



Pêches et Océans
Canada

Fisheries and Oceans
Canada

Garde côtière
canadienne

Canadian
Coast Guard

AVIS AUX NAVIGATEURS 1 à 46 ÉDITION ANNUELLE 2018



Sécurité d'abord, Service constant

GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

www.notmar.gc.ca

Avis aux navigateurs 1 à 46
Édition annuelle 2018

Publié sous l'autorité de:

Programmes de la Garde côtière canadienne
Aides à la navigation et Voies navigables
Pêches et Océans Canada
Montréal, Québec
H2Y 2E7

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, 2018
MPO/2018-2001
Fs151-4F-PDF
ISSN 1498-4695

Disponible sur le site Web de NOTMAR (Avis aux navigateurs) :
www.notmar.gc.ca

Available in English:
Notices to Mariners 1 to 46
Annual Edition 2018

Registre des modifications

No. partie	Date	Description
A2, avis 5B	30 mars 2018	<u>Page 14</u> Modifier : Web: http://www.parcscanada.gc.ca/isl Pour lire : Web : http://www.pc.gc.ca/fr/pn-np/on/1000

A	AIDES À LA NAVIGATION ET SÉCURITÉ MARITIME	1
A1	AIDES À LA NAVIGATION	1
1	Système canadien d'aides à la navigation et Règlement sur les bouées privées	1
2	Avertissements afférents à l'utilisation des aides à la navigation	4
3	Règlements concernant la protection des aides à la navigation	8
4	Balises de marquage d'une distance mesurée	9
A2	LIGNE DIRECTRICES POUR LES MAMMIFÈRES MARINS ET LES ZONES DE PROTECTION MARINE	10
5	Ligne directrice générale sur les espèces aquatiques en péril et les zones importantes des mammifères marins	10
5A	Exigences réglementaires communes à toutes les zones de protection marines	22
5B	Lignes directrices générales pour les parcs nationaux	48
5C	Aires marines nationales de conservation	66
5D	Lignes directrices générales pour les réserves nationales de faune	73
A3	NAVIGATION DANS LES GLACES	80
6	Navigation dans les glaces, routes maritimes et demandes d'aide de brise-glaces	80
7	Renseignement concernant la navigation dans les glaces	83
7A	Planification d'un voyage pour les navires qui prévoient naviguer dans les eaux du Nord canadien	86
7B	Lignes directrices conjointes de l'industrie et du gouvernement concernant le contrôle des pétroliers et des transporteurs de produits chimiques en vrac dans les zones de contrôle des glaces de l'Est du Canada TP15163	89
A4	ACTIVITÉS DE PÊCHE	90
8	Renseignements concernant les bateaux de pêche sur les côtes Est et Ouest du Canada	90
9	Marquage des engins de pêche	93
9A	Fermeture de la pêche au crabe : Deltaport et le port de traversiers de Tsawwassen	94
A5	SÉCURITÉ DES NAVIRES	96
10	Organisation du trafic maritime	96
10A	Systèmes obligatoires de comptes rendus de navires (eaux non-canadiennes)	104
11	Règlement sur les abordages	105
12	Dommmages attribuables à des excès de vitesse	108
A6	CARTES MARINES ET PUBLICATIONS	109
13	Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques (1995) et liste provisoire des cartes	109
14	Cartes et publications nautiques du Canada et publications internationales	131
A7	OBSTRUCTIONS	142
15	Installations d'aquaculture	142
16	Câbles sous-marins et aériens	143
17	Rapports de sondes peu profondes	145

A8	PÉTROLE ET GAZ - EXPLORATION ET EXPLOITATION DES RESSOURCES NATURELLES	146
18	Éclairage et marquage des navires et plates-formes d'exploration et d'exploitation	146
19	Éclairage et marquage des structures ou ouvrages pour l'exploration et l'aménagement de ressources naturelles	147
20	Sécurité des bâtiments d'exploration et d'exploitation au large	148
21	Prudence à exercer en mouillant à proximité des installations d'exploitation sous-marines dans le lac Érié	152
22	Levés sismiques	153
B	SERVICE DE PILOTAGE DANS LES EAUX CANADIENNES	1
23	Renseignements généraux sur le service de pilotage	1
24	Règlement sur la sécurité de la navigation	15
25	Informations à propos des systèmes de transfert de pilote sur le fleuve Saint-Laurent	19
26	Directives supplémentaires sur les dispositions du transfert de pilote en ce qui concerne les exigences applicables aux bateaux canadiens	21
C	SERVICES DES COMMUNICATIONS ET DU TRAFIC MARITIME	1
27A	Lignes directrices concernant la circulation des navires de fort gabarit et de forte longueur	1
27B	Renseignements généraux sur les mouillages de pointe Saint-Jean et Saint-Vallier	7
27C	Dégagement sous quille	8
D	RECHERCHE ET SAUVETAGE	1
28	Recherche et sauvetage dans les secteurs relevant du Canada	1
28A	Procédures d'évacuation par hélicoptère par les hélicoptères de Recherche et sauvetage des Forces armées canadiennes	9
29	Communications provenant des aéronefs : signaux de détresse, d'urgence et de sécurité	12
29A	Notification rapide des autorités de Recherche et de sauvetage sur les situations à risque	14
30	Radiobalises à bord des navires pour la localisation des sinistres (RLS)	15
E	ÉVÉNEMENTS MARITIMES ET POLLUTION	1
31	Signalement des événements maritimes	1
32	Pollution – Conformité aux règlements canadiens	2
F	DÉFENSE NATIONALE - AVIS DES FORCES ARMÉES	1
33	Prudence en approchant les ports canadiens	1
34	Renseignements concernant les sous-marins	3
35	Zones de pratiques de tir et d'exercices	15
36	Observations de nature essentielle du point de vue de renseignement - Méthode de communication des rapports MERINT	57
37	Manutention des munitions non-explosées	59

38	Précautions à prendre par les navires s'approchant des formations, convois, porte-avions et autres navires de guerre en mer et des porte-avions à l'ancre	67
39	Messages navals aux navires marchands canadiens y compris les petits bateaux et les bateaux de pêche	70
40	Système de prévision de la contamination à l'usage des navires de commerce en mer et système MERWARN	71
41	Avertissement général concernant les feux de route et de mouillage montrés par les navires canadiens de Sa Majesté	82
42	Accord entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement de l'Union des République socialistes soviétiques sur la prévention des incidents en mer au-delà de la mer Territoriale	83
43	Mise en garde concernant les navires s'approchant des zones d'accès contrôlé entourant les installations navales canadiennes de Sa Majesté, les navires de guerre et les navires de guerre alliés faisant route, au mouillage ou immobiles	84

G	RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX	1
----------	--------------------------------	----------

44	L'Organisation hydrographique internationale	1
45	Système géodésique des cartes marines	2
46	Bureaux régionaux de la Garde côtière canadienne	3

A AIDES À LA NAVIGATION ET SÉCURITÉ MARITIME

A1 AIDES À LA NAVIGATION

1 Système canadien d'aides à la navigation et Règlement sur les bouées privées

LE SYSTÈME CANADIEN D'AIDES À LA NAVIGATION

Le système canadien d'aides à la navigation comporte une combinaison d'aides à la navigation visuelles, sonores et électroniques qui, utilisées individuellement ou conjointement, aident le navigateur à déterminer sa position et son cap, l'avertissent de la présence de dangers ou d'obstacles et l'orientent sur le choix du meilleur trajet ou du trajet préférable.

Les aides visuelles

Les aides visuelles sont des aides de courte portée et se composent de bouées, de balises et marques de jour et de feu. Le Canada utilise un système mixte latéral et cardinal d'aides à la navigation. La connaissance des caractéristiques de chacun des types fondamentaux d'aides constitue un préalable à l'utilisation sans danger du système.

Autres publications

Il faut utiliser les aides à la navigation de concert avec les publications maritimes existantes, notamment les cartes marines, le Livre des feux, des bouées et des signaux de brume, les Aides radio à la navigation maritime, les Instructions nautiques, le Système canadien d'aides à la navigation et les bouées privées - Guide du propriétaire afin de bien en comprendre et en interpréter les fonctions. On peut obtenir des renseignements concernant les cartes marines et les Instructions nautiques auprès du Service hydrographique du Canada, Ministère des Pêches et Océans, à Ottawa. (Voir l'Avis N° 14 pour de plus amples renseignements).

Matériau rétro-réfléchissant

La majorité des bouées et de nombreuses aides à la navigation situées sur la côte sont munies de matériaux rétro-réfléchissant la lumière. La couleur du matériau rétro-réfléchissant correspond au type d'aide à la navigation ou à sa signification latérale. Le matériau rétro-réfléchissant des bouées est utilisé pour former les symboles, les nombres ou les lettres permettant d'identifier positivement la bouée à courte portée.

Sur les bouées lumineuses, ce matériau rétro-réfléchissant sert de repérage auxiliaire au feu. Sur les bouées non lumineuses, dans un chenal de navigation diurne, le matériau rétro-réfléchissant vise à aider les navigateurs qui sont « surpris » dans l'obscurité à identifier la bouée à l'aide d'une source lumineuse.

Afin de faire une utilisation optimale de ce matériau rétro-réfléchissant, la Garde côtière canadienne recommande que les navires dépendant des aides à la navigation, soient munis de projecteurs qui leur permettent de repérer le matériau rétro-réfléchissant au besoin. On recommande qu'un projecteur d'une puissance de 75 000 candelas soit installé sur tous les gros bâtiments et qu'une lampe de poche munie d'une ampoule d'au moins trois watts et d'une batterie de six volts (puissance nominale de 4000 candelas) soit présente à bord des petits bâtiments.

Les aides latérales

Le système de balisage latéral utilisé dans les eaux canadiennes est le système "B" adopté par l'AISM. Les aides latérales sont des bouées ou des aides fixes. Ces aides balisent l'emplacement d'un danger ainsi que les limites du chenal le moins dangereux ou le plus profond en indiquant le côté sur lequel il faut les laisser. Il faut, pour bien interpréter les aides latérales, connaître la convention de balisage se référant au terme "sens de la remontée". Le sens de la remontée correspond à la direction suivie par un navire venant de la mer en direction de la tête des eaux d'un fleuve ou d'un port ou dans le sens de la marée montante. Se diriger vers le Sud le long du littoral Atlantique, vers le Nord le long du littoral du Pacifique et vers l'Est le long du littoral Arctique, c'est faire route dans le sens de la remontée. Le sens de la remontée est indiqué sur certaines cartes marines à l'aide de traits et de flèches rouges.

Lorsqu'un navire suit le sens de la remontée, il doit laisser sur tribord (à droite) les bouées de tribord et sur bâbord (à gauche) les bouées de bâbord.

Les aides cardinales

Les aides cardinales peuvent être des bouées et des aides fixes.

Toutefois, elles sont majoritairement utilisées sous forme de bouées dans le système canadien.

Les aides cardinales balisent l'emplacement des dangers et du chenal le moins dangereux ou le plus profond en se référant aux points cardinaux du compas. On compte quatre marques cardinales, soit Nord, Est, Sud et Ouest, placées de sorte que le chenal le moins dangereux ou le plus profond se trouve du côté indiqué par la marque (par exemple au Nord d'une bouée cardinale Nord).

Les aides sonores

Les aides sonores sont des dispositifs qui produisent des sons pour prévenir le navigateur d'un danger par mauvaise visibilité. De telles aides comprennent les bouées dotées d'une cloche ou d'un sifflet activé par l'action de la vague et les signaux de brume sur la côte. La plupart des signaux de brume fonctionnent lorsque la visibilité est réduite à moins de deux milles marins.

Les aides électroniques

Les aides électroniques utilisées dans le système canadien comprennent les réflecteurs radars, les balises radar (RACONS), les radiophares, le système de positionnement global (GPS) et le système de positionnement global différentiel (DGPS).

Les réflecteurs radars sont des dispositifs passifs utilisés pour augmenter l'image radar des aides à la navigation, alors que les RACONS sont des dispositifs actifs qui, au moyen d'une image radar codée, donnent une identification précise de l'emplacement qu'ils marquent.

Les radiophares assurent une capacité moyenne de portée aux fins de ralliement et de détermination du point ainsi que d'identification des dangers.

Le système de positionnement global (GPS) est un système mondial de radionavigation par satellite lequel transmet de l'information qui permet aux utilisateurs munis de récepteurs adéquats, sur la terre, en mer ou dans les airs, d'établir leur position, la vitesse et l'heure, en tout temps, jour ou nuit et dans n'importe quelle condition atmosphérique.

Le système de positionnement global différentiel (DGPS) permet d'améliorer la position captée par les récepteurs GPS en corrigeant les erreurs provenant du signal GPS et le comparant à une position géographique connue.

Référence :

1. Une nomenclature détaillée de toutes les aides à la navigation lumineuses et de tous les signaux de brume est comprise dans la publication « Livre des feux, des bouées et des signaux de brume ». <https://www.notmar.gc.ca/list-livre-fr.php>
2. Une nomenclature détaillée de toutes les aides électroniques est comprise dans la publication "Aides radio à la navigation maritime" (MPO 5470 et 5471). <http://www.ccg-gcc.gc.ca/Communications-Marines/Accueil>
3. Une description complète du système canadien d'aides à la navigation est comprise dans la publication "Le système canadien d'aides à la navigation". <http://www.ccg-gcc.gc.ca/aides/Systeme-Canadien-aides-a-la-navigation-2011>

RÈGLEMENT CONCERNANT LES BOUÉES PRIVÉES

Selon le règlement, une « bouée privée » s'entend d'une bouée qui n'appartient ni à l'administration fédérale ni à une administration provinciale, ni à un organisme gouvernemental.

La Garde côtière canadienne considère que les aides appartenant aux gouvernements municipaux sont des aides privées.

Au Canada, les particuliers, les clubs, les corporations, les municipalités ou les autres groupes ont le droit d'installer des aides à la navigation ou des bouées d'amarrage à leurs fins personnelles. Ces aides sont connues sous le nom d'aides "privées" et celles qui sont annoncées sont ainsi désignées dans le Livre des feux et sur les cartes marines. Même si les aides privées fixes ont des formes très variées, toutes les bouées privées doivent se conformer au *Règlement sur les bouées privées*. Le Règlement décrit la couleur, la forme, les dimensions et les marques correspondant à chaque bouée ainsi que les responsabilités de la personne qui les met en place. Les exigences relatives à la couleur et à la forme des bouées privées ainsi qu'à leur emplacement et à leur usage sont identiques aux exigences relatives aux bouées fournies par la Garde côtière canadienne. Néanmoins, les marques d'identification doivent être conformes au *Règlement sur les bouées privées* et non au système d'identification alphanumérique utilisé par la Garde côtière canadienne.

Autorité : Loi de 2001 sur la Marine marchande du Canada
Transports Canada (Programme de protection de la navigation)

2 Avertissements afférents à l'utilisation des aides à la navigation

1. Les navigateurs sont avertis qu'ils ne doivent pas se fier uniquement aux bouées pour naviguer. La navigation doit également se faire au moyen de relèvements ou de mesures d'angles utilisant des aides fixes sur la côte ou des amers indiqués sur les cartes et au moyen de sondages ou, si possible, d'appareils de radionavigation ou de navigation par satellite.
2. La plupart des aides à la navigation ne sont pas continuellement surveillées. Les navigateurs doivent savoir que des défaillances ou des déplacements sont inévitables. La Garde côtière canadienne ne garantit pas que toutes les aides à la navigation fonctionnent continuellement de la manière annoncée ou demeurent constamment à la position prévue. Les navigateurs qui découvrent des aides à la navigation défectueuses, déplacées, endommagées ou manquantes doivent immédiatement signaler ces problèmes au centre le plus proche des Services de communication et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne par VHF sur la bande 16, ou au bureau le plus proche de la Garde côtière canadienne.
3. Les aides à la navigation sont exposées à des dommages, des défaillances ou des déplacements qui peuvent être causés par les glaces ou les tempêtes, par des collisions avec des navires et des pannes de courant. Les dommages causés par les glaces ou les tempêtes peuvent être très étendus et pourraient nécessiter une période considérable de réparations. Des dommages touchant une aide isolée peuvent ne pas être découverts et signalés avant longtemps. Les aides flottantes et les feux de jetée situés dans ou à proximité des eaux qui sont exposées à des rigueurs extrêmes lors du mouvement des glaces présentent le risque le plus important de dommages.
4. Les navigateurs sont prévenus que les aides à la navigation ne montrent pas toujours leurs caractéristiques annoncées. Les feux peuvent s'éteindre ou les signaux sonores peuvent cesser de fonctionner à cause de la glace, de collisions, de pannes mécaniques, et dans le cas des bouées à cloche ou à sifflet, à cause des eaux calmes. La forme d'une aide à la navigation peut être modifiée par l'accumulation de glace ou en raison de dommages. Sa couleur peut aussi être altérée par les embruns verglaçants, l'accumulation d'algues ou de fientes d'oiseaux.
5. Il faut noter que la position des bouées indiquées sur les cartes marines n'est qu'approximative. Un certain nombre de facteurs empêchent de mouiller les bouées et leurs ancres à des points précis. Par exemple, les conditions atmosphériques ambiantes, l'état de la mer, les conditions de marée et de courant, la configuration du fond de la mer, le fait que les bouées sont amarrées à leurs ancres par des chaînes de différentes longueurs et qu'elles peuvent s'écarter de leur position indiquée sur la carte selon une distance déterminée par leurs systèmes d'ancrage.
6. Sachant que les glaces en mouvement peuvent déplacer les bouées par rapport à la position indiquée, les navigateurs devraient procéder avec une extrême prudence dans ces circonstances.
7. Les navigateurs ne doivent pas oublier qu'en raison de différences dans les systèmes de référence géodésique (par ex. NAD 27, NAD 83), le quadrillage des cartes d'une région peut varier d'une carte à l'autre. Lorsqu'on détermine la position des aides à la navigation au moyen de la méthode de la latitude et de la longitude, il y a lieu de vérifier les résultats en les comparant avec d'autres renseignements.
8. Dans certains cas où il est nécessaire de mouiller une bouée à proximité d'un danger à la navigation (par ex. un haut-fond, un récif ou une barre rocheuse), le symbole de la bouée sur la carte peut être légèrement déplacé dans la direction des eaux sûres afin de ne pas obstruer ou cacher l'indication du danger représenté. De tels déplacements seront signalés sur la carte par une flèche.
9. Les navigateurs devraient éviter de naviguer trop près d'une bouée pour ne pas risquer de la frapper ou de heurter son système d'ancrage ou l'obstacle sous-marin qu'elle indique.
10. Bon nombre de feux automatiques sont dotés d'interrupteurs à cellule photoélectrique. Ces feux, tant sur les côtes que sur la plupart des bouées, sont éteints entre le lever et le coucher du soleil. Il ne faut donc pas présumer que les feux ne fonctionnent pas normalement quand ils ne sont pas visibles de jour.
11. Bon nombre de phares dont le feu principal reste allumé 24 heures sur 24 sont dotés de feux de secours qui s'allument automatiquement en cas de panne. Ces feux de secours sont blancs et ont une caractéristique uniforme consistant en des éclats groupés (6)15s et s'allument la nuit. Habituellement, ils sont visibles à 5 milles marins (par nuit sombre, dans des conditions atmosphériques favorables). Les publications des *Livres des feux, des bouées et des signaux de brume* indiquent quelles aides à la navigation sont munies de feux de secours.

12. Les conditions atmosphériques peuvent avoir des effets considérables sur la transmission de la lumière et la visibilité des feux. Par exemple :
- (a) La distance du feu ne peut pas être évaluée avec exactitude uniquement d'après son éclat apparent.
 - (b) Sauf à faible distance, il est difficile de distinguer, de nuit, si un feu est blanc, jaune ou bleu lorsqu'il est isolé.
 - (c) Dans certaines conditions atmosphériques, les feux blancs et jaunes peuvent présenter une teinte rougeâtre.
 - (d) Les caractéristiques visibles d'un feu alternatif présentant des phases d'intensité lumineuse différentes peuvent varier selon la distance du fait que certaines phases peuvent ne pas être visibles.
 - (e) Lorsqu'ils sont observés à des distances similaires, les feux à faible intensité sont plus facilement obscurcis lorsque les conditions de visibilité sont mauvaises que les feux plus puissants. Les feux colorés ont souvent une intensité inférieure à celle des feux blancs et sont plus difficiles à repérer dans des conditions défavorables.
 - (f) De la glace, du givre ou de l'humidité peuvent se former sur la lanterne des feux par temps froid, et plus particulièrement, cela réduit leur visibilité et pourrait donner l'impression que les feux colorés sont blancs.
 - (g) Un feu produisant un éclat très court peut ne pas être visible à une aussi grande distance qu'un feu produisant un éclat plus long.
13. Le navigateur doit éviter de se fier uniquement à la couleur lorsqu'il se sert d'un feu à secteurs, mais il doit également contrôler sa ligne de position en relevant le feu. De chaque côté de la ligne de démarcation, entre le blanc et le rouge et aussi entre le blanc et le vert, se trouve un petit arc de couleur indéfinissable.
14. Lorsque le secteur de visibilité d'un feu est coupé par une pente de terrain, le relèvement auquel il disparaît ou apparaît variera avec la distance de l'observateur et la hauteur des yeux.
15. Un arrière-plan fortement éclairé peut nuire à l'observation d'un feu.
16. Compte tenu de la distance variable à laquelle un signal de brume peut être entendu en mer et du fait qu'il y a souvent de la brume près d'une station dotée d'un avertisseur de brume sans pour autant qu'elle soit visible de la station, les navigateurs doivent noter que :
- (a) lorsqu'ils approchent de la terre dans la brume, ils ne doivent pas se fier uniquement aux signaux de brume mais doivent toujours prendre des sondages qui, dans presque tous les cas, donnent un avertissement suffisant du danger.
 - (b) ils ne doivent pas estimer la distance qui les sépare d'un signal de brume en se fondant sur la puissance du son. Dans certaines conditions atmosphériques, le son cesse parfois d'être audible à une très faible distance de la station, et ces conditions peuvent varier en un très court laps de temps. Les navigateurs ne doivent jamais supposer que le signal de brume ne fonctionne pas du fait qu'ils ne l'entendent pas, même lorsqu'ils sont dans son voisinage immédiat.
17. Les aides visuelles à la navigation installées par la Garde côtière canadienne ont pour but de faciliter la navigation maritime. Les chasseurs, les motoneigistes et les pêcheurs sur la glace doivent éviter de se fier aux aides à la navigation maritime après la fermeture de la saison de navigation. Les aides peuvent s'arrêter de fonctionner sans avertissement et ne seront pas remises en service par la Garde côtière canadienne avant l'ouverture de la saison de navigation suivante.

Amélioration permanente

La Garde côtière canadienne tente constamment de réaliser des gains d'efficacité et des économies dans la prestation du Système canadien d'aides à la navigation. Dans certains cas, ces gains sont obtenus en utilisant et mettant en œuvre de nouveaux produits et technologies. Ceux-ci incluent mais ne sont pas limités à l'utilisation des bouées fabriquées en plastique plutôt qu'en acier et les lanternes à DEL. Les navigateurs sont avisés que la Garde côtière canadienne déploie tous ses efforts afin d'assurer que la nouvelle technologie fournit des systèmes d'aides à la navigation fiables et sécuritaires. Si vous avez des préoccupations, veuillez contacter le surintendant des Aides à la navigation de votre région.

