explication suit chaque exemple. Il faut remarquer que toutes les lignes de l'exemple ne sont pas nécessaires pour chaque type de rapport. Nous étudierons quelles sont les lignes requises et facultatives dans chaque section.

VII. Autres renseignements requis

Amver a également besoin d'autres renseignements qui peuvent s'avérer utiles lors d'une urgence, notamment des données sur la longueur du navire, l'équipement de communication, l'horaire de veille radioélectrique, la vitesse, le grément, etc. Ces renseignements sont recueillis séparément une première fois, par le biais du questionnaire de recherche et sauvetage (SAR-Q) qui se trouve sur le site Web de Amver [au http://www.amver.com](http://www.amver.com) et qui, une fois rempli, est conservé dans le système automatique de traitement de l'information et validé périodiquement, aux fins de recherche et de sauvetage seulement.

VIII. Transmission des renseignements

Tous les renseignements transmis volontairement recueillis selon les présentes instructions seront seulement communiqués aux autorités reconnues de recherche et sauvetage. L'information concernant les bâtiments qui doivent participer au programme Amver sera envoyée à l'administration maritime des É-U au moyen du mot clé MAREP sur la ligne Y.

IX. Description des rapports de voyage

Vous trouverez ci-après un exemple et une explication de chacun des quatre types de rapports Amver. Les numéros entre parenthèses se rapportent aux renvois à la fin de sa section.

- A. **Rapport de plan et de départ de voyage.** Les lignes "L" contiennent les renseignements sur l'itinéraire et les points de changement de direction requis par le système Amver. Le système Amver a besoin des données sur tout point de changement de direction prévu, mais accepte aussi des renseignements sur tout point le long de la route prévue même s'il ne s'agit pas de points de changement de direction. Le système Amver a besoin des renseignements sur les points de changement de direction pour contrôler la précision du plan de voyage.

EXEMPLE:	EXPLICATION:
AMVER/SP//	Renseignements requis -
A/SANDY JOAN//ABCD//	AMVER/SP//
B/110935Z//	A /nom du navire/Indicatif d'appel radio international//
E/145//	B /heure de départ prévue ou temps de départ// (1)
F/126//	G /port de départ/latitude//longitude// (2)
G/NORVOROSK/4510N/03820E//	I /port de destination/latitude//longitude/heure d'arrivée
I/GIBRALTERGI/3600N/00600W/140730Z//	prévue//(1) (2) (3)
L/RL/140/4130N/02910E/112000Z//	L / renseignements sur la route ...// (1) (3) (4)
L/RL/140/4010N/02620E/112300Z//	Z // fin de rapport
L/RL/140/3630N/02330E/120330Z//	
L/RL/140/3650N/01520E/121500Z//	Renseignements facultatifs -
L/RL/140/3800N/01000E/130100Z//	E /route présente// (5)
L/LR/060//	F /vitesse moyenne prévue// (6)
M/GKA/GKM//	M /station radio côtière présente/station radio côtière
V/MD/NURSE//	suiivante, s'il y en a//
X/NEXT/REPORT/120900Z//	V /ressources médicales à bord// (7)
Z/SITOR/INSTALLED/SELCALL/NUMBER/IS/99999//	X /jusqu'à 65 caractères de commentaires
Z//EOR	supplémentaires// (8) (9)

B. Rapport d'arrivée.

EXEMPLE:	EXPLICATION:
AMVER FR// A/SANDY/JOAN/ABCD// K/NEW YORK/US/4040N/07420W/180600Z// X/PROBLEMS WITH MF XMTR AGENT/ADVISED// Z//EOR	Renseignements requis - AMVER/FR// A /nom du navire/indicatif d'appel radio international// K /nom du port/latitude/longitude/heure d'arrivée// (1) (3) Z // fin de rapport Renseignement facultatifs - X /jusqu'à 65 caractères de commentaires supplémentaires// (8) (9)

C. Rapport de position.

EXEMPLE:	EXPLICATION:
AMVER/PR// A/SANDY/JOAN/ABCD// B/120300Z// C/3630N/02330E// E/145// F/126// M/GKM// X/NEXT REPORT/131800Z// Z//EOR	Renseignement requis - AMVER/PR// A /nom du navire/indicatif d'appel radio international// B /heure à la position// (1) C /latitude/longitude// (3) Z //fin de rapport Renseignement facultatifs - E /route présente (5)// F /vitesse moyen (6)// M /station radio côtière présente/station radio côtière suivante, s'il y en a// X / jusqu'à 65 caractères de commentaires supplémentaires// (8) (9)

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

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

Revois :

- (1) Exprimer tous les temps par un groupe de six chiffres dont les deux premiers donnent la date du mois et les quatre derniers les heures et les minutes. N'utiliser que le temps universel coordonné (ou temps moyen de Greenwich - GMT). Le groupe de date-heure de six chiffres doit être suivi soit par Z ou GMT. On peut indiquer le mois si c'est

désirable; utiliser à cette fin les trois premières lettres du mois en anglais. Les exemples suivants constituent des présentations acceptables:

290900Z

290900 Z

290900Z DEC

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

Par exemple :

L/RL/125 0258N/07710W/ABACO 111200Z//

L//RL/125 0251N/07910W/NWPEOVCHAN/112145Z//

L/RL/125/0248N/08020W/120255Z//

L/RL/125//

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

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

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

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

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

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

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

UNE VITESSE DE BORDÉE finale est utile mais non requise.

- (5) La route réelle est un groupe de trois chiffres.
- (6) La vitesse est un groupe de trois chiffres en nœuds et en dixièmes de nœuds. Par exemple, 20.5 nœuds s’écrira sous la forme 205 sans point ou décimales.
- (7) Si on utilise la ligne facultative “V”, il faut inscrire un ou plusieurs des éléments suivants:

MD	médecin
PA	aide-médecin
NURSE	infirmier ou infirmière
NONE	aucun

Par exemple: V / MD / NURSE//
- (8) Tout renseignement fourni dans la ligne des remarques sera stocké dans le système automatique de traitement des données d’Amver pour examen ultérieur. Cependant, on ne prend aucune action immédiatement et on ne transmet aucun de ces renseignements à une autre organisation de façon routinière. On ne peut pas utiliser la ligne des remarques pour envoyer des informations à d’autres agences officielles ou organismes de recherche et de sauvetage. Cependant, en réponse à une demande des autres agences officielles de recherche et de sauvetage, Amver leur fournira les renseignements contenus dans les lignes de remarques.
- (9) Le système Amver n’utilise pas actuellement les renseignements touchant les rapports suivants “next”, mais on s’attend à ce que ces renseignements soient utilisés pour aider à tout développement futur du système.

SYSTÈME DIFFÉRENTIEL DE POSITIONNEMENT MONDIAL (DGPS)

Depuis mai 2000, le Service pleinement opérationnel (SPO) du DGPS de la Garde côtière canadienne est disponible à partir de 19 stations situées sur la côte est et la côte ouest du Canada ainsi qu'à certains endroits sur les Grands Lacs. Les corrections du DGPS sont émises depuis des radiophares à fréquence moyenne (MF) situés de manière à couvrir des zones maritimes et des voies navigables déterminées. Les émissions sont conformes aux normes internationales d'exploitation des services radiophares DGPS. Le DGPS permet d'obtenir un positionnement continu d'une précision supérieure à 10 mètres dans 95 % ou plus du temps (à condition qu'un récepteur DGPS adéquat soit utilisé, bien configuré et entretenu).

D'autres renseignements sur l'utilisation du service DGPS seront annoncés par le biais des Avis aux navigateurs. Il est également possible d'obtenir de l'information générale sur le site Web de la GCC: http://www.ccg-gcc.gc.ca/dgps/main_f.htm

Les corrections différentielles du service DGPS sont calculées en fonction des positions du système de référence NAD 83. Pour traiter l'information de façon précise, les récepteurs DGPS doivent être ajustés au système WGS 84. Même si le WGS 84 et le NAD 83 sont pratiquement identiques, (une différence de seulement quelques centimètres), il est fortement recommandé d'établir les récepteurs sur le WGS 84 afin de tirer le maximum de précision du DGPS. Lorsque l'on utilise des cartes autres que celles du NAD 83, les positions de latitude et de longitude doivent être ajustées en fonction du système de référence géodésique approprié utilisant l'information apparaissant sur les cartes.