Région de l'Atlantique

Les feux sur la côte Sud de Terre-Neuve qui s'échelonnent du cap Saint-François sur la péninsule Avalon au cap à l'Anguille sur la côte du détroit de Cabot et certains feux dans la baie Notre-Dame, la baie Bonavista, la baie Trinité, la baie Conception et la baie des Îles, sont allumés à longueur d'année. Tous les autres feux qui relèvent de la Garde côtière canadienne sont en service lorsque la navigation est ouverte dans la région. Les feux de port ne sont pas allumés lorsque le port est fermé, même si la navigation en général reste ouverte. Les feux de pêche ne sont allumés que durant la saison de pêche. Dans tous les cas où il est raisonnable de croire que les feux sont nécessaires, ils sont tenus en service. Durant l'hiver, certaines bouées lumineuses sont remplacées par des bouées à espar d'hiver pour qu'il ne soit pas supposé qu'il n'y a pas d'aide présente même si les feux d'une région donnée sont éteints pour la saison. Les détails de tous les changements dans les aides à la navigation seront décrits dans les Avis à la navigation.

Les feux dans la baie de Fundy, le long de la côte Sud-Ouest ainsi que de la côte Est de la Nouvelle-Écosse, la côte de l'île du Cap-Breton, y compris les lacs Bras d'Or, la côte de l'Île-du-Prince-Édouard, le long du détroit de Northumberland, et la Baie des Chaleurs jusqu'à la limite du Québec, sont allumés à longueur d'année.

L'exception aux feux susmentionnés est les feux inscrits comme saisonnier dans la colonne « Remarques » du *Livre des feux, des bouées et des signaux de brume*.

Les feux d'alignement sur la côte Nord de l'Île-du-Prince-Édouard et ceux qui sont situés sur la côte Est du Nouveau-Brunswick, parce qu'ils servent à indiquer des chenaux mouvants peuvent être déplacés sans avis.

Toutes les bouées lumineuses de la partie inférieure de la baie de Fundy situées à l'Ouest d'une ligne tirée entre Tufts Point, sur la côte du Nouveau-Brunswick à l'Est de Quaco Head, et le feu de Port Lorne, sur la côte de la Nouvelle-Écosse, et toutes celles qui sont situées sur la côte Sud de la Nouvelle-Écosse à l'Ouest de Liscomb sont entretenues à longueur d'année.

Comme il est difficile de maintenir des bouées en service durant l'hiver à cause des embruns qui se congèlent et des glaces mouvantes, et comme il leur arrive d'être déplacées ou lancées à la dérive, le relevage des bouées de la partie supérieure de la baie de Fundy et le long de la côte de la Nouvelle-Écosse et de l'Île du Cap-Breton, y compris les lacs Bras d'Or et dans le Golfe du Saint-Laurent et du détroit de Northumberland jusqu'à la limite du Québec commencera le 15 novembre et continuera durant les mois d'automne selon les activités de navigation de chaque zone. Certaines bouées dans la baie de Mahone ainsi que dans le bassin de Bedford sont relevées à partir du 15 novembre de chaque année. Un certain nombre de bouées sont remplacées par des espars d'hiver. (Ces bouées sont indiquées dans la colonne « Remarques » du *Livre des feux, des bouées et des signaux de brume*.) Des détails sur les changements effectués à une aide fixe ou flottante pour la saison d'hiver sont publiés chaque automne dans un Avis à la navigation par la région des Maritimes et diffusés au moyen de la radio lorsque ces changements surviennent.

Les bouées délimitant le chenal en eau profonde jusqu'au détroit de Canso demeureront en place sauf lorsqu'un avis contraire sera donné au moyen d'un Avis à la navigation.

Certaines bouées d'été sont remplacées par des bouées à espar d'hiver.

Région du Centre et de l'Arctique

Les aides fixes lumineuses et sonores fonctionnent à longueur d'année, sauf les feux portant la mention "Saisonnier" dans la colonne « Remarques » du *Livre des feux, des bouées et des signaux de brume*. La période d'opération des feux saisonniers est approximativement du 1^{er} avril au 20 décembre, sauf pour le détroit et la baie d'Hudson dont l'opération des feux est majoritairement du 1^{er} juin au 1^{er} décembre.

Tous les autres feux qui relèvent de la Garde côtière canadienne sont en service lorsque la navigation est ouverte dans la région.

Certaines aides fixes (alignements modernisés aux DEL entre Beauharnois et la Traverse Nord) sont dotées d'une fonction de secours provenant du feu principal. Pour identifier quels feux sont munis d'un mode de secours, il faut se référer à la colonne « Remarques » du *Livre des feux, des bouées et des signaux de brume*. Ainsi les alignements dont la caractéristique en mode principal est fixe **F** montreront une caractéristique de feu isophase; **ISO 1 sec. (lum. 0.5s, obs. 0.5s)**, dont la portée est réduite en mode de secours.

Bon nombre d'aides fixes conventionnelles dont le feu principal reste allumer en permanence sont dotés de feux de secours qui s'allument automatiquement la nuit si le feu principal est en panne. Ces feux de secours dont l'opération est temporaire ont une caractéristique et une portée différentes du feu principal. Les informations complètes concernant ce type de feu sont disponibles dans le *Livre des feux, des bouées et des signaux de brume*.

De plus, certains alignements dans les chenaux restreints sont dotés d'un feu secondaire. Il s'agit d'un troisième feu qui n'est ni le feu principal visible sur l'alignement ni le feu de secours. Les caractéristiques de ce feu sont différentes du feu principal ou du feu de secours. Ce feu secondaire (de référence ou de positionnement) est souvent visible sur 360° ou pour un secteur donné. Les informations complètes concernant ce feu sont disponibles dans le *Livre des feux, des bouées et des signaux de brume*.

Certaines aides flottantes sont remplacées en permanence par de nouvelles bouées espar lumineuses annuelles en plastique ou en acier mouillées pour une période de 2 ans et laissées en place à longueur d'année. Vous pouvez obtenir des informations sur les caractéristiques de ces bouées en consultant le *Livre des feux, des bouées et des signaux de brume*.

Les détails relatifs aux changements apportés aux aides à la navigation sont annoncés par le biais d'Avis à la navigation radiodiffusés et par des Avis écrits disponibles sur le site Internet de la Garde côtière canadienne, région du Centre et de l'Arctique à <http://www.marinfo.gc.ca>.

En général, les bouées sont en service au printemps (ou pendant l'été en Arctique) dès que l'état des glaces le permet et sont enlevées à l'automne en prévision de la saison hivernale.

Pour la saison d'hiver, plusieurs bouées lumineuses sont remplacées par des bouées espar. Les navigateurs sont priés de communiquer avec le centre SCTM approprié ou de consulter le site Internet de la Garde côtière canadienne, région du Centre et de l'Arctique à <http://www.marinfo.gc.ca> pour obtenir des mises à jour sur les activités de balisage saisonnier et les rapports complet d'état du balisage dans leur secteur.

La mise en service d'aides saisonnières peut être retardée si la température et/ou l'état des glaces empêchent les opérations des baliseurs. Les navigateurs sont priés instamment de prendre toutes les précautions utiles et de ne pas se fier exclusivement sur les aides à la navigation.

Nota :

Certaines bouées demeurent à l'eau sans être entretenues durant la saison hivernale tandis que d'autres sont retirées. Les navigateurs utilisant les chenaux balisés avant l'ouverture officielle de la saison de navigation, sont prévenus que les bouées peuvent être déplacées et/ou montrer des caractéristiques autres que celles annoncées. Une fois les positions vérifiées et l'entretien des bouées effectué, un Avis à la navigation est diffusé pour confirmer l'état opérationnel et la position des bouées. Ces avis peuvent être diffusés sur le réseau VHF radio maritime de la Garde côtière canadienne et peuvent être disponibles sur le site Internet de la Garde côtière canadienne, région du Centre et de l'Arctique à <http://www.marinfo.gc.ca>.

Région de l'Ouest

Les feux et des bouées le long de la côte du Pacifique sont en service à longueur d'année. Les détails relatifs aux changements apportés aux aides fixes et flottantes sont publiés dans un Avis à la navigation de la région et radiodiffusés au moment des changements.

Au printemps, les positions des aides flottantes ne sont pas fiables dû à l'état de crue qui existe dans le fleuve Fraser. Les bouées ainsi déplacées dans le fleuve Fraser peuvent être temporairement enlevées, dans ce cas les navigateurs en seront prévenus au moyen d'un Avis à la navigation.

La mise en service et la mise hors service des aides à la navigation dans le réseau Mackenzie, sont déterminés par l'état des glaces. Les navigateurs sont prévenues que les aides flottantes sont susceptibles d'être déplacées par les glaces, et dépendant de l'état de la mer et des glaces, elles seront mises hors service et/ou abandonnées à la fermeture de la navigation.

La mise en service d'aides saisonnières peut être retardée si la température et/ou l'état des glaces empêchent les opérations des baliseurs. Les navigateurs sont priés instamment de prendre toutes les précautions utiles et de ne pas se fier exclusivement sur les aides à la navigation.

Nota :

La plupart des bouées sont enlevées à la fin de la saison de navigation par contre un petit pourcentage sont laissées en place durant l'hiver. Les navigateurs utilisant les chenaux balisés par ces bouées avant l'ouverture officielle de la saison de navigation, sont prévenus que ces bouées peuvent ne pas être à leur position annoncée à cause des tempêtes et mouvements des glaces pendant l'hiver. Suite à la vérification de la position et l'état de l'aide, un Avis à la navigation sera diffusé pour informer les navigateurs que les aides ont été vérifiées et que les chenaux dans chaque secteur sont ouverts à la navigation. Ces Avis peuvent être diffusés par les centres SCTM de la Garde côtière canadienne ou dans l'édition mensuelle des Avis aux navigateurs.

Autorité : Garde côtière canadienne

3 Règlements concernant la protection des aides à la navigation

LOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

PARTIE 5, article 129

Obligation d'informer des dommages

- 129 (1)** Dans le cas où un bâtiment — ou tout objet à sa remorque — renverse, déplace, endommage ou détruit une aide à la navigation dans les eaux canadiennes, la personne responsable du bâtiment en informe aussitôt que possible un fonctionnaire chargé des services de communications et de trafic maritimes ou, si cela n'est pas possible, un membre de la Garde côtière canadienne.

Obligation d'informer en cas de danger pour la navigation

- (2)** Si elle constate l'existence dans les eaux canadiennes d'un danger pour la navigation non indiqué sur les cartes marines ou l'absence, le déplacement ou le mauvais fonctionnement d'une aide à la navigation, la personne responsable d'un bâtiment est tenue d'en informer aussitôt que possible un fonctionnaire chargé des services de communications et de trafic maritimes ou, si cela n'est pas possible, un membre de la Garde côtière canadienne.

Référence : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-10.15/page-16.html>

CODE CRIMINEL

Article 439 du *Code criminel* stipule :

- 439 (1)** Est coupable d'une infraction punissable sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire quiconque amarre un navire ou un bateau à un signal, une bouée ou un autre amer servant à la navigation.
- (2)** Est coupable d'un acte criminel et passible d'un emprisonnement maximal de dix ans quiconque volontairement change, enlève ou cache un signal, une bouée ou un autre amer servant à la navigation.

Référence : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-46/page-92.html>

Autorité : Ministère de la Justice
Transports Canada
Garde côtière canadienne
Loi de 2001 sur la Marine marchande du Canada
<http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-10.15/TexteComplet.html>

4 Balises de marquage d'une distance mesurée

<u>Situation</u>	<u>Cartes</u>
Mortier Bay (T.-N.)	4587
Panmure Island (Î.-P.-É.)	4422
Christian Island (Ont.)	2283
Parry Bay, Victoria (C.-B.)	3410
Ladysmith Harbour (C.-B.)	3475
Sechelt Inlet (C.-B.)	3512
Celista Shuswap Lake (C.-B.)	3053

Nota : Les balises de marquage d'une distance mesurée sont des aides privées.

Autorité : Service hydrographique du Canada (SHC)

A2 LIGNE DIRECTRICES POUR LES MAMMIFÈRES MARINS ET LES ZONES DE PROTECTION MARINE

5 Ligne directrice générales sur les espèces aquatiques en péril et les zones importantes des mammifères marins

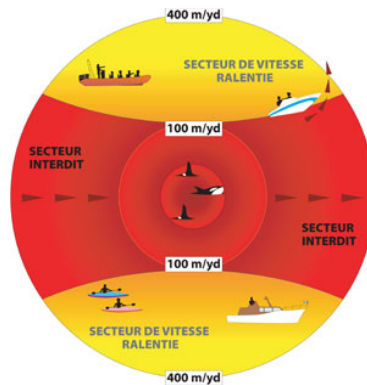
Le ministère fédéral des Pêches et des Océans est responsable d'assurer la protection et la conservation des espèces aquatiques en péril inscrites (y compris les tortues de mer et les mammifères marins inscrits), ainsi que la protection de l'habitat essentiel désigné de toutes les espèces considérées comme menacées, en voie de disparition ou disparues du Canada, en vertu de la *Loi sur les espèces en péril* (LEP) (si un programme de rétablissement a recommandé la réinsertion à l'état sauvage au Canada). En vertu de l'article 32 de la LEP, il est interdit de tuer un individu d'une espèce sauvage inscrite comme espèce disparue du pays, en voie de disparition ou menacée, de lui nuire, de le harceler, de le capturer ou de le prendre. Le ministre des Pêches et des Océans peut délivrer un permis autorisant une personne à se livrer à une activité qui constituerait normalement une infraction à l'article 32; cependant, ce pouvoir ne s'applique que dans certaines circonstances précises. De façon similaire, en vertu de l'alinéa 58(5) (a) de la LEP, l'habitat essentiel des espèces en péril inscrites doit être protégé légalement. Quiconque contrevient aux dispositions de la LEP peut être reconnu coupable d'une infraction et s'exposer à une amende ou à une peine aux termes de l'article 97 de la LEP.

Le *Règlement sur les mammifères marins* de la *Loi sur les pêches* interdit le harcèlement des mammifères marins, quel qu'il soit, sauf lorsque leur pêche est autorisée par ledit règlement. Le harcèlement comprend tout acte intentionnel ou de négligence visant à déranger leur comportement. Le fait de harceler les mammifères marins (baleines, marsouins, dauphins, phoques et loutres de mer) peut leur causer du tort et des blessures, et peut également avoir pour effet de perturber leurs comportements naturels, notamment leur alimentation et leur socialisation. Quiconque contrevient au *Règlement sur les mammifères marins* peut être reconnu coupable d'une infraction et s'exposer à une peine aux termes de l'article 78 de la *Loi sur les pêches*. Le respect des lignes directrices ci-dessous permet de réduire la probabilité de perturber ces mammifères.

Lignes directrices générales à respecter lorsqu'on se trouve à proximité d'un mammifère marin

*En plus des lignes directrices générales suivantes, certaines espèces, dont l'épaulard, bénéficient d'une protection spéciale dans les eaux canadiennes et américaines. Tenez-vous au courant des nouvelles protections pouvant voir des répercussions sur vos activités, y compris les règlements qui prévoient des distances précises à respecter et des recommandations détaillées; examinez avec soin les exigences décrites ci-dessous, qui concerne des régions et des espèces précises.

1. SOYEZ AVERTI : Pour voir l'information à jour pour l'habitat essentiel des espèces aquatiques en péril, cliquez sur <http://open.canada.ca/data/fr/ramp/ramp?keys=db177a8c-5d7d-49eb-8290-31e6a45d786c> ou <http://www.dfo-mpo.gc.ca/species-especes/fpp-ppp/index-fra.htm>. Pour voir les zones de protection marines de la *Loi sur les océans*, cliquez sur <http://open.canada.ca/data/fr/ramp/ramp?keys=a1e18963-25dd-4219-a33f-1a38c4971250>.
2. SOYEZ PRUDENT et COURTOIS : Approchez très prudemment les secteurs où la faune marine est supposée ou réputée être présente. Regardez dans toutes les directions avant de planifier votre approche ou votre départ.
3. RALENTISSEZ : Réduisez votre vitesse à moins de 7 nœuds lorsque vous vous trouvez à moins de 400 mètres/verges (0,215 mille marin) du mammifère marin le plus près. Évitez de changer de cap brusquement.
4. ÉVITEZ DE VOUS APPROCHER ou de placer votre embarcation à moins de 100 mètres/verges (0,054 mille marin) d'un mammifère marin.* Remarque : Pour certaines espèces, on doit conserver une distance plus importante – veuillez-vous reporter aux besoins spécifiques des espèces indiqués dans cet Avis aux navigateurs.

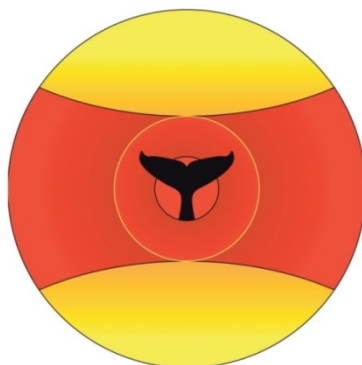


Distance requise lorsqu'en présence de mammifères marins

5. Si vous naviguez dans une zone connue pour être fréquentée par des mammifères marins, à bord d'une embarcation munie d'un propulseur d'appoint, laissez le moteur en marche ou démarrez l'échosondeur afin de signaler votre présence.
6. Si vous vous trouvez à bord d'une petite embarcation motorisée, dans une zone connue pour être fréquentée par les mammifères marins, mettez en marche l'échosondeur afin de signaler votre présence.
7. **NE VOUS METTEZ PAS** sur le chemin des mammifères marins. S'ils vous approchent, éloignez-vous prudemment.
8. **ÉVITEZ DE VOUS APPROCHER** des mammifères marins de face ou par derrière. Essayez plutôt de les approcher et de vous en éloigner par le côté, en vous déplaçant parallèlement à eux.
9. **NE NAGEZ PAS** en compagnie des animaux marins, ne les touchez pas et ne les nourrissez pas.
10. **ABSTENEZ-VOUS** de chasser, de poursuivre, de diriger, de disperser, d'appâter, de rassembler ou d'encercler des mammifères marins.
11. Si des dauphins ou des marsouins décident de jouer dans la vague de poupe de votre embarcation, évitez les changements de cap abrupts. Maintenez votre route et votre vitesse, ou réduisez votre vitesse graduellement.
12. Les mammifères marins s'approchent parfois des navires; si cela se produit, ralentissez, mettez le moteur au point mort si vous pouvez le faire sans danger, et laissez passer le mammifère marin. Méfiez-vous des spécimens qui paraissent dociles et éloignez-vous des pointes de leur queue. Attendez d'être à plus de 400 mètres (0,215 mille marin) du mammifère marin avant de reprendre lentement votre vitesse.
13. **RESTEZ AU LARGE** des mammifères marins lorsqu'ils se déplacent près du rivage.
14. **LIMITEZ** votre observation à une période recommandée de 30 minutes. Vous minimiserez ainsi l'effet cumulatif résultant de la présence de nombreuses embarcations et donnerez la chance à d'autres personnes d'observer les mammifères marins.
15. Si vous entrez en collision avec un mammifère marin ou vous découvrez un mammifère marin blessé, enchevêtré ou mort, **VEUILLEZ LE SIGNALER** à Pêches et Océans Canada par l'entremise des lignes d'urgence régionales pour les baleines/mammifères marins ou des stations de radio de la Garde côtière.

Pavillon d'observation commerciale des baleines (utilisé seulement dans certaines régions)

Si un navire d'observation commerciale des baleines fait flotter un pavillon cible sur lequel figure une baleine (voir ci-dessous), c'est qu'il y a des baleines dans le secteur. Veuillez ralentir et naviguer avec prudence. Respectez les lignes directrices générales relatives aux cétacés mentionnées précédemment.



Emblème de pavillon d'observation commerciale des baleines

RÉGION DE L'ATLANTIQUE

Habitats essentiels à la baleine noire de l'Atlantique Nord

Statut de l'espèce : en voie de disparition

Menaces : collision avec les navires, enchevêtrement dans les filets de pêche

Caractéristiques de la baleine noire de l'Atlantique Nord : évent en forme de V, absence de nageoire dorsale, profonde encoche sur les pointes de la queue, callosités (excroissances sur la tête).

Si vous entrez en collision avec une baleine ou vous découvrez une baleine enchevêtrée ou morte, veuillez le signaler à la Ligne d'urgence aux baleines (1-866-567-6277), sur le canal 16 VHF, ou au « Centre de Fundy » (Fundy Traffic), canal 14 VHF. L'information sur les baleines noires observées, y compris le lieu, la date et les photos, doit être communiquée à l'adresse suivante : XMARwhalesightings@dfo-mpo.gc.ca.

Habitat essentiel du bassin Grand Manan

Lignes directrices (juin-décembre) :

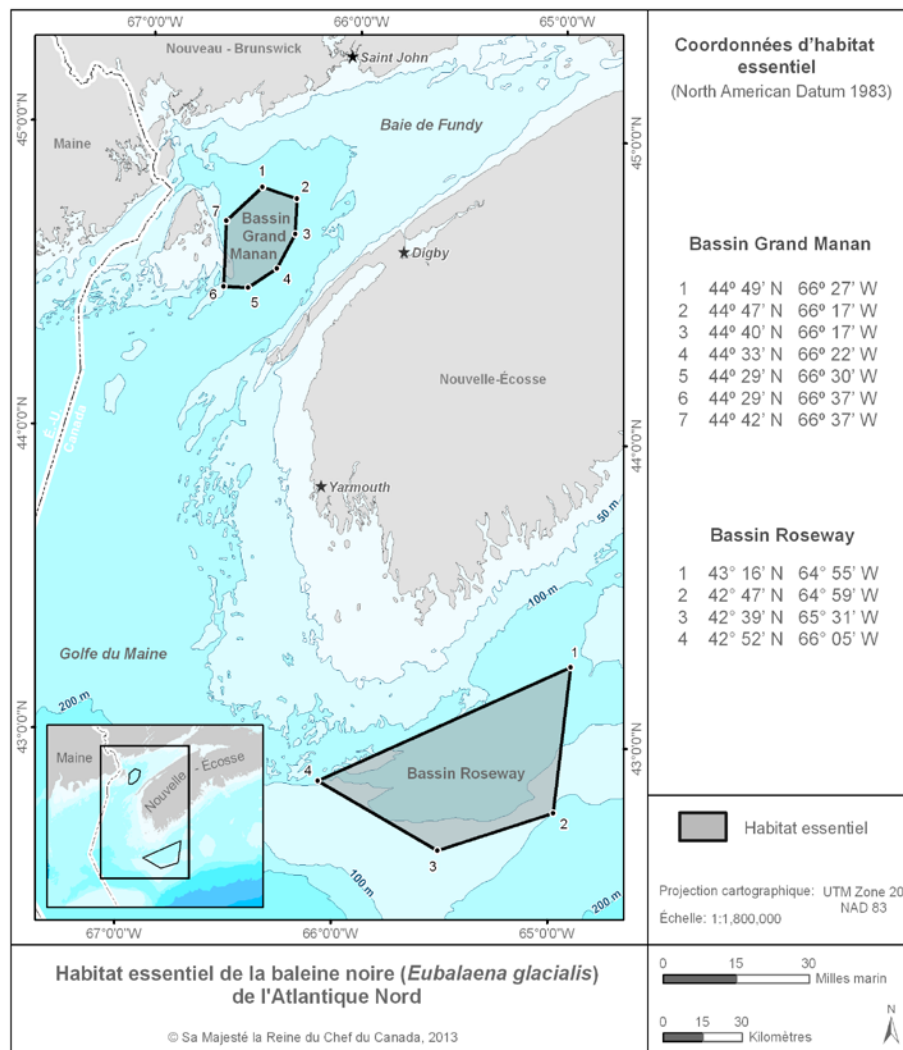
- Les navires devraient éviter de traverser cette zone. Le moyen le plus efficace pour éviter ou réduire les perturbations acoustiques et les collisions avec les navires consiste à ne pas traverser cette zone. Une petite partie de l'habitat essentiel du bassin Grand Manan chevauche le dispositif de séparation du trafic dans la baie de Fundy; vous devez donc prendre des précautions particulières dans cette zone.
- Si le passage dans la zone est inévitable, réduisez la vitesse du navire à 10 nœuds ou moins, puis mettez en poste une vigie. Ainsi, vous maximiserez vos chances d'apercevoir des mammifères marins et éviterez de heurter ceux-ci. Dans des conditions de visibilité réduite (pluie, brume, mer agitée, pendant la nuit, etc.), redoublez de prudence. Sachez que les mammifères marins se déplacent souvent en petits groupes dispersés sur une zone de plusieurs milles. Soyez prudent lorsque vous naviguez près des mammifères marins (voir les lignes directrices générales). Ne pensez pas que les baleines s'écarteront de votre route.

Habitat essentiel du bassin Roseway désigné « zone à éviter » (ZAE) par l'OMI

Lignes directrices (juin-décembre) :

- Pour réduire considérablement le risque de collision entre les navires et les baleines noires de l'Atlantique Nord, on recommande que les navires de 300 tonneaux de jauge brute et plus, en transit pendant la période du 1^{er} juin au 31 décembre uniquement, évitent cette zone. Cette mesure de navigation a été adoptée par l'Organisation maritime internationale (OMI) comme zone saisonnière à éviter, selon la définition de l'OMI. SN.1/Circ.263. Octobre 2007.
- On demande également aux petits navires d'éviter de traverser cette zone.
- Si le passage dans la zone est inévitable, réduisez la vitesse du navire à 10 nœuds ou moins, puis mettez en poste une vigie. Ainsi, vous maximiserez vos chances d'apercevoir des mammifères marins et éviterez de heurter ceux-ci. Dans des conditions de visibilité réduite (pluie, brume, mer agitée, pendant la nuit, etc.), redoublez de prudence. Sachez que les mammifères marins se déplacent souvent en petits groupes dispersés sur une zone de plusieurs milles. Soyez prudent lorsque vous naviguez près des mammifères marins (voir les lignes directrices générales). Ne pensez pas que les baleines s'écarteront de votre route.

Pour en savoir davantage sur le programme de rétablissement de la baleine noire de l'Atlantique Nord, cliquez http://www.sararegistry.gc.ca/virtual_sara/files/plans/rs_bnan_narw_am_0414_f.pdf



Habitat essentiel de la baleine à bec commune du plateau néo-écossais

Statut de l'espèce : en voie de disparition

Menaces : bruits sous-marins, enchevêtrement dans des engins de pêche, collision avec les navires, contaminants, changements dans la disponibilité de la nourriture

Caractéristiques de la baleine à bec commune du plateau néo-écossais : événement diffus et bas, front bulbeux, nageoire dorsale en forme de faucille située environ deux tiers vers le bas du dos, couleur gris-clair à brun, longueur maximale d'environ 9 mètres.

Si vous entrez en collision avec une baleine ou si vous découvrez une baleine enchevêtrée ou morte, veuillez le signaler à la Ligne d'urgence aux baleines (1-866-567-6277) ou sur le canal 16 VHF. Il faut communiquer toute information sur les baleines à bec communes observées, y compris le lieu, la date et les photos, à XMARwhalesightings@dfo-mpo.gc.ca.

Zone de protection marine 1 du Gully

Lignes directrices (toute l'année) :

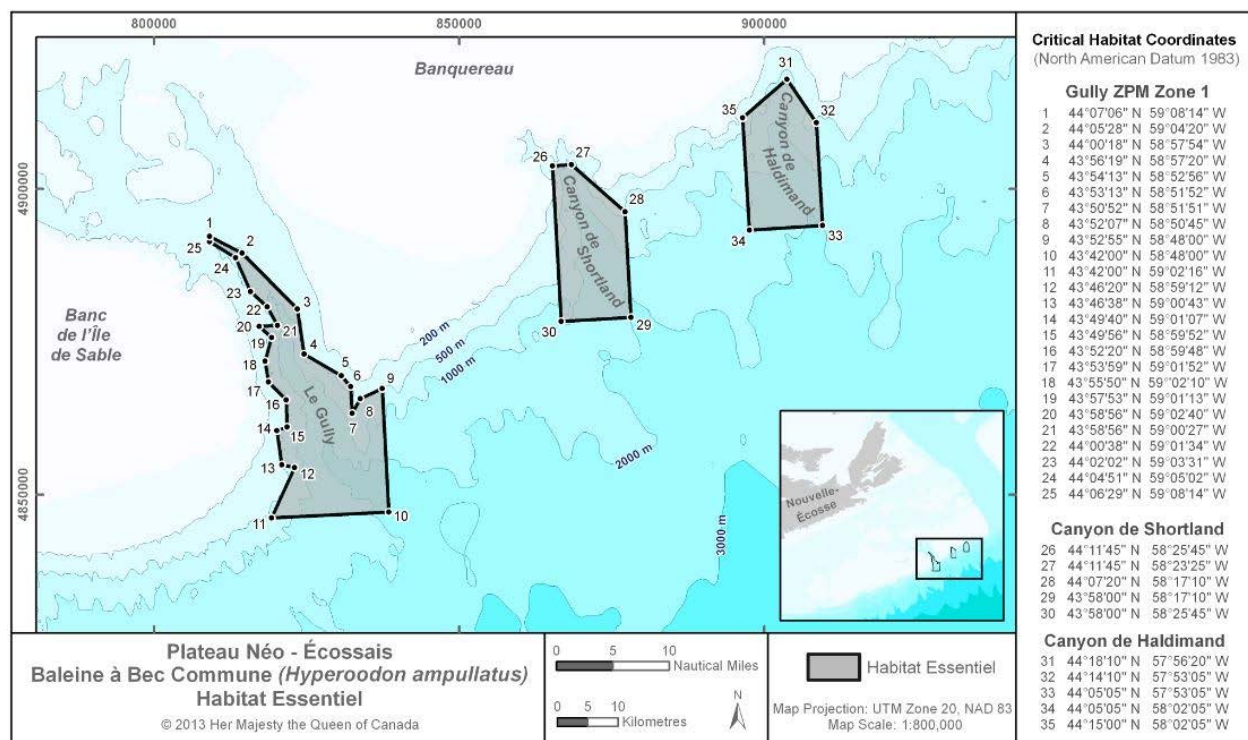
- Le Gully a été désignée zone de protection marine en vertu de la *Loi sur les océans* (voir Avis 5A). La zone de protection marine 1 du Gully (c.-à-d. la zone de gestion la plus à l'intérieur parmi les trois zones) est aussi l'habitat essentiel de la baleine à bec commune (les coordonnées de l'habitat essentiel sont indiquées sur la carte ci-dessous).
- Les navires devraient éviter de traverser cette zone. Le moyen le plus efficace pour éviter ou réduire les perturbations acoustiques et les collisions avec les navires consiste à ne pas traverser cette zone.
- Si le passage dans la zone est inévitable, réduisez la vitesse du navire à 10 nœuds ou moins, puis mettez en poste une vigie. Ainsi, vous maximiserez vos chances d'apercevoir des mammifères marins et éviterez de les heurter. Dans des conditions de visibilité réduite (pluie, brume, mer agitée, pendant la nuit, etc.), redoublez de prudence. Sachez que les mammifères marins se déplacent souvent en petits groupes dispersés sur une zone de plusieurs milles. Soyez prudent lorsque vous naviguez près des mammifères marins (voir les lignes directrices générales dans cet Avis). Ne pensez pas que les baleines s'écarteront de votre route.

Canyons Shortland et Haldimand

Lignes directrices (toute l'année) :

- Les navires devraient éviter de traverser ces zones. Le moyen le plus efficace pour éviter ou réduire les perturbations acoustiques et les collisions avec les navires consiste à ne pas traverser cette zone.
- Si le passage dans les zones est inévitable, réduisez la vitesse du navire à 10 nœuds ou moins, puis mettez en poste une vigie. Ainsi, vous maximiserez vos chances d'apercevoir des mammifères marins et éviterez de les heurter. Dans des conditions de visibilité réduite (pluie, brume, mer agitée, pendant la nuit, etc.), redoublez de prudence. Sachez que les mammifères marins se déplacent souvent en petits groupes dispersés sur une zone de plusieurs milles. Soyez prudent lorsque vous naviguez près des mammifères marins (voir les lignes directrices générales). Ne pensez pas que les baleines s'écarteront de votre route.

Pour en savoir davantage sur le programme de rétablissement de la baleine à bec commune du plateau néo-écossais, visitez le site suivant : http://www.sararegistry.gc.ca/virtual_sara/files/plans/RecoveryStrategy-NorthernBottlenoseWhale-v00-2016Jun07-Amended-Fra.pdf



RÉGION DE L'OUEST

Épaulards résidents du nord et du sud

Statut de l'espèce : menacée et en voie de disparition, respectivement.

Menaces : Les principales menaces sont la contamination de l'environnement, la diminution de la disponibilité ou de la qualité des proies et les perturbations physiques et acoustiques.

Caractéristiques : L'épaulard est le plus grand membre de la famille des dauphins. Sa taille, ses couleurs contrastées (noir et blanc) et sa grande nageoire dorsale constituent ses principaux signes distinctifs. La coloration de l'épaulard est surtout noire sur le dos et blanche sur le ventre, avec une tache ovale blanche derrière chaque œil. Derrière la nageoire dorsale se trouve une tache en forme de selle de couleur grise.

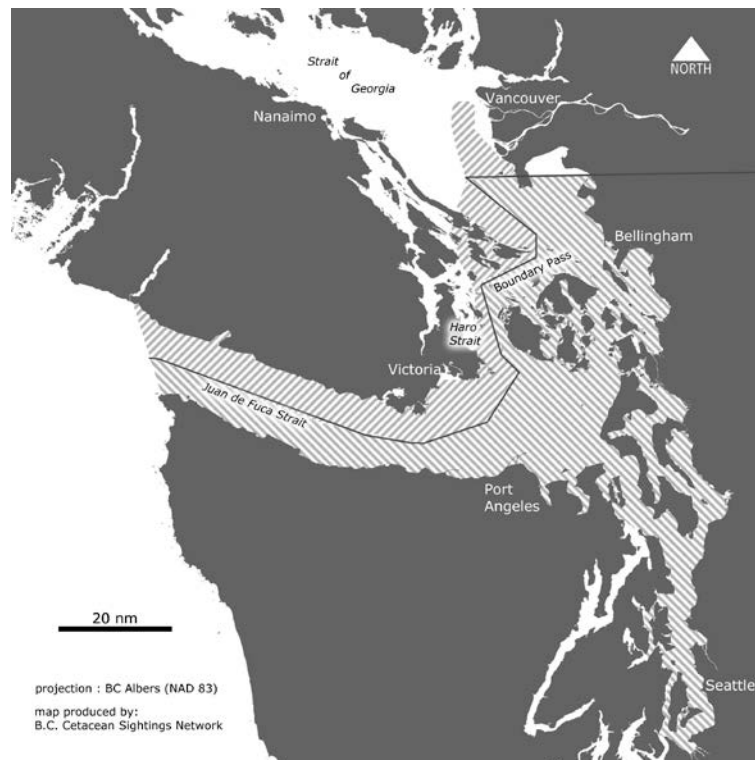
Si vous entrez en collision avec une baleine ou vous découvrez une baleine enchevêtrée ou morte, veuillez le signaler à la ligne d'urgence du BC Marine Mammal Response Network (BCMMRN) au 1-800-465-4336 ou sur le canal 16 VHF. L'information sur les baleines observées, y compris le lieu, la date et les photos, peut être communiquée à BC Cetacean Sightings Network (C.-B.) à l'adresse suivante : www.wildwhales.org ou au numéro de téléphone 1-866-472-9663.

Habitat essentiel des épaulards résidents du sud

Lignes directrices : Suivre les *Lignes directrices générales à respecter lorsqu'on se trouve à proximité d'un mammifère marin* énoncées à la section 5 de cet Avis aux navigateurs.

L'habitat essentiel des épaulards résidents du sud englobe les zones transfrontalières du sud de la Colombie-Britannique et de l'État de Washington. Ces eaux comprennent le passage Boundary et le détroit de Haro et les zones contiguës dans le détroit de Georgia et le détroit de Juan de Fuca. Cette zone représente une aire de concentration très importante pour les épaulards résidents du sud, particulièrement en été et en automne où le saumon quinnat se déplace dans le secteur.

Pour en savoir davantage sur le programme de rétablissement de l'épaulard résident du sud, cliquez http://www.sararegistry.gc.ca/species/speciesDetails_f.cfm?sid=699.



Limites de l'habitat essentiel des épaulards résidents du sud

(Description dans le sens horaire à partir de la limite ouest – Lat N et Lon O désignent respectivement la latitude (degrés et décimales nord) et la longitude (degrés et décimales ouest)).

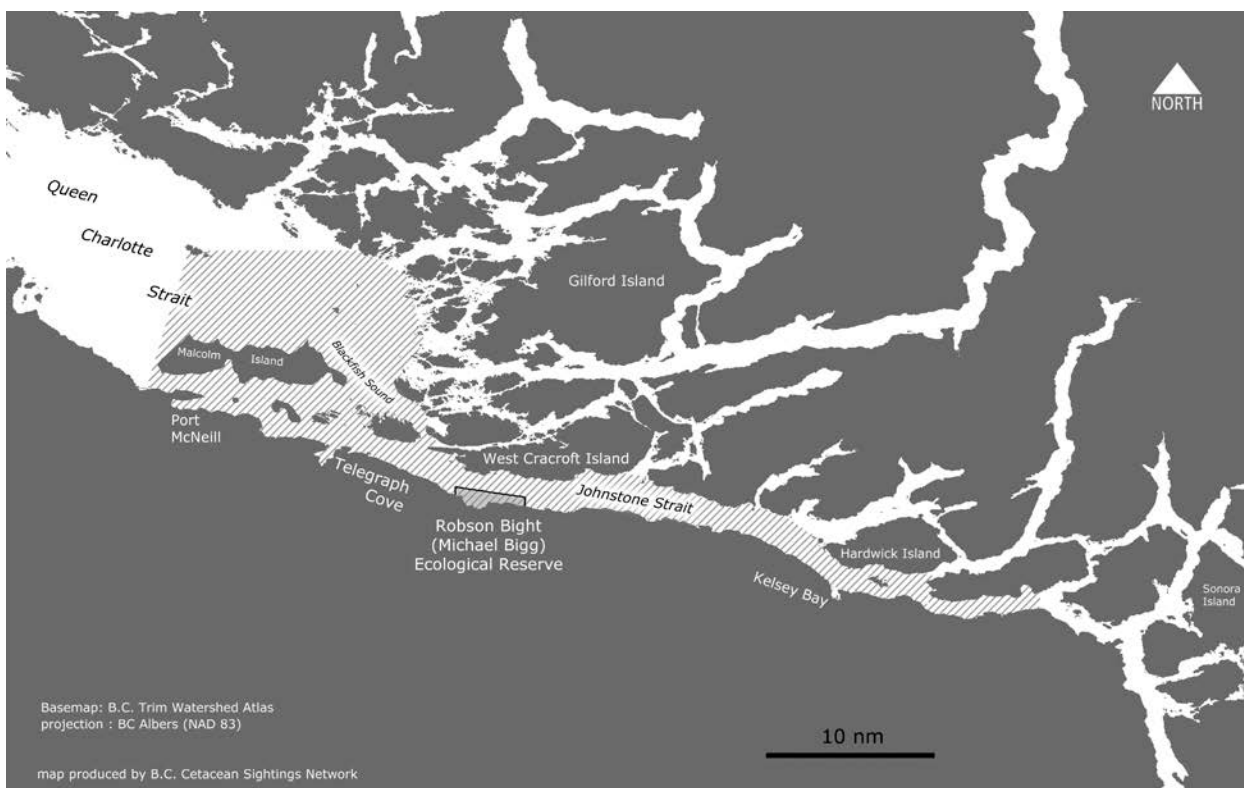
	Description du point	Lat N	Lat min	Lon O	Lon min
1	Limite ouest	48	29,68	124	44,31
2		48	40,02	124	50,68
	À l'exclusion des eaux au nord de la ligne de jonction (Sooke Inlet)	48	21,30	123	44,32
4		48	20,33	123	42,90
5	À l'exclusion des eaux au nord de la ligne de jonction (Royal Roads, Esquimalt Hbr et Victoria Hbr)	48	24,25	123	28,97
6		48	24,57	123	22,61
7	À l'exclusion des eaux à l'ouest de la ligne de jonction (chenaux Cordova et Sidney)	48	29,69	123	18,61
8		48	36,12	123	18,51
9	À l'exclusion des eaux à l'ouest de la ligne de jonction (moitié ouest du chenal Miners et eaux à l'ouest de l'île Gooch)	48	37,04	123	18,49
10		48	39,70	123	17,72
11	À l'exclusion des eaux à l'ouest de la ligne de jonction (moitié ouest du chenal Prevost et passage Moresby)	48	39,88	123	17,68
12		48	42,96	123	19,63
13	À l'exclusion des eaux à l'ouest de la ligne de jonction (moitié ouest du chenal Swanson entre l'île Moresby et l'île Prevost)	48	43,34	123	19,88
14		48	48,86	123	22,70
15	À l'exclusion des eaux à l'ouest de la ligne de jonction (partie ouest du chenal Trincomali entre l'île Prevost et l'île Parker)	48	50,66	123	23,33
16		48	52,61	123	23,92
17	À l'exclusion des eaux à l'ouest de la ligne de jonction (partie ouest du chenal Trincomali entre l'île Parker et l'île Galiano)	48	52,85	123	23,92
18		48	53,08	123	23,76
19	À l'exclusion des eaux à l'ouest de la ligne de jonction (partie ouest du sud du détroit de Georgia)	48	54,28	123	20,67
20		48	55,39	123	21,98
21		49	0,00	123	18,88
22		49	10,39	123	22,82
23	À l'exclusion des eaux au nord de la ligne de jonction (partie du sud du détroit de Georgia)	49	13,58	123	21,97
24		49	13,58	123	21,97
25		49	14,00	123	21,09
26		49	14,18	123	19,22
27	À l'exclusion des eaux au nord et à l'est de la ligne de jonction (partie du sud du détroit de Georgia)	49	13,79	123	17,21
28		49	13,79	123	17,21
29		49	12,87	123	15,75
30		49	9,01	123	16,48
31	Limites est et sud représentées par la pointe Roberts et la frontière des États-Unis	49	3,39	123	9,24
32		49	3,47	123	8,48

Limites de l'habitat essentiel des épaulards résidents du nord

Lignes directrices : Suivre les *Lignes directrices générales à respecter lorsqu'on se trouve à proximité d'un mammifère marin* énoncées à la section 5 de cet Avis aux navigateurs.

L'habitat essentiel des épaulards résidents du nord englobe les eaux du détroit de Johnstone et du sud-est du détroit de la Reine-Charlotte ainsi que les chenaux reliant ces détroits. Cette zone constitue une très importante aire de concentration des épaulards résidents du nord.

Pour en savoir davantage sur le programme de rétablissement de l'épaulard résident du nord, cliquez http://www.sararegistry.gc.ca/species/speciesDetails_f.cfm?sid=698.



Réserve écologique Robson Bight (Michael Bigg)

Les réserves écologiques sont des zones de la Colombie-Britannique choisies pour préserver des écosystèmes représentatifs et particuliers, des espèces de plantes et d'animaux ainsi que des traits caractéristiques et des phénomènes naturels. Les réserves écologiques offrent le plus haut niveau de protection faisant en sorte de maintenir la diversité physique et biologique tout en permettant les activités de recherche et d'éducation. La réserve écologique Robson Bight (Michael Bigg) a été créée en vue d'appuyer le rétablissement des épaulards en réduisant la perturbation physique et acoustique lorsqu'ils se nourrissent, socialisent et utilisent les plages pour se frotter aux rochers.

Lignes directrices (1er juillet au 31 octobre)

Située dans la vaste zone d'habitat essentiel décrite ci-dessus, la réserve écologique Robson Bight offre une aire de protection additionnelle aux épaulards résidents du Nord, où ils peuvent se reposer et se nourrir.

- Les épaulards résidents du Nord sont inscrits à la Loi sur les espèces en péril en tant qu'espèce menacée, et les zones désignées comme étant leur habitat essentiel sont protégées contre la destruction.
- La réserve écologique Robson Bight (Michael Bigg) est une réserve écologique désignée par le provincial qui se situe à l'intérieur des limites de l'habitat essentiel légalement protégé des épaulards résidents du Nord.
- Tous les navires devraient éviter de passer dans la réserve écologique entre le 1er juillet et le 31 octobre. Le moyen le plus efficace pour éviter ou réduire les perturbations physiques et acoustiques et les collisions avec les navires consiste à ne pas traverser cette zone.
- Si le passage dans la zone est inévitable, il faut réduire la vitesse du navire à sept nœuds ou moins, puis mettre en poste une vigie afin de maximiser les chances d'apercevoir des mammifères marins et d'éviter de les heurter (distance d'au moins 400 mètres). Dans des conditions de visibilité réduite (pluie, brume, mer agitée, pendant la nuit, etc.), il faut redoubler de prudence. Sachez que les mammifères marins se déplacent souvent en petits groupes dispersés sur une zone de plusieurs kilomètres. Soyez prudent lorsque vous naviguez près des mammifères marins (voir les lignes directrices : <http://www.dfo-mpo.gc.ca/fm-gp/mammals-mammiferes/viewing-observation-fra.html>). Ne pensez pas que les baleines s'écarteront de votre route.

Limites de l'habitat essentiel des épaulards résidents du nord

(Description dans le sens horaire à partir de la limite ouest – Lat N et Lon O désignent respectivement la latitude (degrés et décimales nord) et la longitude [degrés et décimales ouest]).