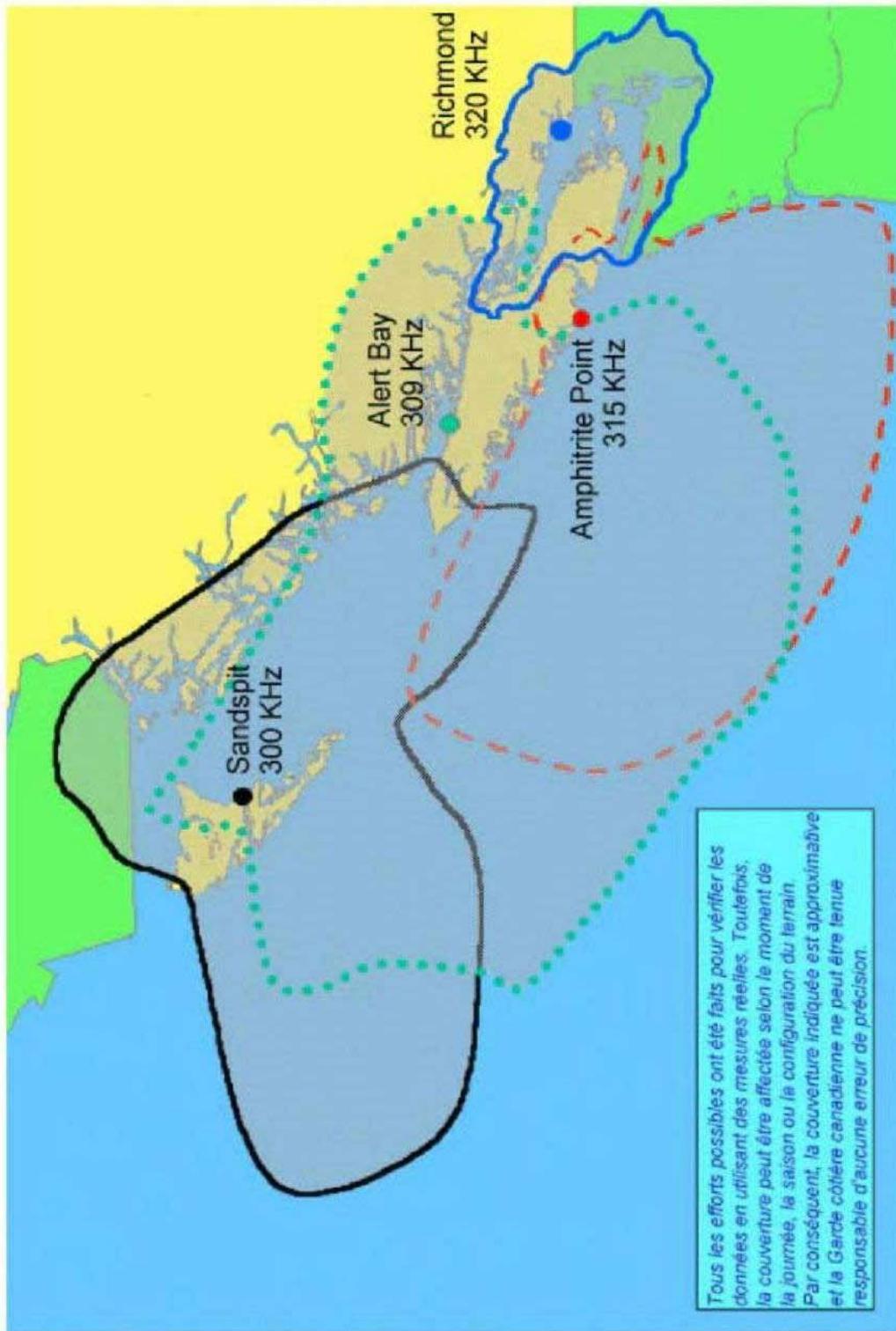
Le tableau qui suit fournit des renseignements sur les émissions DGPS existantes. On peut se procurer, auprès de la Garde côtière américaine (USCG), une liste des émetteurs DGPS de la Garde côtière américaine fournissant une couverture dans les eaux canadiennes. <http://www.navcen.uscg.gov/dgps/default.htm>