	Description du point	Lat N	Lat min	Lon O	Lon min
1	Limite ouest (de l'île de Vancouver à l'île Numas)	50	36,98	127	11,00
2		50	46,24	127	6,76
3	Limite nord (de l'île Numas à l'île Broughton)	50	46,27	127	5,26
4		50	46,41	126	48,27
5	Limite nord (de l'île Broughton à l'île Screen/île Eden)	50	46,13	126	47,30
6		50	44,95	126	43,55
7	Ligne de délimitation courant de l'île Eden à l'île Crib (y compris les eaux du détroit de la Reine-Charlotte et à l'exclusion des eaux du passage Trainer)	50	44,79	126	43,22
8		50	43,67	126	42,73
9	Ligne de délimitation courant de l'île Crib à House Islet (y compris les eaux du détroit de la Reine-Charlotte et à l'exclusion des eaux des passages Arrow et Spring)	50	43,33	126	42,58
10		50	40,16	126	41,21
11	Ligne de délimitation courant de House Islet à l'île Swanson (y compris les eaux du détroit de la Reine-Charlotte et à l'exclusion des eaux de Knight Inlet)	50	40,16	126	41,21
12		50	37,75	126	43,86
13	Ligne de délimitation courant de l'île Swanson à l'île Compton (y compris les eaux du détroit Blackfish et à l'exclusion des eaux du passage West)	50	36,06	126	41,77
14		50	35,84	126	41,42
15	Ligne de délimitation courant de l'île Compton à l'île Harbledown (y compris les eaux du détroit Blackfish et à l'exclusion des eaux du passage Whitebeach)	50	35,50	126	40,86
16		50	35,38	126	40,68
17	Ligne de délimitation courant de l'île Harbledown à l'île Parson (y compris les eaux du détroit Blackfish et à l'exclusion des eaux de la baie Parson)	50	35,19	126	40,93
18		50	34,43	126	40,73
19	Ligne de délimitation courant de l'île Parson à l'île West Cracroft (y compris les eaux du détroit Blackfish et à l'exclusion des eaux du passage Baronet)	50	33,65	126	39,95
20		50	32,98	126	39,73
	Eaux de la partie ouest du détroit de Johnstone limitées au nord par l'île West Cracroft, la partie continentale, l'île Hardwicke et l'île West Thurlow, sans exclusions, à l'exception des secteurs suivants :				
24	Ligne de délimitation courant de l'île West Cracroft à la partie continentale (y compris les eaux de la partie ouest du détroit de Johnstone et à l'exclusion des eaux du chenal Havannah)	50	31,32	126	20,35
25		50	31,09	126	17,05
26	Ligne de délimitation courant de la partie continentale à l'île Hardwicke (y compris les eaux de la partie ouest du détroit de Johnstone et à l'exclusion des eaux du chenal Sunderland)	50	28,46	126	2,54
27		50	26,57	125	57,94
28	Ligne de délimitation courant de l'île Hardwicke à la pointe Eden sur l'île West Thurlow (y compris les eaux de la partie ouest du détroit de Johnstone et à l'exclusion des eaux du chenal Chancellor)	50	24,58	125	48,29
29		50	23,91	125	47,38
30	Ligne de délimitation courant de la pointe Eden à la pointe Tye sur l'île West Thurlow (y compris les eaux de la partie ouest du détroit de Johnstone et à l'exclusion des eaux de l'anse Vere)	50	23,91	125	47,38
31		50	23,26	125	47,06
32	Ligne de délimitation est courant de l'île West Thurlow (y compris les eaux de la partie ouest du détroit de Johnstone et à l'exclusion des eaux de la partie est du détroit de Johnstone et du passage Mayne)	50	23,42	125	34,39
33		50	21,88	125	34,23
	Eaux de la partie ouest du détroit de Johnstone limitées au sud par l'île de Vancouver, sans exclusions, à l'exception des secteurs suivants :				
35	Ligne de délimitation courant de la pointe Graveyard au port de la baie de Kelsey sur l'île de Vancouver (y compris les eaux de la partie ouest du détroit de Johnstone et à l'exclusion des eaux de la baie Salmon)	50	23,45	125	56,71
36		50	23,80	125	57,62

RÉGION DU CENTRE ET DE L'ARCTIQUE

Habitat essentiel du béluga du Saint-Laurent

Statut de l'espèce : menacée

Menaces : contaminants, bruit, perturbation, dégradation de l'habitat, collision avec les navires et enchevêtrement dans les filets de pêche

Caractéristiques du béluga du Saint-Laurent : blanc à l'âge adulte et gris pendant la jeunesse, prééminence sur la tête (melon), absence de nageoire dorsale, longueur de 2,5 m à 4,5 m à l'âge adulte.

Si vous entrez en collision avec un béluga ou si vous découvrez un béluga enchevêtré (mort ou vivant), veuillez le signaler au Réseau québécois d'urgences pour les mammifères marins, en appelant au 1-877-722-5346.

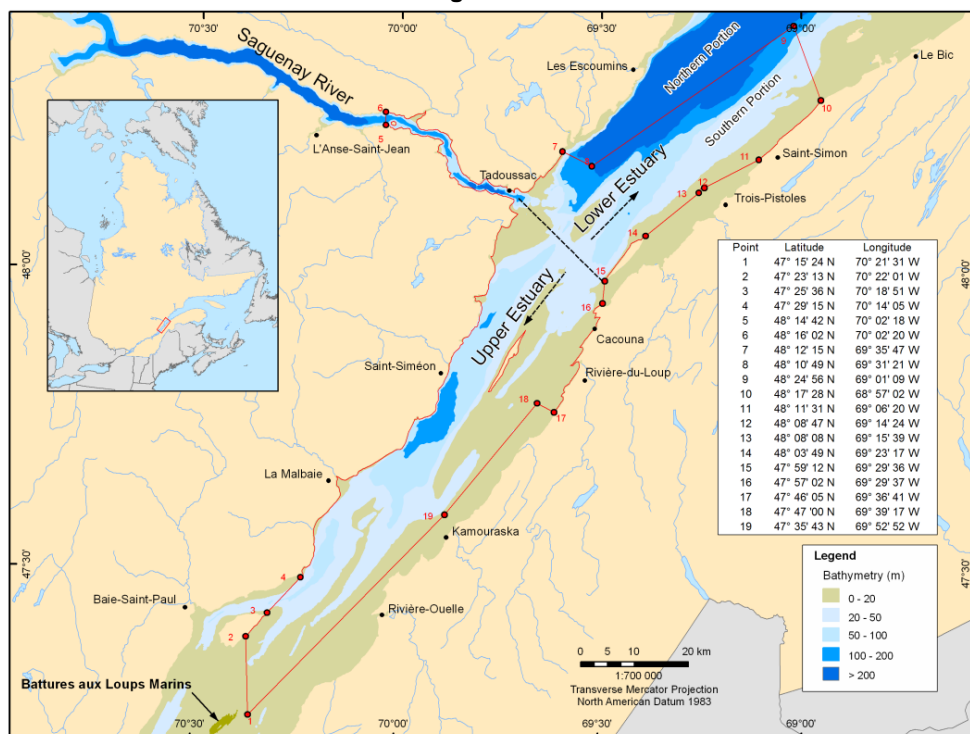
Estuaire du Saint-Laurent

Lignes directrices : Mesures provisoires de protection volontaire

Les navigateurs transitant dans ce secteur doivent faire preuve d'une vigilance accrue, afin de réduire les risques de collision avec les baleines. On recommande de mettre en poste une vigie, afin d'augmenter les chances d'apercevoir des baleines, de façon à pouvoir prendre les mesures nécessaires pour ne pas les heurter. S'il n'est pas possible de contourner les baleines, ralentissez, puis attendez que les baleines soient à une distance de plus de 400 mètres (0,215 mille marin) avant de revenir à la vitesse initiale. La nuit, les baleines sont plus difficiles à voir. On recommande donc de redoubler de prudence.

Pour en savoir plus sur le programme de rétablissement du béluga, cliquez http://www.sararegistry.gc.ca/virtual_sara/files/plans/rs_st_laur_beluga_0312_f.pdf.

Habitat essentiel du béluga de l'Estuaire du Saint-Laurent



Autorité : Ministère des Pêches et des Océans (MPO)

5A Exigences réglementaires communes à toutes les zones de protection marines

La *Loi sur les océans* confère au ministère fédéral des Pêches et des Océans le pouvoir de prendre un règlement pour désigner des zones de protection marines, dans le but de conserver et de protéger :

- a) des ressources halieutiques, commerciales ou autres, et leur habitat;
- b) des espèces en voie de disparition et des espèces menacées, et leur habitat;
- c) des habitats uniques;
- d) des espaces marins riches en biodiversité ou en productivité biologique;
- e) d'autres ressources ou habitats marins, pour la réalisation du mandat du ministre des Pêches et des Océans.

Interdictions générales (Activités interdites)

Le Règlement sur une zone de protection marine contient une interdiction générale de perturber, d'endommager, de détruire ou d'enlever des organismes marins vivants ou toute partie de leur habitat dans la zone de protection marine. De plus, au sein de la zone de protection marine, le Règlement interdit le dépôt, le rejet ou l'immersion de substances pouvant entraîner la détérioration, la perturbation, la destruction ou l'enlèvement d'organismes marins vivants ou de toute partie de leur habitat. Ces interdictions s'appliquent à tous les bateaux qui traversent la zone de protection marine.

Exceptions (Activités autorisées)

Le Règlement sur une zone de protection marine permet l'exercice des droits internationaux de navigation dans la zone de protection marine à longueur d'année. Les navires doivent se conformer à toutes les dispositions pertinentes de la *Loi sur la marine marchande du Canada, 2001* et à toutes les exigences pertinentes de l'Organisation maritime internationale. Les navires qui ne se conforment pas à ces dispositions et exigences enfreignent le Règlement sur la zone de protection marine et s'exposent aussi à des peines en vertu de la *Loi sur les océans*.

Les activités ayant trait à la sécurité du public, à l'application de la Loi, à la sécurité nationale ou à l'exercice de la souveraineté canadienne sont autorisées partout dans la zone de protection marine.

Avis d'incident

Tout incident se produisant dans une zone de protection marine doit être signalé à l'autorité concernée conformément à la législation canadienne. Les exigences en matière de rapports propres à chaque zone de protection marine se trouvent dans la section consacrée à cette zone.

Pénalités

Toute personne qui contrevient aux règlements sur les zones de protection marine commet une infraction et encourt une amende maximale de 500 000 \$ (*Loi sur les océans*, art. 37). Elle s'expose aussi à d'autres peines en vertu d'autres lois et règlements fédéraux applicables.

1. Zones de protection marine dans l'est du Canada

On trouvera ci-après des renseignements sur les secteurs désignés zones de protection marine en vertu de la *Loi sur les océans* dans l'est du Canada.

1.1 La zone de protection marine du Gully

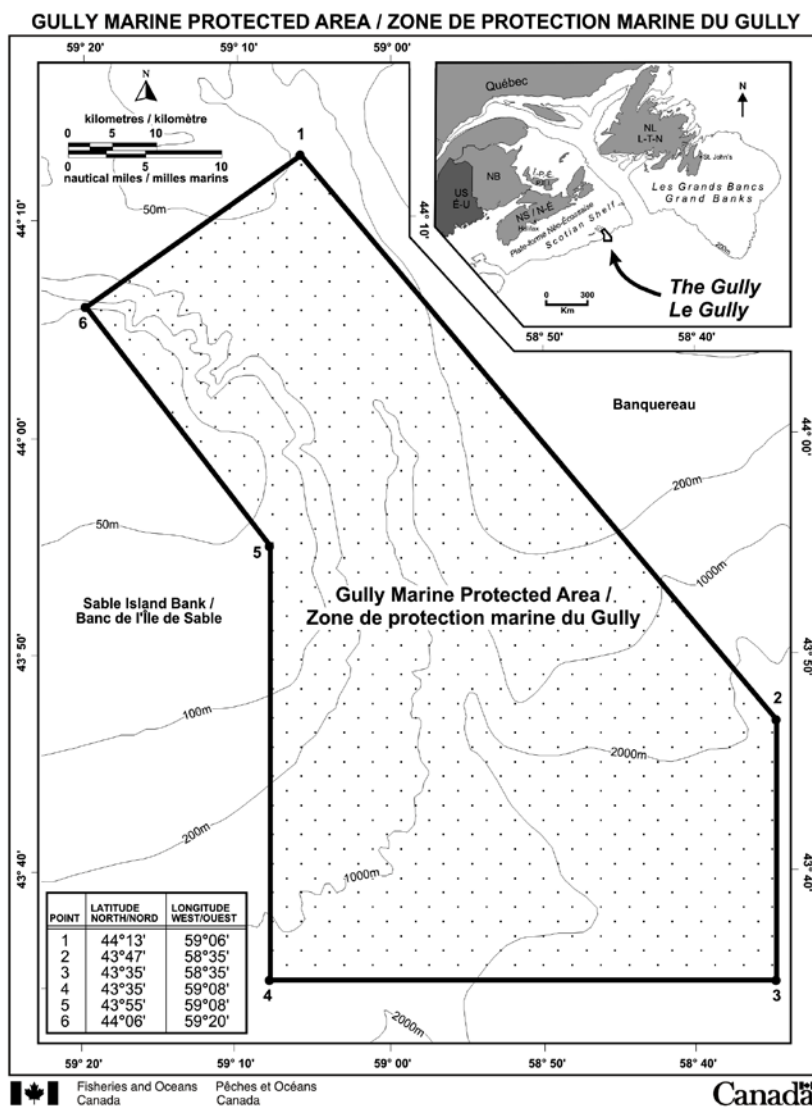
La zone de protection marine du Gully a été désignée le 7 mai 2004, en vertu de la *Loi sur les océans*. Le texte intégral du règlement portant désignation de cette zone figure dans la *Gazette du Canada, Partie II, Vol. 138, N° 10, 663-668* (<http://canadagazette.gc.ca>).

Coordonnées

L'écosystème du Gully se compose d'un canyon profond situé sur le rebord de la plate-forme Néo-Écossaise près de l'île de Sable. La zone de protection marine du Gully est délimitée par des courbes loxodromiques reliant les coordonnées géographiques suivantes [Système de référence nord-américain de 1983 (NAD 83)/Système géodésique mondial (WGS-84)].

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	44° 13'	59° 06'
2	43° 47'	58° 35'
3	43° 35'	58° 35'
4	43° 35'	59° 08'
5	43° 55'	59° 08'
6	44° 06'	59° 20'

La zone de protection marine du Gully figure sur le diagramme ci-dessous :



Exigences réglementaires applicables au passage des navires dans la zone de protection marine du Gully

- Voir la **section 5A - Exigences réglementaires communes à toutes les zones de protection marines**.
- **Exigences spécifiques à la zone de protection marine du Gully**
 - Il est à noter que, pour la zone de protection marine du Gully, **les interdictions générales s'étendent aussi aux alentours** de la zone de protection marine. Le Règlement interdit toute activité à proximité de la zone de protection marine du Gully qui a pour effet de perturber, d'endommager, de détruire ou d'enlever des organismes marins vivants ou une partie de leur habitat à l'intérieur de la zone de protection marine.
 - Les navires doivent éviter de rejeter leur eau de ballast dans la zone de protection marine. Voir le *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast* pour de plus amples renseignements (y compris les exceptions) sur la gestion des eaux de ballast à l'intérieur et aux alentours de la zone de protection marine.
 - Toute personne en cause dans un incident susceptible d'entraîner une activité interdite est tenue d'en aviser la Garde côtière canadienne dans les deux heures suivant l'incident.

Lignes directrices applicables au passage des navires (à longueur d'année)

Il est recommandé de suivre les lignes directrices suivantes pour sauvegarder la zone de protection marine et ses ressources.

Protection des mammifères marins

Tous les mammifères marins sont protégés dans la zone de protection marine. Cette protection vise tout particulièrement la baleine à bec commune, le rorqual bleu, le Rorqual commun et la baleine à bec de Sowerby. Les principales menaces associées à la navigation sont les perturbations acoustiques et les collisions avec des navires. Les navires devraient respecter les mesures suivantes afin d'assurer la protection des mammifères marins :

1. Les navires devraient si possible éviter de passer dans la zone. C'est là le meilleur moyen d'éliminer ou de réduire les perturbations acoustiques et les risques de collision avec des mammifères marins.
2. Si le passage dans la zone est inévitable, réduire la vitesse du navire à 10 noeuds ou moins et mettre en poste une vigie pour accroître les possibilités de voir et d'éviter les mammifères marins. Il faudra faire preuve d'une plus grande prudence par visibilité réduite, par exemple en cas de pluie ou de brouillard, par mer agitée ou la nuit. Il faut savoir que les mammifères marins se déplacent souvent en petits groupes, dispersés sur une superficie de plusieurs milles.
3. Lorsqu'ils manœuvrent dans des eaux fréquentées par des mammifères marins, les navires devraient procéder comme suit :
 - Éviter tout changement soudain de vitesse ou de direction.
 - Éviter de se diriger tout droit sur les mammifères marins.
 - Se déplacer parallèlement aux mammifères marins.
 - S'il n'est pas possible de contourner un mammifère marin ou un groupe de mammifères marins, ralentir immédiatement, maintenir une distance de 100 mètres et attendre que les animaux soient à une distance de plus 400 mètres avant de reprendre tranquillement de la vitesse.

Note : certaines espèces de mammifères marins requièrent des distances minimales différentes – prière de vous référer aux besoins d'espèces particulières dans la section 5 de cet Avis aux navigateurs.

 - Dans le cas d'un voilier muni d'un moteur auxiliaire, laisser le moteur au ralenti ou utiliser l'échosondeur pour signaler sa présence.
4. Les navires doivent se conformer à toutes les dispositions pertinentes du *Règlement sur les mammifères marins*, découlant de la *Loi sur les pêches*. Ils trouveront de plus amples précisions dans la **section 5 - Lignes directrices générales sur les espèces aquatiques en péril et les zones importantes des mammifères marins**.

5. Signaler toute collision avec des animaux marins, empêtrlements, tout cas de mammifère marin mort ou en détresse ou tout autre incident à la ligne directe de secours aux baleines (1-866-567-6277) ou le canal 16 de la [bande marine VHF](#). Toute observation de baleine à bec commune, de baleine à bec de Sowerby, de rorqual bleu ou de baleine noire de l'Atlantique Nord comprenant l'endroit, la date, et les photographies devraient être rapportées au XMARwhalesightings@dfo-mpo.gc.ca.

Prévention de la pollution

Le Règlement sur la zone de protection marine vise les activités qui peuvent nuire au milieu marin. Les navires doivent prendre les mesures suivantes pour protéger la qualité du milieu marin :

1. Ils doivent éviter tout rejet, y compris de leurs eaux de ballast, dans la zone de protection marine. Il conviendrait aussi qu'ils évitent de tels rejets dans un rayon minimal de 50 kilomètres (27 milles marins) de la zone de protection marine.
2. Les navires doivent signaler toute observation ou incident de pollution à la Garde côtière canadienne (1-800-565-1633 ou le canal 16 de la [bande marine VHF](#)).

1.2 Zone de protection marine de l'estuaire Musquash

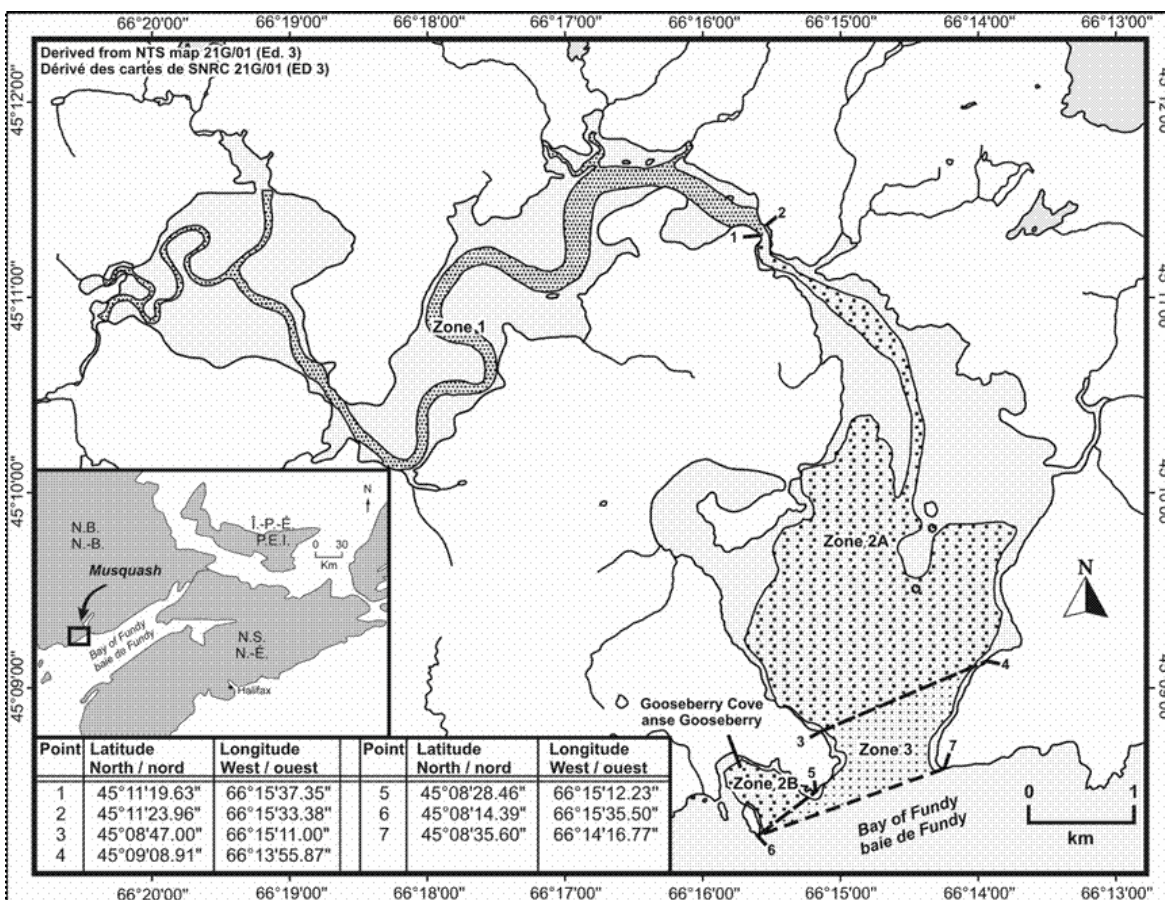
La zone de protection marine de l'estuaire Musquash a été désignée le 14 décembre 2006, en vertu de la *Loi sur les océans*. Le texte intégral du règlement portant désignation de cette zone figure dans la *Gazette du Canada, Partie II, vol. 140, no 26, 2324-2343* (<http://canadagazette.gc.ca>).

Coordonnées

La zone de protection marine de l'estuaire Musquash se compose des eaux situées à l'intérieur de l'espace maritime délimité par la laisse de basse mer de l'estuaire et par les lignes loxodromiques passant par les points ci-après aux points d'intersection de celles-ci avec la laisse de basse mer. Les coordonnées géographiques - latitude et longitude - sont exprimées selon le Système de référence géodésique de l'Amérique du Nord 1983 (NAD 83).

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	45° 11' 19.63"	66° 15' 37.35"
2	45° 11' 23.96"	66° 15' 33.38"
3	45° 08' 47.00"	66° 15' 11.00"
4	45° 09' 08.91"	66° 13' 55.87"
5	45° 08' 28.46"	66° 15' 12.23"
6	45° 08' 14.39"	66° 15' 35.50"
7	45° 08' 35.60"	66° 14' 16.77"

La zone de protection marine de l'estuaire Musquash figure sur le diagramme ci-dessous :



Exigences réglementaires applicables au passage des navires dans la zone de protection marine de l'estuaire Musquash

- Voir la **section 5A - Exigences réglementaires communes à toutes les zones de protection marines.**
- **Exigences spécifiques à la zone de protection marine de l'estuaire Musquash**

La zone de protection marine de l'estuaire Musquash est composée de trois zones de gestion internes, dans lesquelles des activités différentes peuvent être permises à la condition qu'elles ne compromettent pas les objectifs de conservation de la zone de protection marine.

- Il est **interdit** d'utiliser une embarcation à moteur dans la **Zone 1**.
- Il est permis d'utiliser une embarcation à moteur dans les **Zones 2A et 2B**, à une vitesse maximale de **5 nœuds**.
- Il est permis d'utiliser une embarcation à moteur dans la **Zone 3**, à une vitesse maximale de **8 nœuds**.

1.3 La zone de protection marine du banc de Sainte-Anne

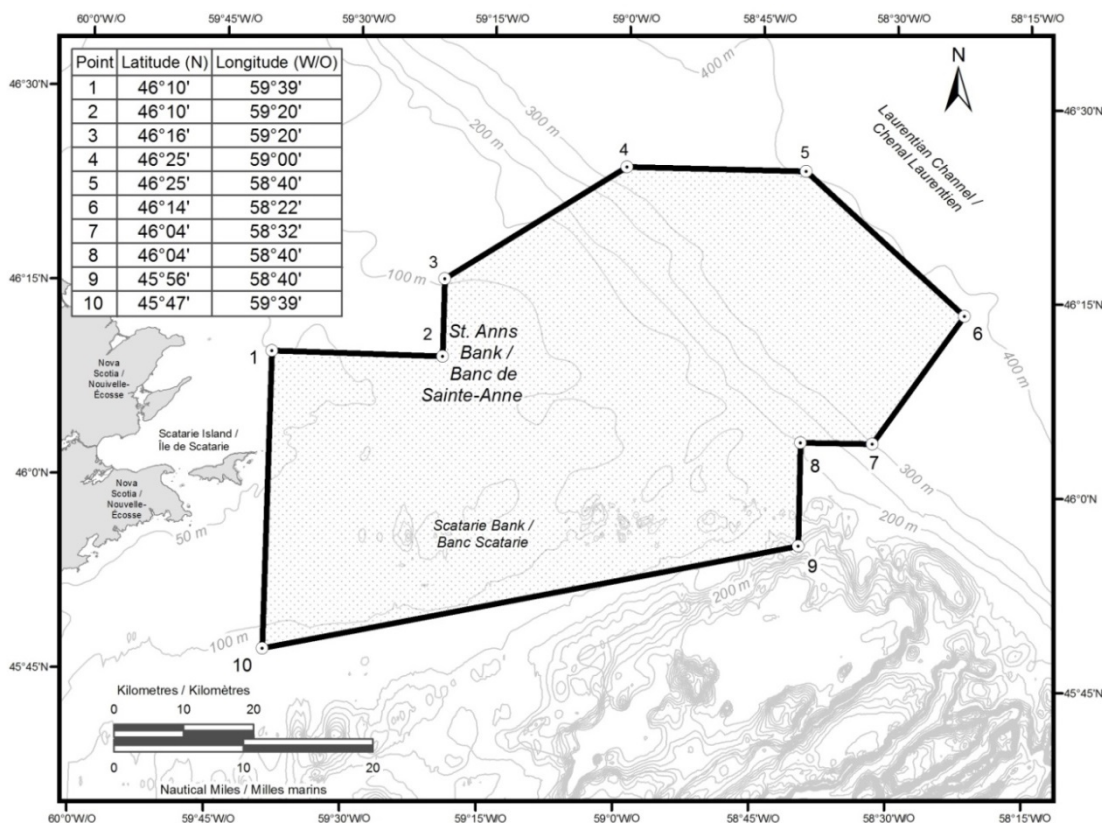
La zone de protection marine du banc de Sainte-Anne a été désignée en vertu de la *Loi sur les océans*, le 2 juin 2017. Le texte complet du règlement peut être consulté dans la *Gazette du Canada, Partie II, Vol. 151, n° 12, 1199-1205* (<http://canadagazette.gc.ca>).

Coordonnées

La zone de protection marine du banc de Sainte-Anne est délimitée par une série de loxodromies tirées des points 1 à 10 qui reviennent au point d'origine. Toutes les coordonnées géographiques (latitude et longitude) sont exprimées dans le Système de référence géodésique de l'Amérique du Nord 1983 (NAD 83).

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	46° 10'	59° 39'
2	46° 10'	59° 20'
3	46° 16'	59° 20'
4	46° 25'	59° 00'
5	46° 25'	58° 40'
6	46° 14'	58° 22'
7	46° 04'	58° 32'
8	46° 04'	58° 40'
9	45° 56'	58° 40'
10	45° 47'	59° 39'

La zone de protection marine du banc de Sainte-Anne est présentée sur la carte ci-dessous :



Exigences réglementaires applicables au passage des navires en service dans la zone de protection marine du banc de Sainte-Anne

- Voir la **section 5A - Exigences réglementaires communes à toutes les zones de protection marines**.
- **Exigences particulières à la zone de protection marine du banc de Sainte-Anne**
 - Les navires doivent éviter de rejeter des eaux de ballast dans la zone de protection marine. Cependant, dans certaines circonstances, ils peuvent procéder à des échanges d'eau de ballast dans la partie de la zone de protection marine qui chevauche le chenal Laurentien lorsqu'ils effectuent des voyages transocéaniques et là où l'eau atteint une profondeur d'au moins 300 m, seulement entre le 1^{er} décembre et le 1^{er} mai. Veuillez consulter le *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast* pour obtenir des directives supplémentaires (y compris les exceptions) sur la gestion de l'eau de ballast à l'intérieur et autour de la zone de protection marine.

Lignes directrices pour le passage des navires dans la zone (toute l'année)

Les procédures suivantes sont recommandées afin de protéger la zone de protection marine et ses ressources :

1. Les navires doivent respecter toutes les dispositions du Règlement sur les mammifères marins en application de la *Loi sur les pêches*. D'autres directives sont disponibles à la **section 5 - Lignes directrices générales sur les espèces aquatiques en péril et les zones importantes des mammifères marins**.
2. Signaler tous les cas de collision avec un mammifère marin, d'enchevêtrement de mammifère marin et d'animaux en détresse ou morts en appelant le numéro de la ligne téléphonique d'urgence de la Marine Animal Response Society (1-866-567-6277) ou sur le canal VHF 16. Les observations de mammifères marins en bonne santé doivent être communiquées à l'adresse suivante XMARwhalesightings@dfo-mpo.gc.ca. Les communications au sujet des observations doivent comprendre les renseignements suivants : la date, l'heure, le lieu et l'espèce. Les photos et les vidéos doivent être remises, le cas échéant.
3. Signaler tous les incidents (p. ex., enchevêtrements, collisions) et toutes les observations de tortues marines mortes et vivantes en appelant le numéro de la ligne téléphonique d'urgence du Canadian Sea Turtle Network (1-888-729-4667) ou en ligne à l'adresse <http://seaturtle.ca/turtle-sighting/>. Les communications au sujet des observations et des incidents doivent comprendre les renseignements suivants : la date, l'heure, le lieu, l'espèce et l'état de l'animal. Les photos et les vidéos doivent être remises, le cas échéant.

1.4 Zones de protection marines d'Eastport

Les zones de protection marines d'Eastport ont été désignées le 26 septembre 2005, en vertu de la *Loi sur les océans*. Le texte intégral du règlement connexe peut être consulté dans la *Gazette du Canada, Partie II, vol. 139, n° 21, 2277-2290* (<http://canadagazette.gc.ca>).

Coordonnées

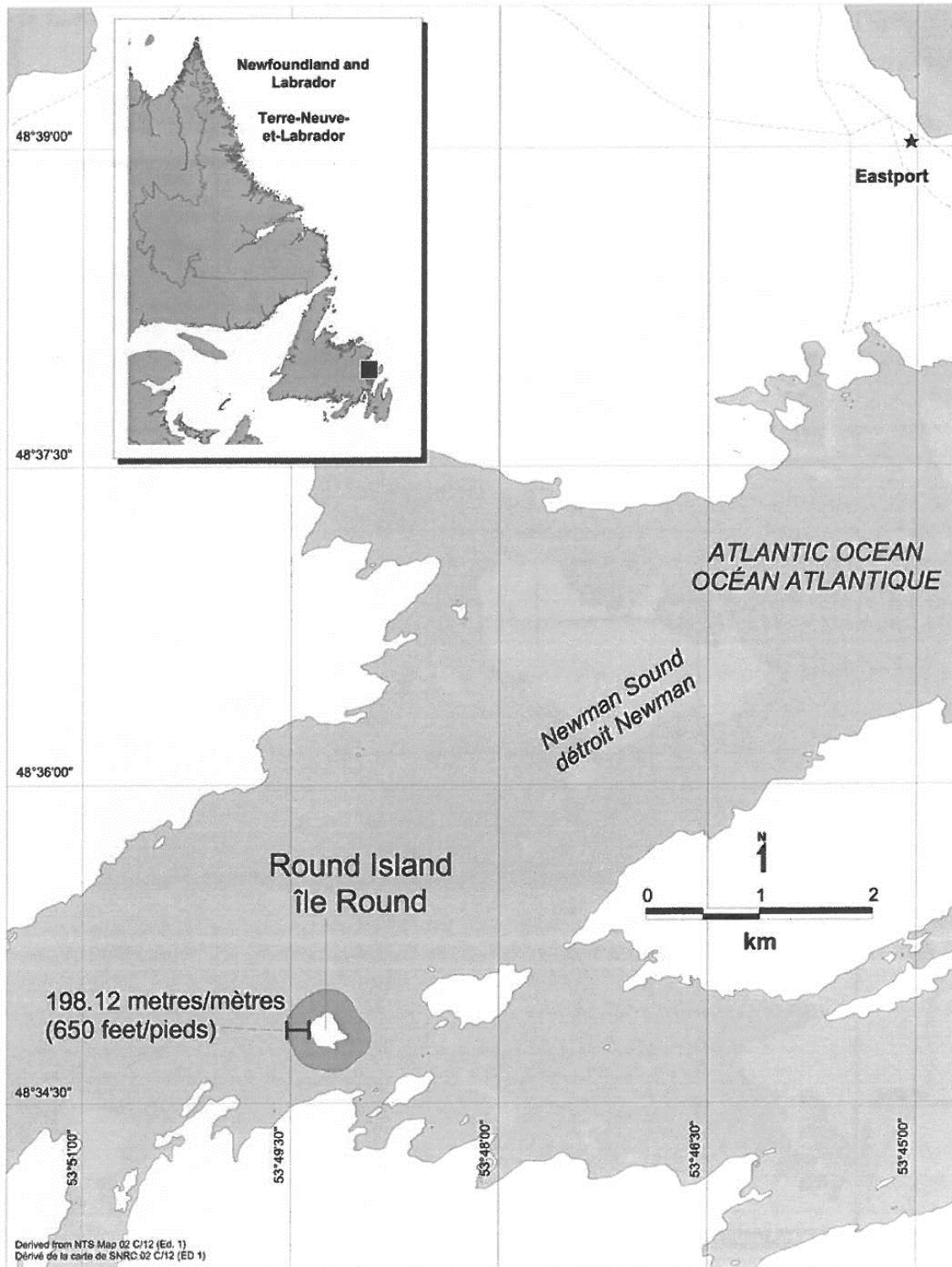
Les zones de protection marines d'Eastport couvrent une superficie de 2,1 km² et se composent des eaux entourant l'île Round et l'île Duck, dans la baie de Bonavista, à Terre-Neuve, selon la description qui en est donnée ci-après. Les coordonnées géographiques – latitude et longitude – sont exprimées selon le Système de référence géodésique de l'Amérique du Nord 1983 (NAD 83).

La **zone de protection marine de l'île Round** englobe les eaux situées à l'intérieur de l'espace marin dont la délimitation extérieure est à une distance de 198,12 mètres (650 pieds) de la laisse de basse mer de l'île.

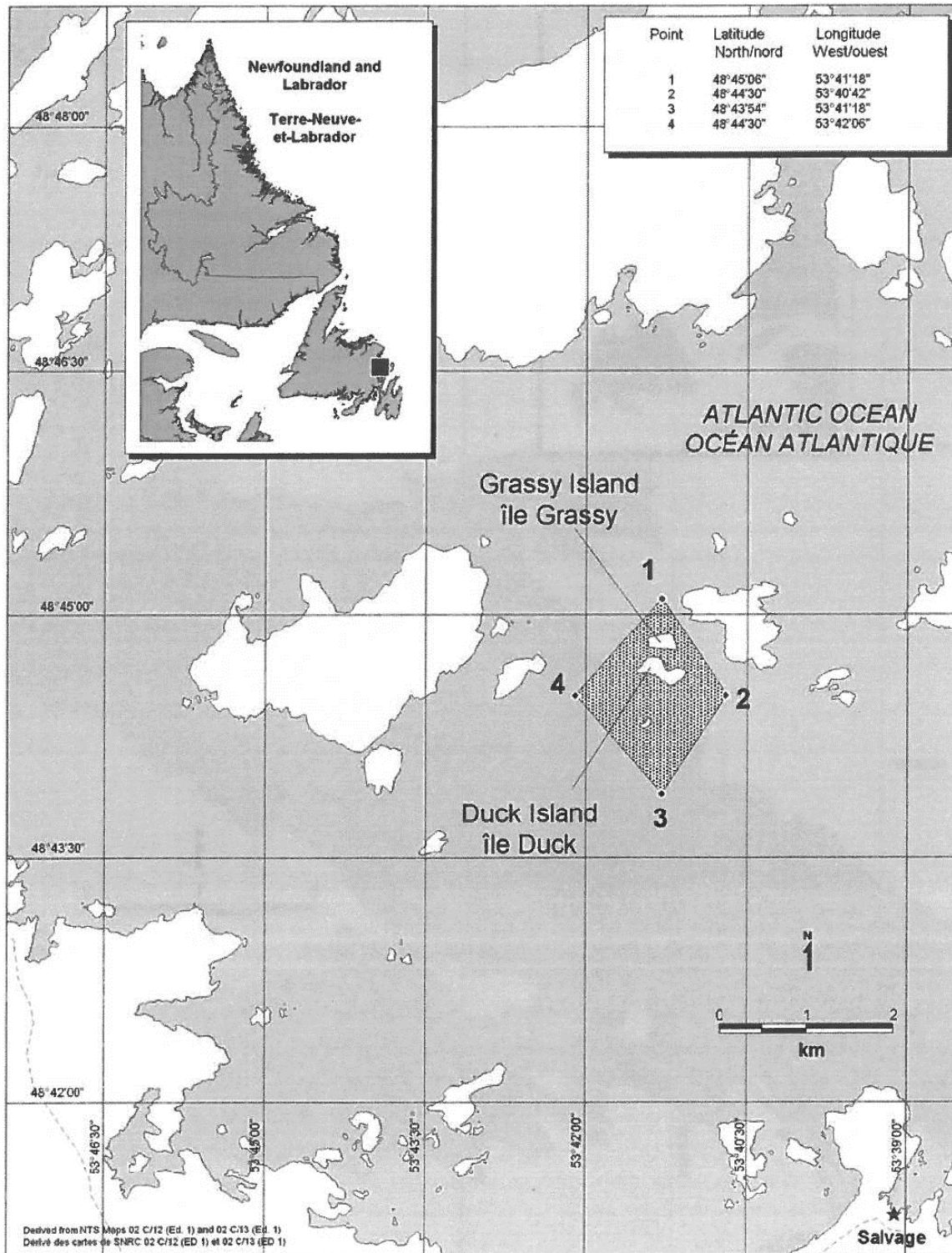
La **zone de protection marine de l'île Duck** englobe les eaux situées à l'intérieur de l'espace marin délimité par la laisse de basse mer de l'île et les lignes loxodromiques passant par les points suivants :

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	48° 45' 06"	53° 41' 18"
2	48° 44' 30"	53° 40' 42"
3	48° 43' 54"	53° 41' 18"
4	48° 44' 30"	53° 42' 06"

Les zones de protection marines de l'île Duck et de l'île Round sont représentées sur les cartes ci-dessous :



AVIS AUX NAVIGATEURS 1 À 46
ÉDITION ANNUELLE 2018
PARTIE A – AIDES À LA NAVIGATION ET SÉCURITÉ MARITIME



Exigences réglementaires applicables au passage des navires dans les zones de protection marines d'Eastport

- Voir la **section 5A - Exigences réglementaires communes à toutes les zones de protection marines**.

Lignes directrices applicables au passage des navires (à longueur d'année)

- Les propriétaires de bateau sont autorisés à naviguer dans les zones de protection marines, mais ils devraient prendre toutes les précautions possibles et faire preuve de diligence raisonnable lorsqu'ils naviguent dans ces eaux ou à proximité.
- Toute personne en cause dans un incident susceptible d'entraîner une activité interdite dans les zones de protection marines d'Eastport est tenue d'en aviser la Garde côtière canadienne dans les deux heures suivant l'incident.

1.5 Zone de protection marine de la baie Gilbert

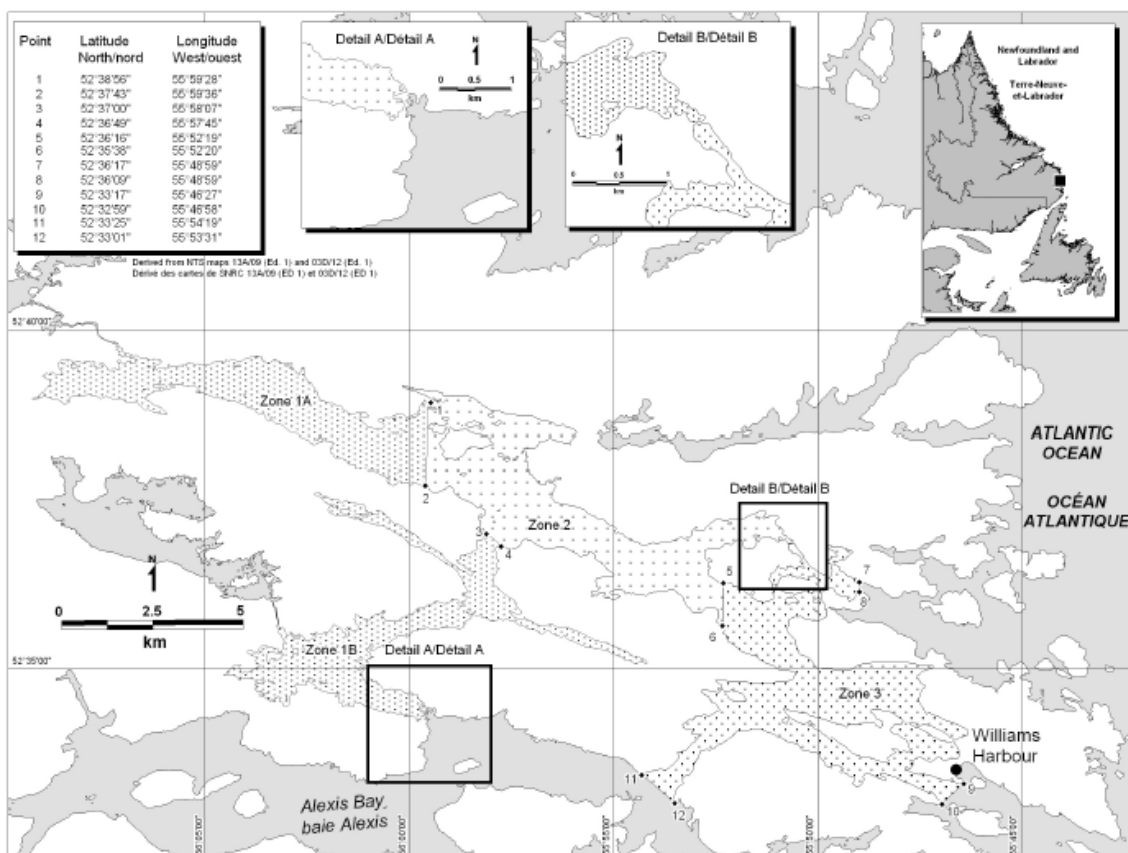
La zone de protection marine de la baie Gilbert a été désignée le 26 octobre 2005, en vertu de la *Loi sur les océans*. Le texte intégral du règlement connexe peut être consulté dans la *Gazette du Canada, Partie II, vol. 139, n° 21, 2291-2308* (<http://canadagazette.gc.ca>).

Coordonnées

La zone de protection marine de la baie Gilbert occupe une superficie de 60,1 km² et est délimitée par les lignes qui relient les trois entrées de la baie définies par les loxodromies suivantes en allant jusqu'à la laisse de basse mer de la côte. Toutes les coordonnées géographiques – latitude et longitude – sont exprimées selon le Système de référence géodésique de l'Amérique du Nord 1983 (NAD 83).

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	52° 38' 56"	55° 59' 28"
2	52° 37' 43"	55° 59' 36"
3	52° 37' 00"	55° 58' 07"
4	52° 36' 49"	55° 57' 45"
5	52° 36' 16"	55° 52' 19"
6	52° 35' 38"	55° 52' 20"
7	52° 36' 17"	55° 48' 59"
8	52° 36' 09"	55° 48' 59"
9	52° 33' 17"	55° 46' 27"
10	52° 32' 59"	55° 46' 58"
11	52° 33' 25"	55° 54' 19"
12	52° 33' 01"	55° 53' 31"

La zone de protection marine de la baie Gilbert est représentée sur la carte ci-dessous :



Exigences réglementaires applicables au passage des navires dans la zone de protection marine de la baie Gilbert

- Voir la **section 5A - Exigences réglementaires communes à toutes les zones de protection marines**.

Lignes directrices applicables au passage des navires (à longueur d'année)

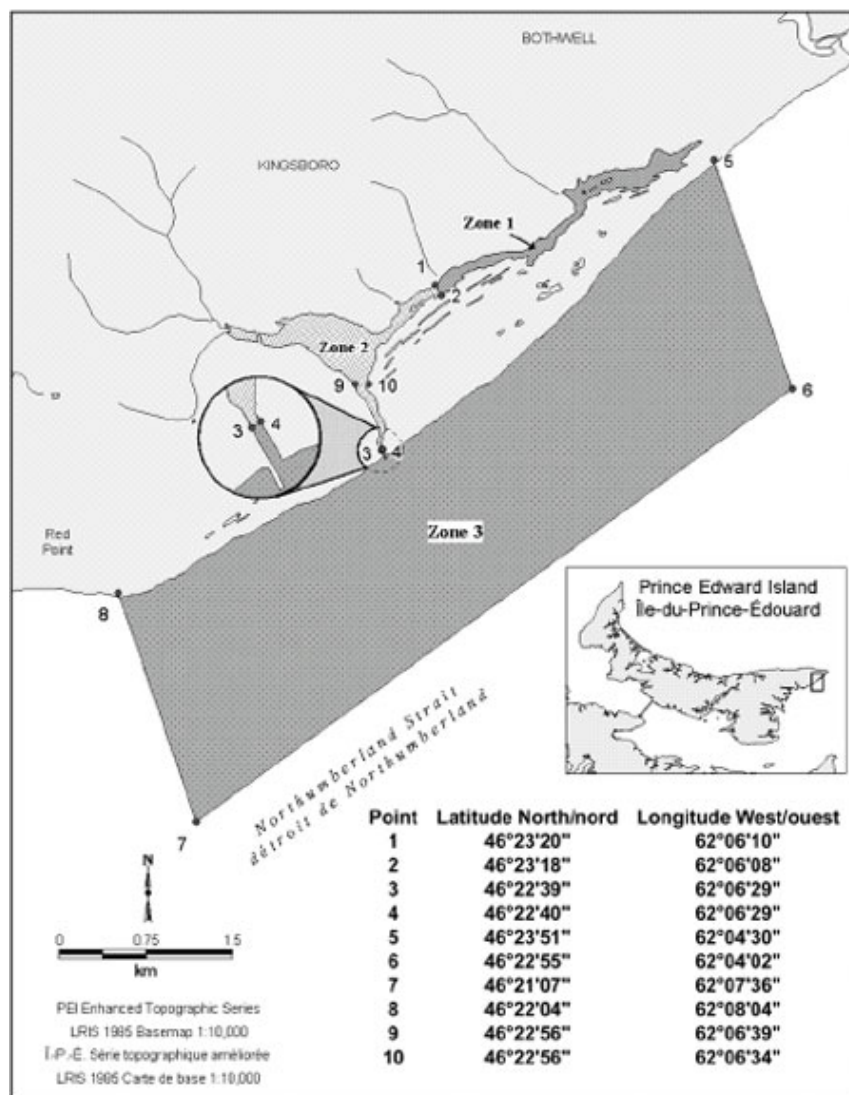
- Les propriétaires de bateau sont autorisés à naviguer dans les zones de protection marines, mais ils devraient prendre toutes les précautions possibles et faire preuve de diligence raisonnable lorsqu'ils naviguent dans ces eaux ou à proximité.
- Toute personne en cause dans un incident susceptible d'entraîner une activité interdite dans la zone de protection marine de la baie Gilbert est tenue d'en aviser la Garde côtière canadienne dans les deux heures suivant l'incident.