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

ÉMISSION DGPS par la GCC Côte du Pacifique

<i>Nom de la station</i>	<i>Emplacement de la station NAD83</i>	<i>Fréquences et régime d'émission</i>	<i>AISM Indicatif des stations de référence</i>	<i>AISM Indicatif des radiophar es</i>	<i>Remarques</i>
Alert Bay, C.-B.	50°35'N 126°55'W	309 kHz 200 bps	300, 301	909	Service pleinement opérationnel
Amphitrite Pointe, C.-B.	48°55'N 125°33'W	315 kHz 200 bps	302, 303	908	Service pleinement opérationnel
Richmond, C.-B.	49°06'N 123°11'W	320 kHz 200 bps	304, 305	907	Service pleinement opérationnel
Sandspit, C.-B.	53°14'N 131°49'W	300 kHz 200 bps	306, 307	906	Service pleinement opérationnel

Couverture DGPS - Région du Pacifique



RAPPORT D'INFORMATION PRÉALABLE À L'ARRIVÉE (RIPA)

Note : Les renseignements exigés au préalable ne s'appliquent pas aux navires opérant seulement dans les Grands Lacs ou aux parties de voyage d'un navire sur les Grands Lacs après que les renseignements exigés au préalable ont été donnés avant l'entrée de ce navire dans la Voie maritime du Saint-Laurent.

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

- navires ressortissant à SOLAS ayant une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux
- navires ressortissant et non ressortissant à SOLAS transportant plus de 12 passagers
- navires non ressortissant à SOLAS ayant une jauge brute supérieure à 100 tonneaux, mais qui n'est pas un bâtiment de pêche, bâtiment de plaisance ou un navire du gouvernement
- navires non ressortissant à SOLAS, utilisés pour remorquer un chaland à l'arrière ou le long de son bord ou pour pousser un chaland, si le chaland transporte certaines cargaisons dangereuses.

doit s'assurer que le navire n'entre pas dans les eaux canadiennes, sauf s'il transmet les renseignements exigés au préalable à un centre de Services de Communications et Trafic Maritimes (SCTM) avant d'entrer dans les eaux canadiennes. Tous les renseignements exigés au préalable doivent être fournis 96 heures avant l'entrée dans les eaux canadiennes, sauf si la durée totale du voyage avant d'entrer dans les eaux canadiennes est de moins de 96 heures, auquel cas l'avis doit être donné 24 heures avant d'entrer dans les eaux canadiennes. Si la durée du segment du voyage avant d'entrer dans les eaux canadiennes est de moins de 24 heures, les navires sont tenus d'envoyer les renseignements exigés au préalable dès que possible avant d'entrer dans les eaux canadiennes mais pas plus tard qu'à l'heure du départ du port de la dernière escale.

Les renseignements exigés au préalable doivent être envoyés à l'une des adresses suivantes :

- a) Les navires planifiant de passer dans les eaux territoriales canadiennes ou d'entrer dans les eaux canadiennes à destination d'un port canadien sur la côte ouest doivent transmettre un rapport de renseignements exigés au préalable au Centre régional d'information maritime (CRIM) de la Garde côtière canadienne par l'une des méthodes indiquées ci-dessous :

Courriel : OFFSHORE@RMIC.GC.CA

INMARSAT : telex 04352586 "CGTC VAS VCR"

tout SCTM de la garde côtière canadienne, sans frais,

ou directement au SCTM au large par télécopieur : 604-666-8453

- b) Les navires planifiant de passer dans les eaux territoriales canadiennes ou d'entrer dans les eaux canadiennes à destination d'un port canadien sur la côte est, y compris un port canadien ou américain dans les Grands Lacs, doivent transmettre un rapport de renseignements exigés au préalable au ECAREG Canada par l'une des méthodes indiquées ci-dessous :