1.6 Zone de protection marine de Basin Head

La zone de protection marine de Basin Head a été désignée le 26 septembre 2005 en vertu de la *Loi sur les océans*. Le texte intégral du règlement connexe peut être consulté dans la *Gazette du Canada, Partie II, vol. 139, n° 21, 2264-2276* (<http://www.canadagazette.gc.ca/>).

Coordonnées

La zone de protection marine de Basin Head ainsi que les coordonnées des zones de gestion sont représentées sur la carte ci-dessous (les coordonnées géographiques, latitude et longitude, sont exprimées selon le Système de référence géodésique de l'Amérique du Nord 1983 (NAD 83)).



Exigences réglementaires applicables au passage des navires dans la zone de protection marine de Basin Head

- Voir la **section 5A - Exigences réglementaires communes à toutes les zones de protection marines.**
- **Exigences spécifiques à la zone de protection marine de Basin Head**
 - **Zone 1** (le chenal intérieur) : Cette zone a le niveau de protection le plus élevé. Les activités comme la natation, la plongée et l'utilisation d'une embarcation à moteur sont interdites.
 - **Zone 2** (la lagune) : Cette zone forme une zone tampon qui protège la zone 1 plus vulnérable. La natation et la plongée y sont permises mais l'utilisation d'une embarcation à moteur au sud de la ligne reliant les points 9 et 10 (voir la carte ci-haut) ne sera autorisée que pour le transit dans la Zone 2 afin de mettre à l'eau ou de remonter des bateaux à une rampe.
 - **Zone 3** (la zone côtière extérieure) : La natation, la plongée et l'utilisation d'une embarcation à moteur sont autorisées dans cette zone.
 - Toute personne en cause dans un incident susceptible d'entraîner une activité interdite dans la zone de protection marine de Basin Head est tenue d'en aviser la Garde côtière canadienne dans les deux heures suivant l'incident.

2. Zones de protection marines dans la région du Pacifique du Canada

La section suivante fournit de l'information sur les zones de protection marines qui ont été désignées en vertu de la *Loi sur les océans* dans la région du Pacifique du Canada.

2.1 Zone de protection marine du mont sous-marin Bowie

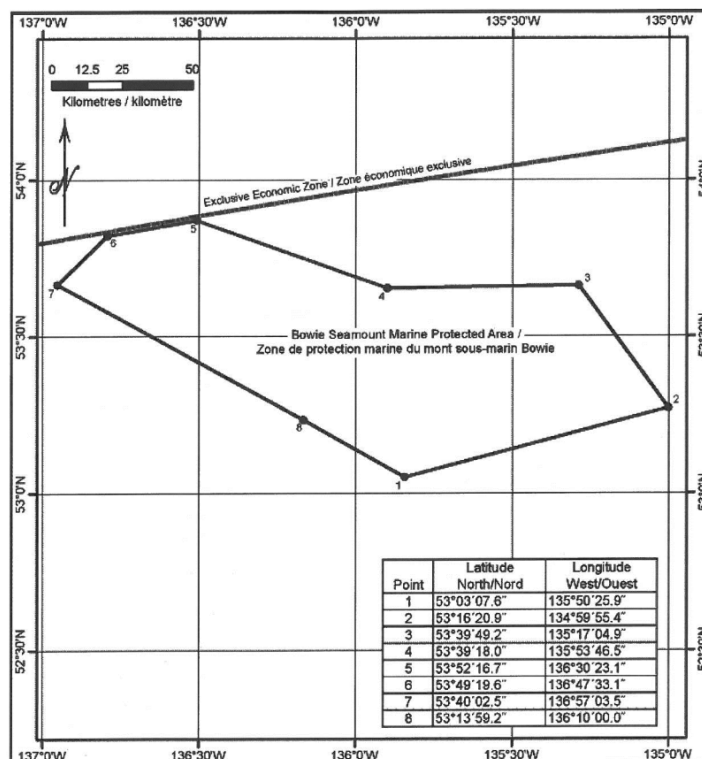
La zone de protection marine du mont sous-marin Bowie a été désignée en vertu de la *Loi sur les océans*, le 17 avril 2008. Le texte complet du règlement est disponible dans la *Gazette du Canada Partie II, Vol. 142, n° 9, pages 1037 à 1055* (<http://canadagazette.gc.ca>).

Coordonnées

La zone de protection marine du mont sous-marin Bowie (SGaan Kinghlas) est située à 180 km à l'ouest de l'archipel Haida Gwaii (îles de la Reine-Charlotte) sur la côte du Pacifique du Canada. Elle est constituée des monts sous-marins Bowie, Hodgkins et Davidson de la chaîne de monts sous-marins Kodiak-Bowie. La zone de protection marine du mont sous-marin Bowie est délimitée par des loxodromies reliant les coordonnées géographiques suivantes. Toutes les coordonnées géographiques (latitude et longitude) sont exprimées selon le Système de référence nord-américain de 1983 (NAD 83).

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	53° 03' 07.6"	135° 50' 25.9"
2	53° 16' 20.9"	134° 59' 55.4"
3	53° 39' 49.2"	135° 17' 04.9"
4	53° 39' 18.0"	135° 53' 46.5"
5	53° 52' 16.7"	136° 30' 23.1"
6	53° 49' 19.6"	136° 47' 33.1"
7	53° 40' 02.5"	136° 57' 03.5"
8	53° 13' 59.2"	136° 10' 00.0"

La zone de protection marine du mont sous-marin Bowie est représentée sur la carte ci-dessous :



Exigences réglementaires applicables au passage des navires dans la zone de protection marine du mont sous-marin Bowie

- Voir la **section 5A - Exigences réglementaires communes à toutes les zones de protection marines**.
- **Exigences spécifiques à la zone de protection marine du mont sous-marin Bowie**
 - Les navires ne doivent pas rejeter leur eau de ballast dans la zone de protection marine. Voir le *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast* pour de l'information supplémentaire (incluant les exceptions) sur la gestion de l'eau de ballast à l'intérieur et autour de la zone de protection marine.

2.2 Zone de protection marine du champ hydrothermal Endeavour

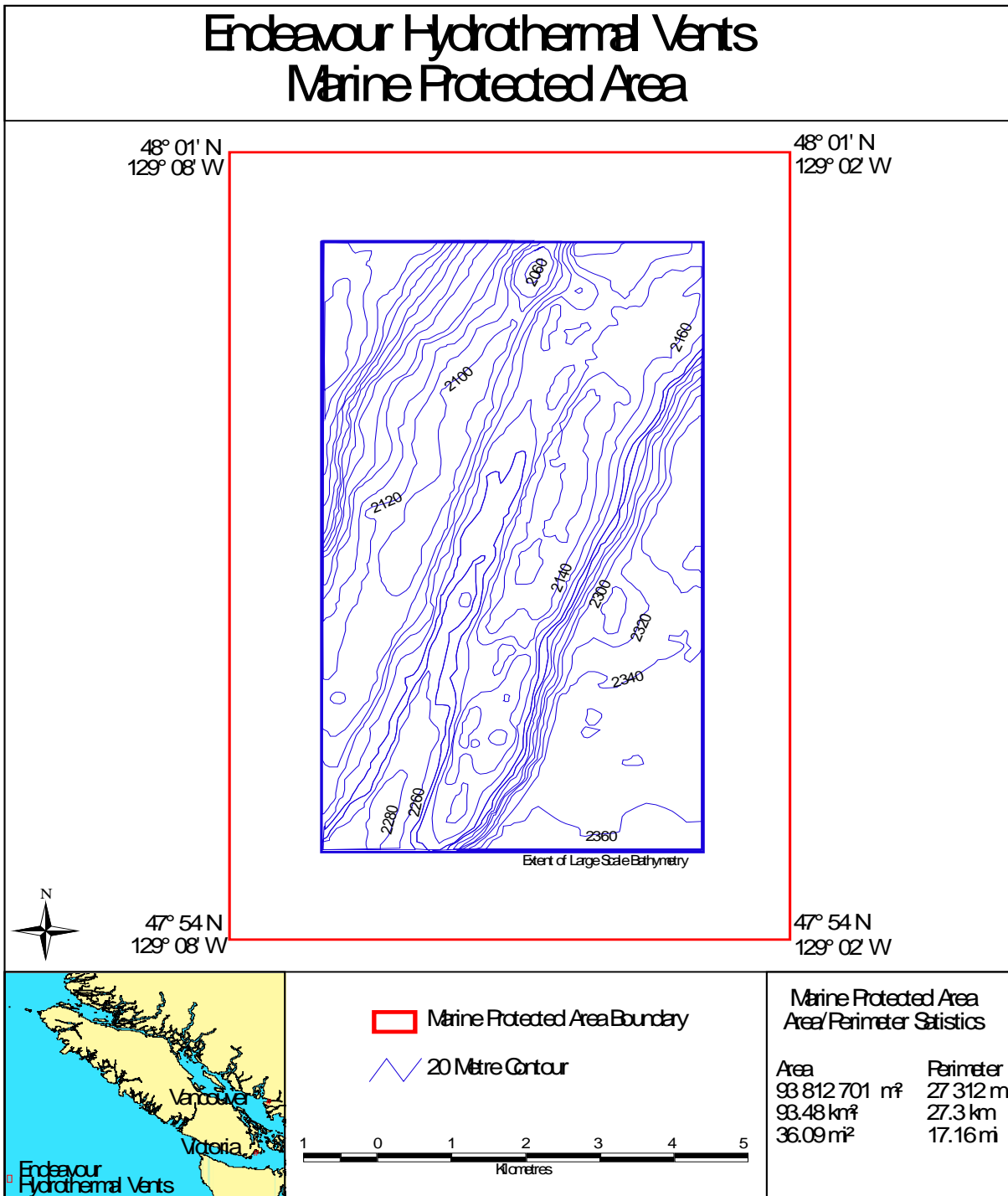
La zone de protection marine du champ hydrothermal Endeavour a été désignée en vertu de la *Loi sur les océans*, le 4 mars 2003. Le texte complet du règlement est disponible dans la *Gazette du Canada Partie II, Vol. 137, n° 6, pages 944 à 957* (<http://canadagazette.gc.ca>).

Coordonnées

La zone Endeavour de la dorsale Juan de Fuca est une zone sismique active d'expansion océanique et d'exhalaison de fluides hydrothermaux. La zone du champ hydrothermal Endeavour est située à 250 km au large de l'île de Vancouver. La superficie de la zone de protection marine est d'environ 94 km² et comprend l'eau, le fond marin et le sous-sol. La zone de protection marine est délimitée par des loxodromies reliant les coordonnées géographiques suivantes. Toutes les coordonnées géographiques (latitude et longitude) sont exprimées selon le Système de référence nord-américain de 1983 (NAD 83).

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	47° 54'	129° 02'
2	47° 54'	129° 08'
3	48° 01'	129° 08'
4	48° 01'	129° 02'

La zone de protection marine du champ hydrothermal Endeavour est représentée sur la carte ci-dessous :



Exigences réglementaires applicables au passage des navires dans la zone de protection marine du champs hydrothermal Endeavour

- Voir la **section 5A - Exigences réglementaires communes à toutes les zones de protection marines.**

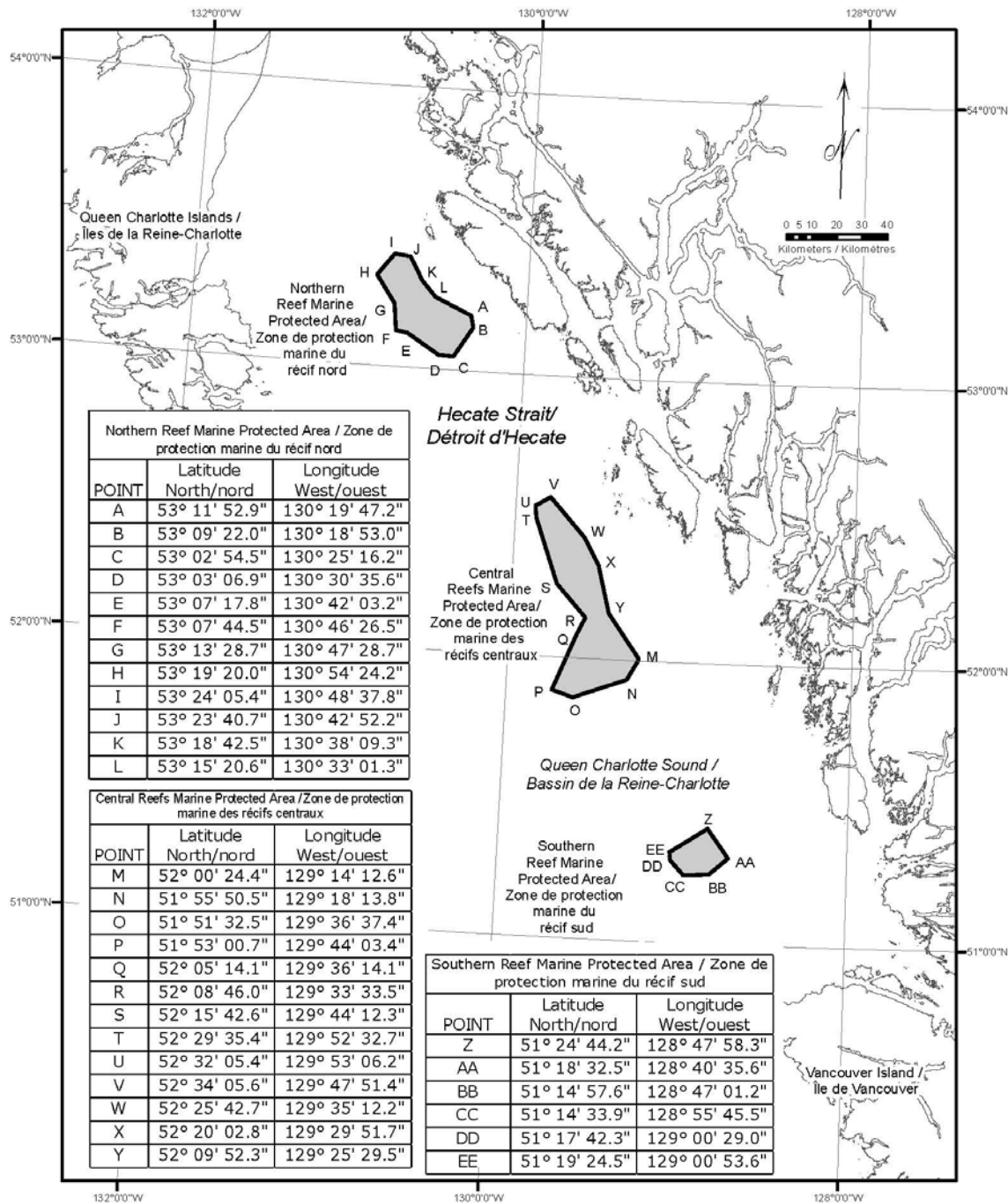
2.3 Zones de protection marine des récifs d'éponges siliceuses du détroit d'Hécate et du bassin de la Reine-Charlotte

Les zones de protection marine des récifs d'éponges siliceuses du détroit d'Hécate et du bassin de la Reine-Charlotte ont été désignées en vertu de la *Loi sur les océans* le 13 février 2017. Le texte complet du règlement peut être consulté dans la partie II de la *Gazette du Canada*, vol. 151, n° 4, 349-397 (<http://canadagazette.gc.ca/gazette/home-accueil-fra.php>).

Coordonnées

Les zones de protection marine des récifs d'éponges siliceuses du détroit d'Hécate et du bassin de la Reine-Charlotte sont composées de quatre récifs distincts situés entre Haida Gwaii et la Colombie-Britannique continentale. Le récif nord, les récifs centraux et le récif sud comprennent tous une zone de protection centrale (ZPC) (les récifs centraux en comptent deux), une zone verticale de gestion adaptative et une zone de gestion adaptative. Les zones de protection centrale se composent du fond marin, du sous-sol jusqu'à une profondeur de 20 mètres sous le fond marin et de la colonne d'eau surjacente : ces zones couvrent, à partir de la surface, une profondeur de 100 mètres pour le récif nord, de 120 mètres pour les récifs centraux et de 146 mètres pour le récif sud. Les zones verticales de gestion adaptative comprennent la colonne d'eau qui se prolonge au-delà des zones de protection centrale jusqu'à la surface de la mer. Les zones de gestion adaptative comprennent le fond marin, le sous-sol et les eaux des zones de protection marine qui ne font pas partie des zones de protection centrale ou des zones verticales de gestion adaptative.

Ces trois zones sont délimitées par les loxodromies reliant les coordonnées géographiques présentées sur la carte ci-après, exprimées selon le Système de référence géodésique de l'Amérique du Nord 1983 (NAD 83).

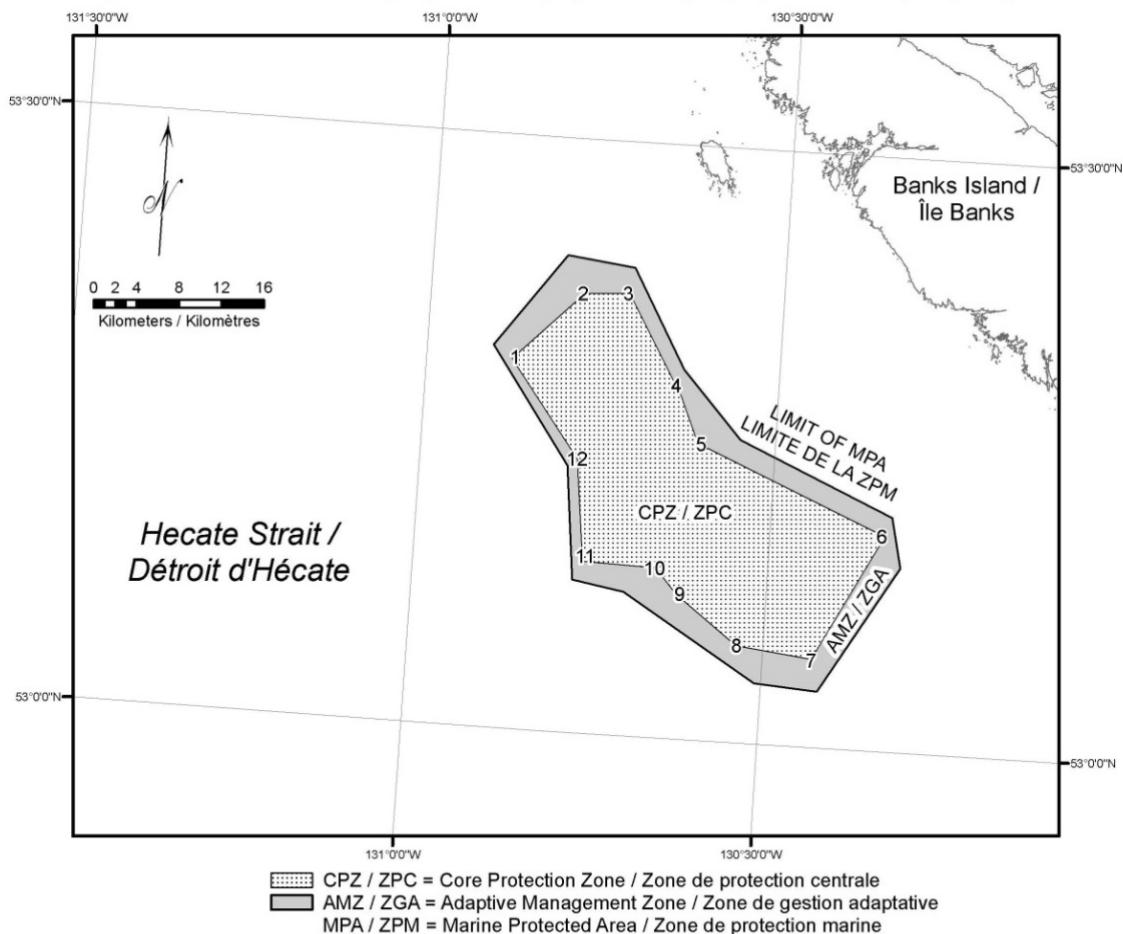


Exigences réglementaires pour les navires circulant dans les zones de protection marines des récifs d'éponges siliceuses du détroit d'Hécate et du bassin de la Reine-Charlotte :

- Voir la section 5A, Exigences réglementaires communes à toutes les zones de protection marines en vertu de la *Loi sur les océans*.
- **Exigences propres aux zones de protection marines des récifs d'éponges siliceuses du détroit d'Hécate et du bassin de la Reine-Charlotte :**
 - Aucune ancre n'est autorisée à pénétrer dans une zone de protection centrale

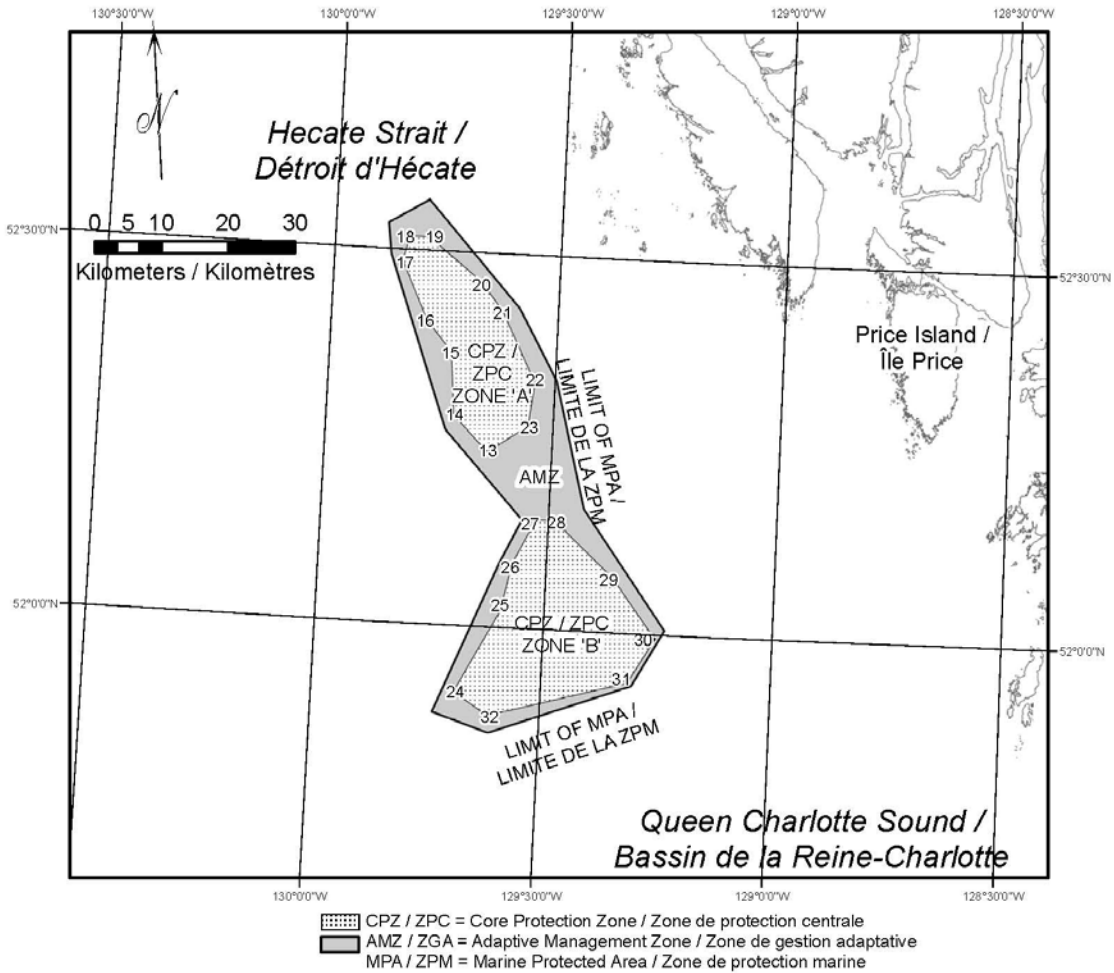
Les coordonnées des zones de protection marine et de leur zone de protection centrale figurent sur les cartes ci-après :

Zone de protection marine du récif nord



Northern CPZ / ZPC nord		
POINT	Latitude North/nord	Longitude West/ouest
1	53° 18' 40.4"	130° 52' 46.5"
2	53° 22' 12.1"	130° 47' 01.7"
3	53° 22' 20.2"	130° 43' 12.5"
4	53° 17' 22.8"	130° 38' 18.2"
5	53° 15' 01.7"	130° 36' 35.5"
6	53° 10' 55.2"	130° 20' 19.3"
7	53° 04' 30.2"	130° 25' 53.6"
8	53° 04' 58.0"	130° 32' 16.9"
9	53° 07' 22.2"	130° 37' 37.6"
10	53° 08' 36.6"	130° 39' 29.5"
11	53° 08' 41.8"	130° 45' 40.0"
12	53° 13' 51.2"	130° 46' 41.2"

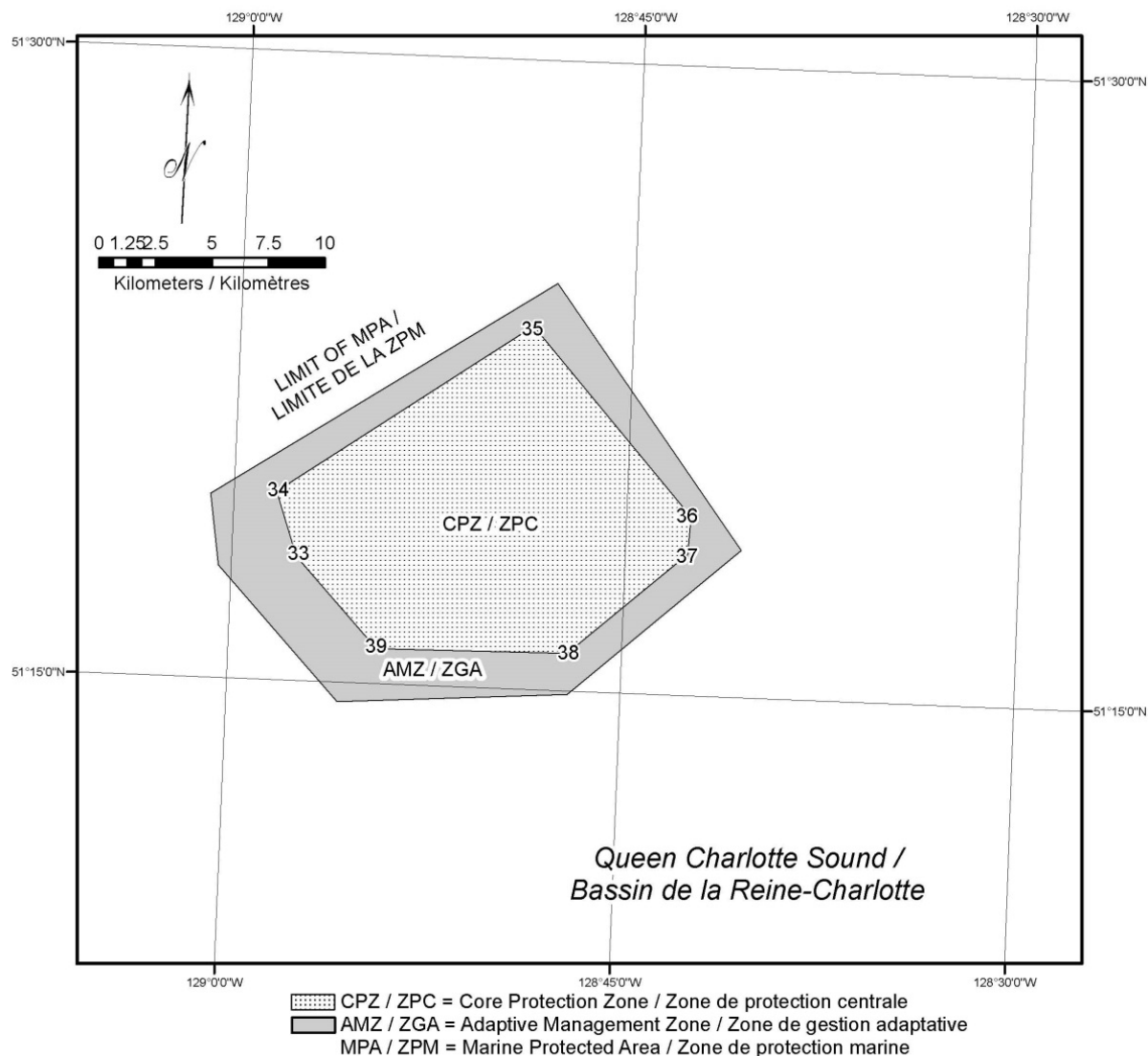
Zone de protection marine des récifs centraux



Central CPZ / ZPC centrale - Zone 'A'		
POINT	Latitude North/nord	Longitude West/ouest
13	52° 14' 03.4"	129° 38' 33.2"
14	52° 16' 54.8"	129° 43' 13.4"
15	52° 21' 57.1"	129° 43' 56.5"
16	52° 24' 24.5"	129° 47' 22.8"
17	52° 29' 05.9"	129° 50' 59.4"
18	52° 31' 05.2"	129° 50' 13.9"
19	52° 31' 06.7"	129° 47' 40.9"
20	52° 27' 42.0"	129° 40' 25.1"
21	52° 25' 22.9"	129° 37' 24.0"
22	52° 19' 47.0"	129° 32' 43.2"
23	52° 16' 18.2"	129° 33' 22.8"

Central CPZ / ZPC centrale - Zone 'B'		
POINT	Latitude North/nord	Longitude West/ouest
24	51° 54' 43.1"	129° 41' 22.2"
25	52° 01' 22.5"	129° 35' 48.4"
26	52° 05' 13.5"	129° 34' 32.5"
27	52° 08' 48.5"	129° 31' 44.1"
28	52° 08' 51.3"	129° 29' 18.0"
29	52° 04' 27.1"	129° 21' 17.3"
30	51° 59' 40.8"	129° 15' 23.9"
31	51° 56' 04.5"	129° 18' 46.2"
32	51° 52' 55.7"	129° 36' 49.8"

Zone de protection marine du récif sud



Southern CPZ / ZPC sud		
POINT	Latitude North/nord	Longitude West/ouest
33	51° 17' 59.2"	128° 57' 31.9"
34	51° 19' 30.8"	128° 58' 22.7"
35	51° 23' 41.9"	128° 48' 50.9"
36	51° 19' 17.5"	128° 42' 33.6"
37	51° 18' 24.5"	128° 42' 37.7"
38	51° 15' 56.0"	128° 47' 04.2"
39	51° 15' 52.2"	128° 54' 20.4"

3. Zones de protection marine dans l'Arctique canadien

Cette section fournit des renseignements sur les zones de protection marine qui ont été désignées en application de la *Loi sur les océans* dans l'Arctique canadien.

3.1 Zones de protection marine de Tarium Niryutait

Les zones de protection marines de Tarium Niryutait ont été désignées le 25 août 2010, en vertu de la *Loi sur les océans*. Le texte intégral du règlement connexe peut être consulté dans la *Gazette du Canada, Partie II, vol. 144, n° 19, pages 1742-1762* (<http://canadagazette.gc.ca>).

Coordonnées

Les zones de protection marines de Tarium Niryutait se composent de trois zones situées dans la baie Mackenzie : la zone d'Okeevik, la zone de Kittigaryuit et la zone de Niaqunnaq. Le fond marin y est mou et chargé de sédiments, et les eaux y sont assez peu profondes. Les trois zones de protection marine sont délimitées par des courbes loxodromiques reliant les coordonnées géographiques suivantes [Système de référence nord-américain de 1983 (NAD 83)/Système géodésique mondial (WGS-84)].

La zone de protection marine d'Okeevik

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	69° 38' 19"	135° 25' 09"
2	69° 38' 03"	135° 25' 11"
3	69° 37' 46"	135° 24' 52"
4	69° 29' 49"	135° 12' 49"
5	69° 30' 45"	135° 16' 56"
6	69° 29' 26"	135° 18' 53"
7	69° 29' 23"	135° 19' 06"
8	69° 28' 07"	135° 20' 25"
9	69° 27' 36"	135° 24' 25"
10	69° 25' 51"	135° 32' 27"
11	69° 26' 32"	135° 34' 54"
12	69° 28' 21"	135° 35' 24"
13	69° 28' 35"	135° 36' 40"
14	69° 28' 39"	135° 37' 58"
15	69° 30' 34"	135° 45' 54"
16	69° 35' 18"	135° 35' 42"
17	69° 36' 00"	135° 22' 10"
18	69° 34' 40"	135° 20' 09"
19	69° 34' 00"	135° 20' 09"
20	69° 34' 00"	135° 27' 39"
21	69° 36' 00"	135° 27' 39"
22	69° 27' 00"	135° 31' 11"
23	69° 27' 00"	135° 34' 45"

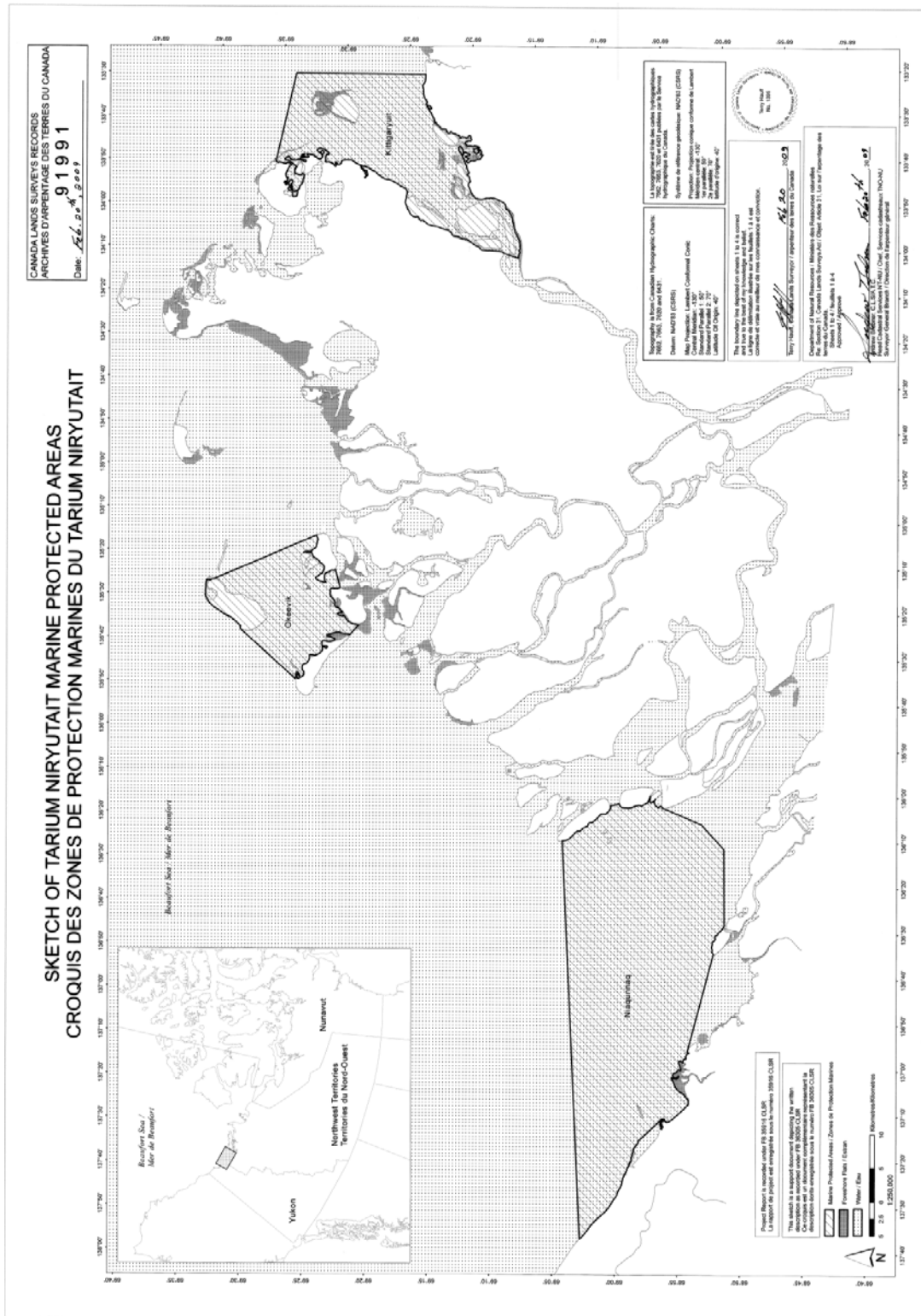
La zone de protection marine de Kittigaruit

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	69° 35' 10"	133° 48' 26"
2	69° 34' 00"	133° 28' 00"
3	69° 23' 37"	133° 26' 40"
4	69° 20' 34"	133° 40' 37"
5	69° 19' 05"	133° 42' 21"
6	69° 19' 01"	133° 42' 31"
7	69° 20' 39"	133° 43' 20"
8	69° 16' 42"	133° 54' 54"
9	69° 15' 20"	134° 06' 53"
10	69° 16' 33"	134° 05' 56"
11	69° 20' 42"	134° 02' 44"
12	69° 24' 00"	133° 59' 10"
13	69° 24' 34"	133° 53' 49"
14	69° 28' 21"	133° 48' 15"
15	69° 28' 02"	133° 50' 59"
16	69° 33' 20"	133° 47' 29"
17	69° 34' 33"	133° 47' 42"
18	69° 32' 55"	133° 51' 09"
19	69° 32' 56"	133° 51' 54"
20	69° 33' 46"	133° 55' 48"
21	69° 33' 46"	133° 55' 31"

La zone de protection marine de Niaqunnaq

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	69° 08' 00"	136° 16' 44"
2	69° 04' 25"	136° 07' 45"
3	69° 03' 43"	136° 07' 08"
4	69° 01' 19"	136° 04' 45"
5	69° 01' 14"	136° 04' 45"
6	69° 00' 57"	136° 05' 42"
7	69° 00' 12"	136° 07' 08"
8	68° 57' 00"	136° 10' 00"
9	68° 55' 00"	136° 15' 00"
10	68° 54' 22"	136° 31' 50"
11	68° 55' 00"	136° 38' 33"
12	68° 56' 15"	137° 00' 41"
13	68° 56' 29"	137° 03' 03"
14	68° 55' 48"	137° 11' 00"
15	68° 57' 50"	137° 16' 40"
16	68° 59' 20"	137° 21' 30"
17	69° 03' 09"	137° 44' 54"

Les zones de protection marines de Tarium Niryutait sont représentées sur la carte ci-dessous :



Exigences réglementaires applicables au passage des navires dans les zones de protection marines de Tarium Nirytutait

- Voir la **section 5A - Exigences réglementaires communes à toutes les zones de protection marines**.

Exigences spécifiques aux zones de protection marines de Tarium Nirytutait

- Le Règlement interdit à toute activité d'un navire de perturber, d'endommager ou de détruire un mammifère marin à l'intérieur des zones de protection marines ou de retirer un mammifère marin des zones de protection marines.
- Toute personne en cause dans un incident susceptible d'entraîner une activité interdite est tenue d'en aviser la Garde côtière canadienne dans les deux heures suivant l'incident.

Autre exigence dans les zones de protection marines de Tarium Nirytutait

- Il est interdit aux navires d'approcher les lieux de chasse aux mammifères marins traditionnelle ou d'approcher un mammifère marin sauf si le navire est directement associé avec la chasse de ces animaux. L'information relative à la chasse traditionnelle peut être obtenue auprès du Comité de gestion mixte des pêches (fjmc-rp@jointsec.nt.ca).

Lignes directrices volontaires applicables au passage des navires (à longueur d'année)

Il est recommandé de suivre les lignes directrices suivantes pour sauvegarder les zones de protection marines et ses ressources.

Les navires devraient respecter les mesures suivantes pour des raisons de sécurité et afin d'assurer la protection des mammifères marins :

- Il est fortement recommandé que tout navire commercial reste à l'intérieur des routes d'approvisionnement communautaire. Ces routes sont généralement indiquées par des bouées de la Garde côtière canadienne et devraient être suivies lorsque possible.

3.2 Zones de protection marine d'Anguniaqvia niqiqyuam

Les zones de protection marines d'Anguniaqvia niqiqyuam ont été désignées le 16 novembre 2016, en vertu de la *Loi sur les océans*. Le texte intégral du règlement connexe peut être consulté dans la *Gazette du Canada, Partie II, vol. 150, n° 23, pages 4134-4168* (<http://canadagazette.gc.ca>).

Coordonnées

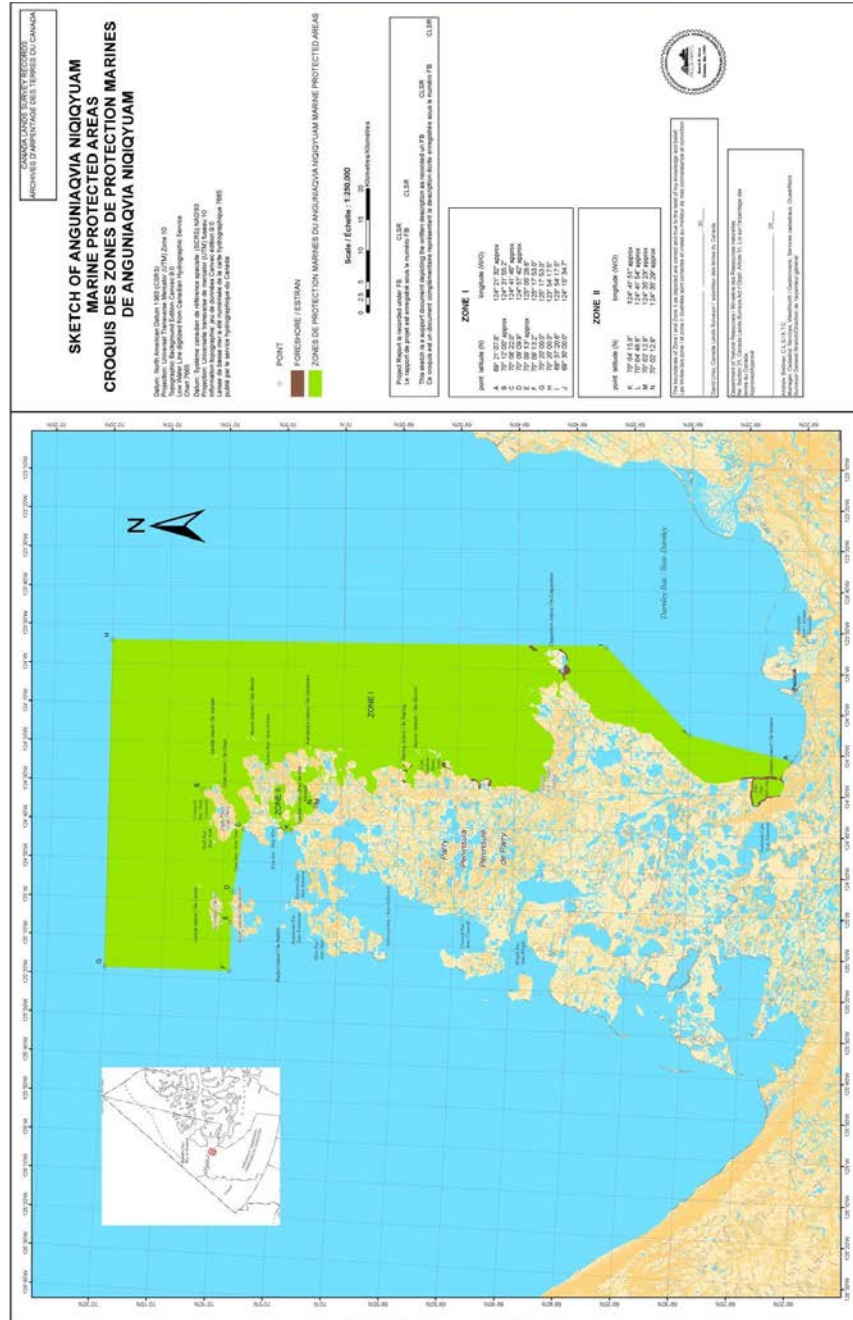
Les zones de protection marines d'Anguniaqvia niqiqyuam se composent de deux zones situées dans la baie Darnley et le golfe Amundsen dans la mer de Beaufort : la zone 1 et la zone 2. Chaque zone comprend le fond marin, le sous-sol jusqu'à une profondeur de 5 mètres et la colonne d'eau, incluant la glace de mer. Les deux zones de protection marine sont délimitées par des lignes droites reliant les coordonnées géographiques suivantes [Système de référence nord-américain de 1983 (NAD 83)].

Zone 1

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
A	69° 21' 07.8"	124° 21' 32" approx
B	70° 12' 00" approx	124° 31' 55.2"
C	70° 08' 22.0"	124° 41' 45" approx
D	70° 09' 09.9"	124° 57' 42" approx
E	70° 09' 13" approx	125° 05' 28.6"
F	70° 09' 13.2"	125° 17' 53.0"
G	70° 20' 00.0"	125° 17' 53.0"
H	70° 20' 00.0"	123° 54' 17.5"
I	69° 37' 20.6"	123° 54' 17.5"
J	69° 30' 00.0"	124° 15' 34.7"

Zone 2

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
K	70° 04' 15.8"	124° 41' 51" approx
L	70° 04' 48.6"	124° 41' 54" approx
M	70° 02' 12.9"	124° 35' 23" approx
N	70° 02' 12.9"	124° 35' 29" approx



Exigences réglementaires applicables au passage des navires dans les zones de protection marines d'Anguniaqvia niqiqyuam

- Voir la **section 5A - Exigences réglementaires communes à toutes les zones de protection marines**.

Autre exigence dans les zones de protection marines d'Anguniaqvia niqiqyuam

- Il est interdit aux navires d'approcher les lieux de chasse aux mammifères marins traditionnelle ou d'approcher un mammifère marin sauf si le navire est directement associé avec la chasse de ces animaux. L'information relative à la chasse traditionnelle peut être obtenue auprès du Comité de gestion mixte des pêches (fjmc-rp@jointsec.nt.ca).

Lignes directrices volontaires applicables au passage des navires (à longueur d'année)

Les navires devraient respecter les mesures suivantes pour des raisons de sécurité et afin d'assurer la protection des mammifères marins :

- Il est fortement recommandé que tout navire commercial reste à l'intérieur des routes d'approvisionnement communautaire. Ces routes sont généralement indiquées par des bouées de la Garde côtière canadienne et devraient être suivies lorsque possible.
- Les activités de déglacage devraient être évitées dans la polynie du Cape Perry, lorsque possible, en raison des grand rassemblements de mammifères marins qui se retrouvent à cet endroit.