Centre SCTM de St. John's

Télex - 016-4530

Télécopieur - 709-772-5369

Identification télégraphique - CCGTC SNF

Courriel : ecaregsnf@innav.gc.ca

OU

Centre SCTM de Halifax

Télex - 019-22510

Télécopieur – 902-426-4483

Identification télégraphique - CCG MRHQ DRT

Courriel : hlxecaregl@innav.gc.ca

- c) Les navires planifiant de passer dans les eaux territoriales canadiennes ou d'entrer dans les eaux canadiennes à destination d'un port dans la zone arctique canadienne doivent transmettre un rapport de renseignements exigés au préalable à NORDREG Canada par l'une des méthodes indiquées ci-dessous:

* Centre SCTM d'Iqaluit

Télécopieur – 867-979-4264

Télex (télécopie) 063-15529

Identification télégraphique - NORDREG CDA

Courriel : iqanordreg@innav.gc.ca

***Ouvert seulement durant la saison de navigation (de la mi-juin à la mi-novembre environ).**

Il incombe au capitaine du navire de veiller à ce que tous les renseignements fournis au Gouvernement du Canada (Transports Canada) dans les renseignements exigés au préalable soient complets et exacts. Tout capitaine de navires assujettis au *Règlement sur la sûreté du transport maritime* (voir plus haut) refusant de soumettre les renseignements requis au préalable ou de soumettre des renseignements incomplets ou inexacts risque de constater que leur navire peut faire l'objet de mesures de contrôle telles, notamment mais non exclusivement : inspection, détention, réacheminement ou expulsion des eaux canadiennes.

Les renseignements exigés au préalable fournis par le navire doivent comprendre les renseignements suivants :

- a) le nom;
- b) le pays d'immatriculation;
- c) le nom du propriétaire enregistré;
- d) le nom de l'exploitant;
- e) le nom de la société de classification;
- f) l'indicatif d'appel radio international;
- g) le numéro du certificat international de sûreté du navire ou du certificat de sûreté pour bâtiment canadien ou d'un document de conformité de sûreté du navire;
- h) le numéro de l'Organisation maritime internationale, s'il s'agit d'un navire ressortissant à SOLAS;
- i) la date de délivrance, la date d'expiration et le nom de l'organisme de délivrance du certificat international de sûreté du navire, du certificat de sûreté pour bâtiment canadien ou d'un document de sûreté du navire;
- j) la confirmation qu'il a un plan de sûreté approuvé du bâtiment;
- k) le niveau MARSEC en vigueur;
- l) a une déclaration indiquant le moment où les 10 dernières déclarations de sûreté du bâtiment ont été remplies;
- m) des détails sur toute menace contre la sûreté du bâtiment au cours des 10 dernières visites à des installations maritimes;
- n) une déclaration indiquant que le bâtiment consent ou non au repérage du bâtiment par le gouvernement du Canada;
- o) des détails sur toute lacune du matériel et des systèmes de sûreté, y compris les systèmes de communication et la façon dont le capitaine du bâtiment entend la corriger;
- p) le cas échéant, le nom de l'agent et ses numéros de téléphone et de télécopieur pour le joindre en tout temps;
- q) le cas échéant, le nom de l'affrètement;
- r) la position du bâtiment et l'heure à laquelle il est arrivé à cette position;
- s) le cap et la vitesse du bâtiment;
- t) la destination et l'heure prévue d'arrivée à destination;
- u) le nom d'une personne-ressource à l'installation maritime qu'il visitera et les numéros de téléphone et de télécopieur pour la joindre en tout temps;
- v)) les renseignements suivants à l'égard de chacune des 10 dernières visites à des installations maritimes :
 - i) l'installation de réception;
 - ii) l'installation maritime visitée;
 - iii) la ville et le pays;
 - iv) la date et l'heure d'arrivée
 - v) la date et l'heure de départ;
- w) une description générale de la cargaison, y compris la quantité de cargaison;
- x) le cas échéant, la présence de substances et d'engins dangereux à bord et leur description.

Toutes les mesures raisonnables doivent être prises chaque fois qu'un changement survient dans les renseignements fournis antérieurement dans tous les rapports de renseignements exigés au préalable soumis, en conformité du *Règlement sur la sûreté du transport maritime*, au Centre SCTM compétent le plus tôt possible.