Autorité : Ministère des Pêches et des Océans (MPO)

5B Lignes directrices générales pour les parcs nationaux

Parcs nationaux du Canada et les réserves de parc national du Canada

Lignes directrices générales pour les parcs nationaux et les réserves de parc national

En vertu de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada* (L.C. 2000, ch. 32), l'Agence Parcs Canada gère les parcs nationaux (inscrits à l'annexe 1 de la Loi) et les réserves de parc national (inscrites à l'annexe 2 de la Loi) au nom des Canadiens et est responsable de l'accès aux terres et aux eaux sur lesquelles elle a compétence. Un permis de visiteur et/ou un permis d'exploitation de commerce est requis avant de pénétrer à l'intérieur des limites de tout parc national ou de réserve de parc national. D'autres permis peuvent également être exigés.

Pour de plus amples renseignements concernant les parcs nationaux du Canada et les réserves de parc national du Canada, veuillez communiquer avec le Service national d'information de Parcs Canada au 1-888-773-8888 ou information@pc.gc.ca, ou visitez le site web de Parcs Canada : www.parcscanada.gc.ca.

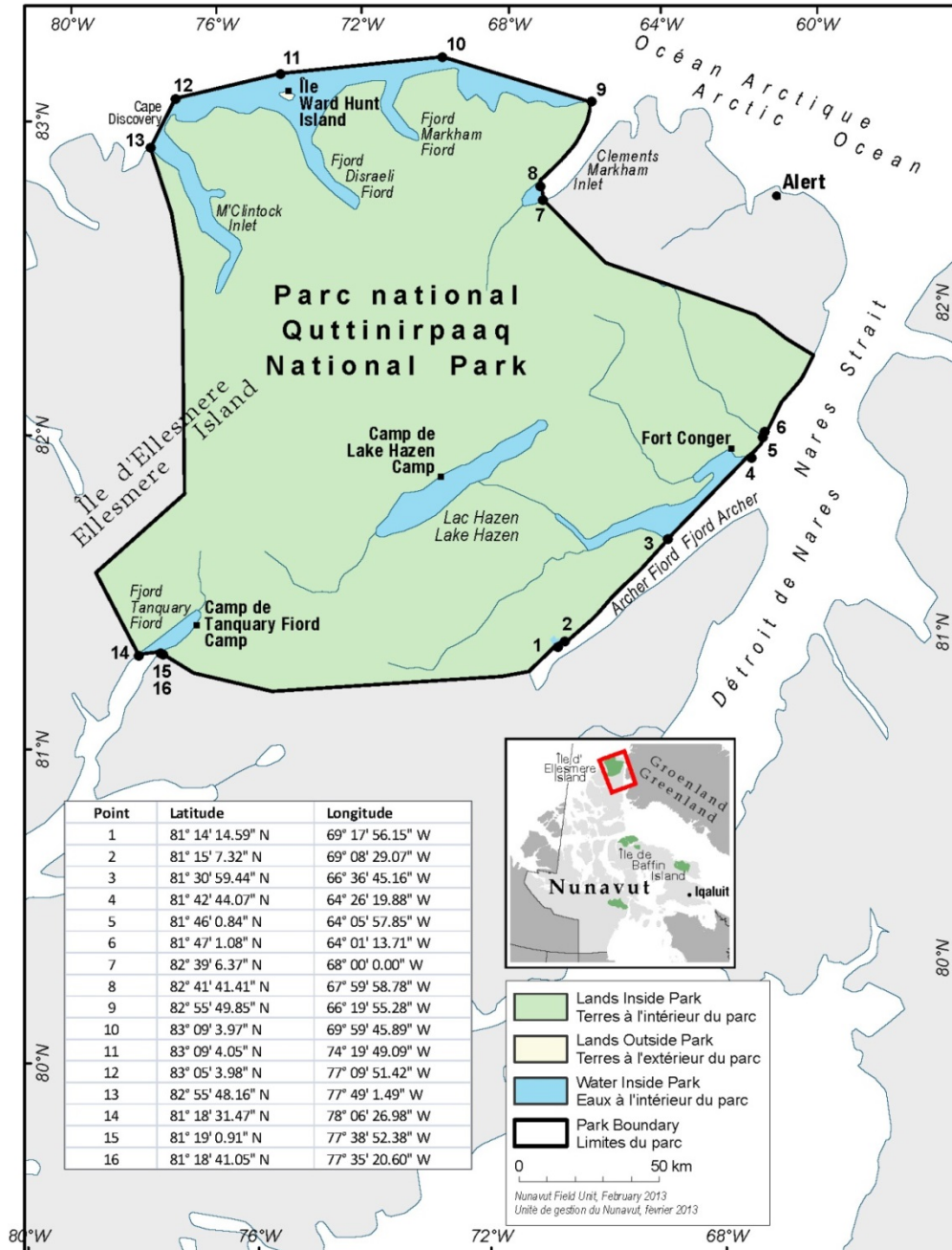
1. Parcs nationaux au Nunavut

À l'exception des bénéficiaires de l'*Accord sur les revendications territoriales du Nunavut*, toute personne désirant accéder à un parc national au Nunavut, y compris aux composantes marines de ces derniers, requiert une autorisation de Parcs Canada. Ces autorisations prennent généralement la forme d'un permis de visiteur et/ou d'un permis d'exploitation de commerce.

Tout navire voulant accéder aux composantes marines des parcs nationaux au Nunavut doit communiquer avec le bureau de parc local et s'inscrire au préalable. D'autres permis pourraient être exigés et des restrictions supplémentaires peuvent s'appliquer.

1.1 Parc national du Canada Quttinirpaaq

Coordonnées



Restrictions

Tout navire désirant accéder aux composantes marines du parc national Quttinirpaaq doit, avant d'entrer au parc, communiquer avec le bureau du parc au 867-975-4673.

Les restrictions suivantes s'appliquent également :

- Les navires de croisière ont accès uniquement au Fiord Tanquary.
- Les activités motorisées privées ne sont pas permises dans le parc.
- La pêche sportive est interdite dans toutes les eaux du parc.
- Les Inuits ont le droit d'accéder aux parcs nationaux en toute liberté et sans aucune restriction pour y exercer des activités de récolte.

Recommandations supplémentaires

Parcs Canada recommande à tous les navires s'amarrant ou transitant près du parc national Quttinirpaaq de communiquer avec le bureau du parc, notamment ceux désirant débarquer sur les terres du parc national, puisqu'on doit obligatoirement obtenir un permis, s'inscrire et assister à une séance d'orientation sur le parc au préalable.

Exigences en matière de permis

Permis de visiteur – requis pour tous les visiteurs. Un permis de visiteur est accordé suite à une séance obligatoire d'orientation donnée par le personnel de Parcs Canada. Ce permis peut être obtenu au bureau local du parc ou avant votre voyage.

Permis d'exploitation de commerce – requis pour tout commerce opérant à l'intérieur des limites du parc. Ce permis doit être obtenu en communiquant avec Parcs Canada au moins 45 jours avant votre voyage.

En plus des permis de visiteur ou d'exploitation de commerce, toute personne désirant faire de la recherche et de la collecte, atterrir un aéronef, tourner un film ou faire de la photographie commerciale, devra obtenir un permis supplémentaire nécessitant au moins 45 jours d'avis à Parcs Canada.

Quiconque désire entrer dans le parc pour des raisons autres que celles exposées ci-dessus (par ex. d'autres ministères) devrait communiquer avec Parcs Canada au moins 60 jours avant leur voyage.

Avis d'incidents

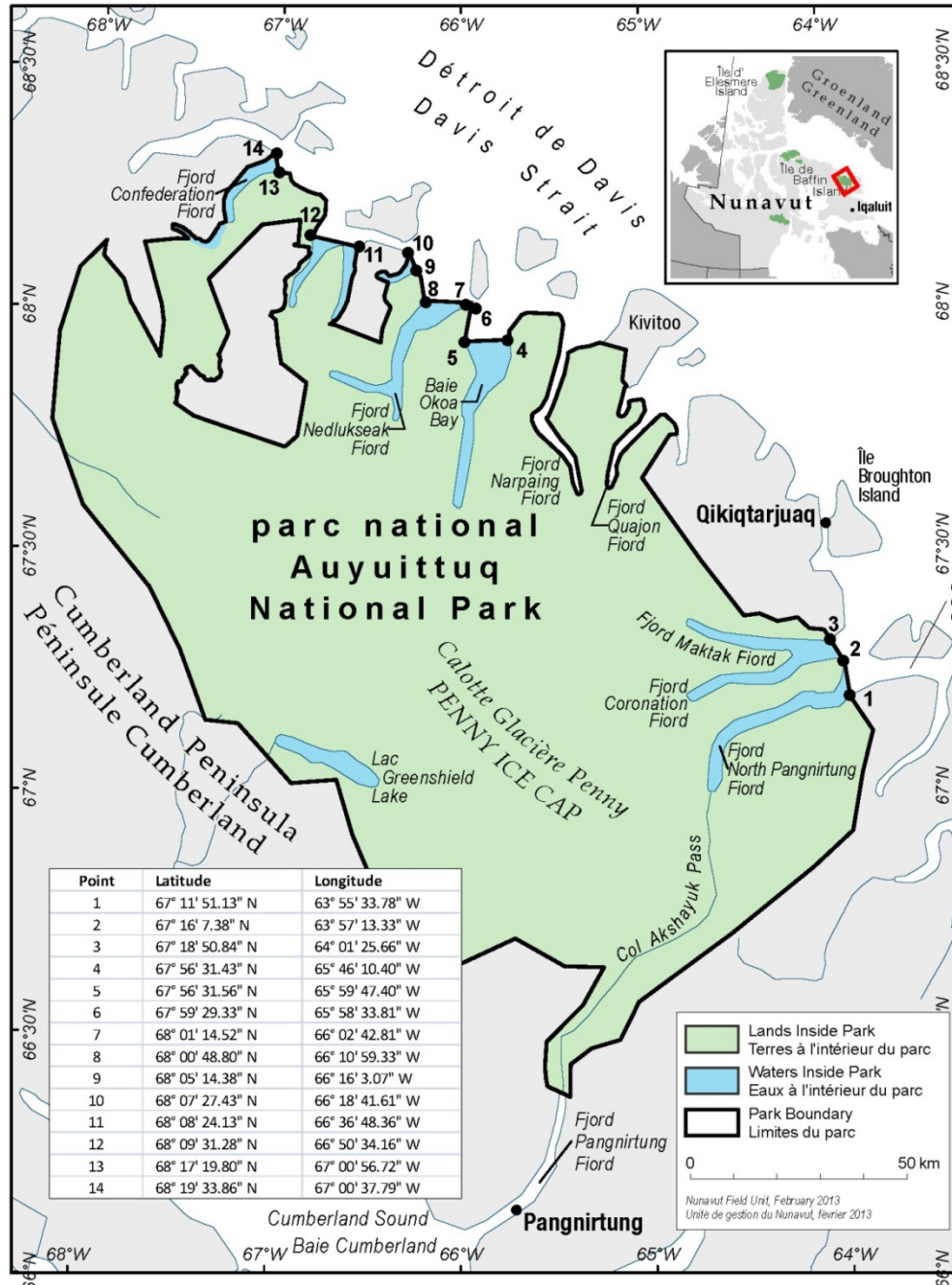
Tout incident se produisant dans le parc national Quttinirpaaq doit être rapporté à Parcs Canada dans les plus brefs délais en appelant le 1-877-852-3100 ou le 1-780-852-3100.

Renseignements

Parc national Quttinirpaaq
Parcs Canada
C.P. 278
Iqaluit, NU
X0A 0H0
Tél. : 867-975-4673
Télec. : 867-975-4674
Courriel : nunavut.info@pc.gc.ca

1.2 **Parc national du Canada Auyuittuq**

Coordonnées



Restrictions

Tout navire désirant accéder aux composantes marines du parc national Auyuittuq doit, avant d'entrer au parc, communiquer avec le bureau du parc au 867-473-2500.

Les restrictions suivantes s'appliquent également :

- Les navires de croisière n'ont présentement pas la permission d'entrer dans les fjords situés dans le parc.
- L'accès par bateau aux fjords Coronation, Maktak et Pangnirtung Nord est permise uniquement avec un guide. Les fjords Coronation et Maktak sont fermés en fin d'été et à l'automne afin de respecter la chasse aux narvals des Inuits. Les dates exactes de fermeture sont fixées chaque année lorsque les premières baleines sont observées. Veuillez communiquer avec le parc pour avoir les détails précis sur cette fermeture. Les activités motorisées privées ne sont pas permises.
- La pêche sportive dans le parc nécessite un permis.
- Les Inuits ont le droit d'accéder aux parcs nationaux – en toute liberté et sans aucune restriction – pour y exercer des activités de récolte.

Recommandations supplémentaires

Parcs Canada recommande à tous les navires s'amarrant ou transitant près du parc national Auyuittuq de communiquer avec le bureau du parc, notamment ceux désirant débarquer sur les terres du parc national, puisqu'on doit obligatoirement obtenir un permis, s'inscrire et assister à une séance d'orientation sur le parc au préalable.

Exigences en matière de permis

Permis de visiteur – requis pour tous les visiteurs. Un permis de visiteur est accordé suite à une séance obligatoire d'orientation donnée par le personnel de Parcs Canada. Ce permis peut être obtenu au bureau local du parc. Si pour une raison quelconque une visite au bureau du parc ne sera pas possible au début de la visite, communiquer avec le bureau du parc à l'avance.

Permis d'exploitation de commerce – requis pour tout commerce opérant à l'intérieur des limites du parc. Ce permis doit être obtenu en communiquant avec Parcs Canada au moins 45 jours avant votre voyage.

En plus des permis de visiteur ou d'exploitation de commerce, toute personne désirant faire de la recherche et de la collecte, atterrir un aéronef, tourner un film ou faire de la photographie commerciale, devra obtenir un permis supplémentaire nécessitant au moins 45 jours d'avis à Parcs Canada.

Quiconque désire entrer dans le parc pour des raisons autres que celles exposées ci-dessus (par ex. d'autres ministères) devrait communiquer avec Parcs Canada au moins 60 jours avant leur voyage.

Avis d'incidents

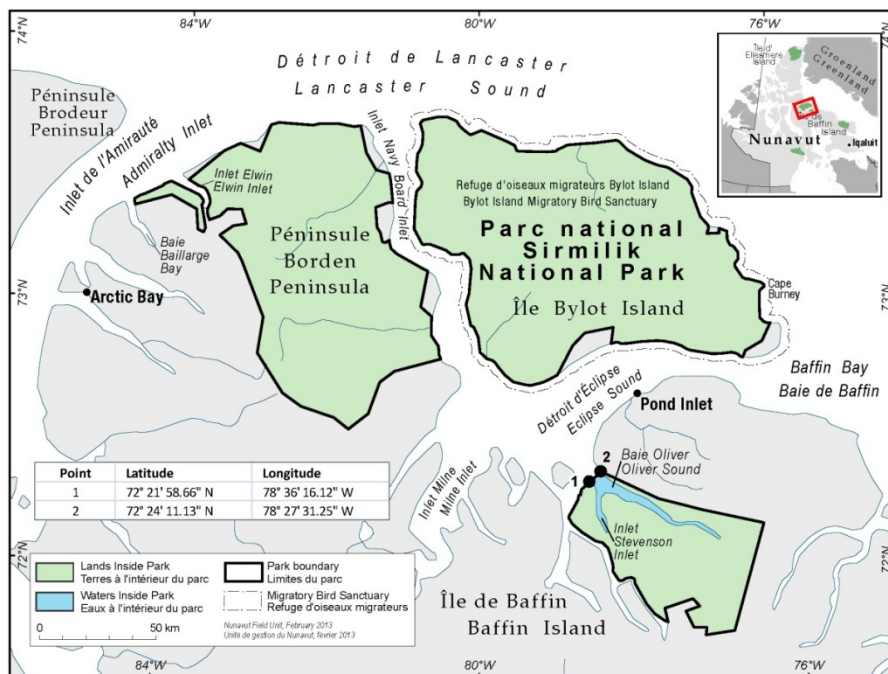
Tout incident se produisant dans le parc national Quttinirpaaq doit être rapporté à Parcs Canada dans les plus brefs délais en appelant le 1-877-852-3100 ou le 1-780-852-3100.

Renseignement

Parc national Auyuittuq
Parcs Canada
C.P. 353
Pangnirtung, NU
X0A 0R0
Tél. : 867-473-2500
Télec. : 867-473-8612
Courriel : nunavut.info@pc.gc.ca

1.3 Parc national du Canada Sirmilik

Coordonnées



Restrictions

À l'exception des bénéficiaires de l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut, toute personne désirant accéder à un parc national au Nunavut, y compris aux composantes marines de ces derniers, requiert une autorisation de Parcs Canada. Ces autorisations prennent généralement la forme d'un permis de visiteur et/ou d'un permis d'exploitation de commerce.

Tout navire désirant accéder aux composantes marines du parc national Sirmilik doit, avant d'entrer au parc, communiquer avec le bureau du parc au 867-899-8092.

Les restrictions suivantes s'appliquent également :

- L'accès à la baie Oliver nécessite un permis de visiteur et/ou d'exploitation de commerce.
- La pêche dans le parc nécessite un permis.
- Les Inuits ont le droit d'accéder aux parcs nationaux – en toute liberté et sans aucune restriction – pour y exercer des activités de récolte.

Recommandations supplémentaires

Parcs Canada recommande à tous les navires s'amarrant ou transitant près du parc national Sirmilik de communiquer avec le bureau du parc, notamment ceux désirant débarquer sur les terres du parc national, puisqu'on doit obligatoirement obtenir un permis, s'inscrire et assister à une séance d'orientation sur le parc.

Pour l'accès aux eaux adjacentes à l'île Bylot, on devrait également communiquer avec le Service canadien de la faune, qui est responsable de la gestion du refuge d'oiseaux migrateurs de l'île Bylot et de sa composante marine.

Exigences en matière de permis

Permis de visiteur – requis pour tous les visiteurs. Un permis de visiteur est accordé suite à une séance obligatoire d'orientation donnée par le personnel de Parcs Canada. Ce permis peut être obtenu au bureau local du parc ou avant votre voyage.

Permis d'exploitation de commerce – requis pour tout commerce opérant à l'intérieur des limites du parc. Ce permis doit être obtenu en communiquant avec Parcs Canada au moins 45 jours avant votre voyage.

En plus des permis de visiteur ou d'exploitation de commerce, toute personne désirant faire de la recherche et de la collecte, atterrir un aéronef, tourner un film ou faire de la photographie commerciale, devra obtenir un permis supplémentaire nécessitant au moins 45 jours d'avis à Parcs Canada.

Quiconque désire entrer dans le parc pour des raisons autres que celles exposées ci-dessus (par ex. d'autres ministères) devrait communiquer avec Parcs Canada au moins 60 jours avant leur voyage.

Avis d'incidents

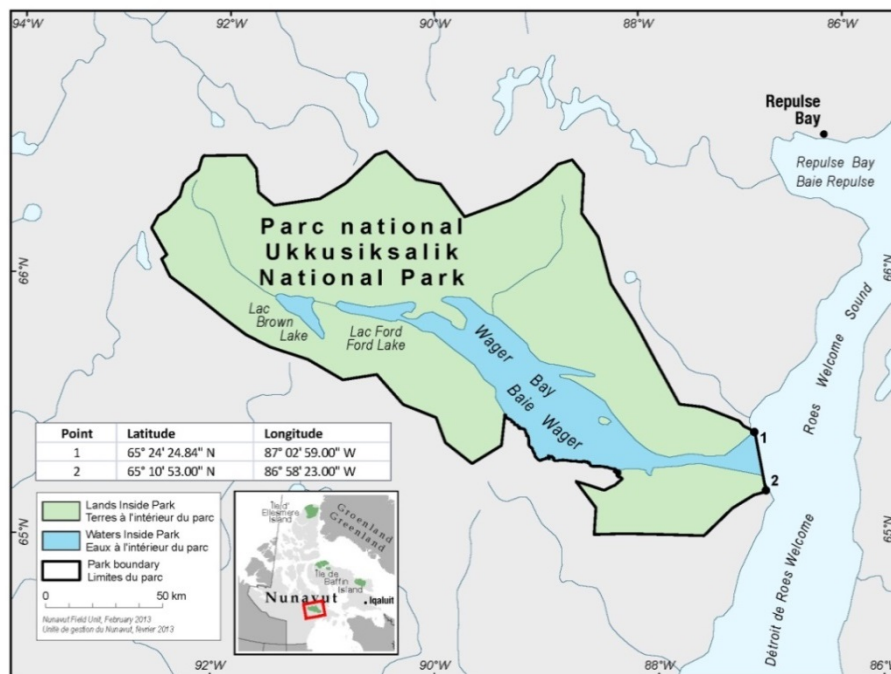
Tout incident se produisant dans le parc national Sirmilik doit être rapporté à Parcs Canada dans les plus brefs délais en appelant le 1-877-852-3100 ou le 1-780-852-3100.

Renseignements

Parc national Sirmilik
Parcs Canada
C.P. 300
Pond Inlet, NU
X0A 0S0
Tél. : 867-899-8092
Télec. : 867-899-8104
Courriel : sirmilik.info@pc.gc.ca

1.4 Parc national du Canada Ukkusiksalik

Coordonnées



Restrictions

À l'exception des bénéficiaires de l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut, toute personne désirant accéder à un parc national au Nunavut, y compris aux composantes marines de ces derniers, requiert une autorisation de Parcs Canada. Ces autorisations prennent généralement la forme d'un permis de visiteur et/ou d'un permis d'exploitation de commerce. Tout navire désirant accéder aux composantes marines du parc national Ukkusiksalik doit, avant d'entrer au parc, communiquer avec le bureau du parc au 867-899-8092.

Les restrictions suivantes s'appliquent également :

- L'accès à la baie Wager nécessite un permis de visiteur et/ou d'exploitation de commerce.
- La pêche sportive dans le parc nécessite un permis.
- Les Inuits ont le droit d'accéder aux parcs nationaux – en toute liberté et sans aucune restriction – pour y exercer des activités de récolte

Recommandations supplémentaires

Parcs Canada recommande à tous les navires s'amarrant ou transitant près du parc national Ukkusiksalik de communiquer avec le bureau local du parc, notamment ceux désirant débarquer sur les terres du parc national, puisqu'on doit obligatoirement obtenir un permis, s'inscrire et assister à une séance d'orientation sur le parc.

Exigences en matière de permis

Permis de visiteur – requis pour tous les visiteurs. Un permis de visiteur est accordé suite à une séance obligatoire d'orientation donnée par le personnel de Parcs Canada. Ce permis peut être obtenu au bureau local du parc ou avant votre voyage.

Permis d'exploitation de commerce – requis pour tout commerce opérant à l'intérieur des limites du parc. Ce permis doit être obtenu en communiquant avec Parcs Canada au moins 45 jours avant votre voyage.

En plus des permis de visiteur ou d'exploitation de commerce, toute personne désirant faire de la recherche et de la collecte, atterrir un aéronef, tourner un film ou faire de la photographie commerciale, devra obtenir un permis supplémentaire nécessitant au moins 45 jours d'avis à Parcs Canada.

Quiconque désire entrer dans le parc pour des raisons autres que celles exposées ci-dessus (par ex. d'autres ministères) devrait communiquer avec Parcs Canada au moins 60 jours avant leur voyage.

Avis d'incidents

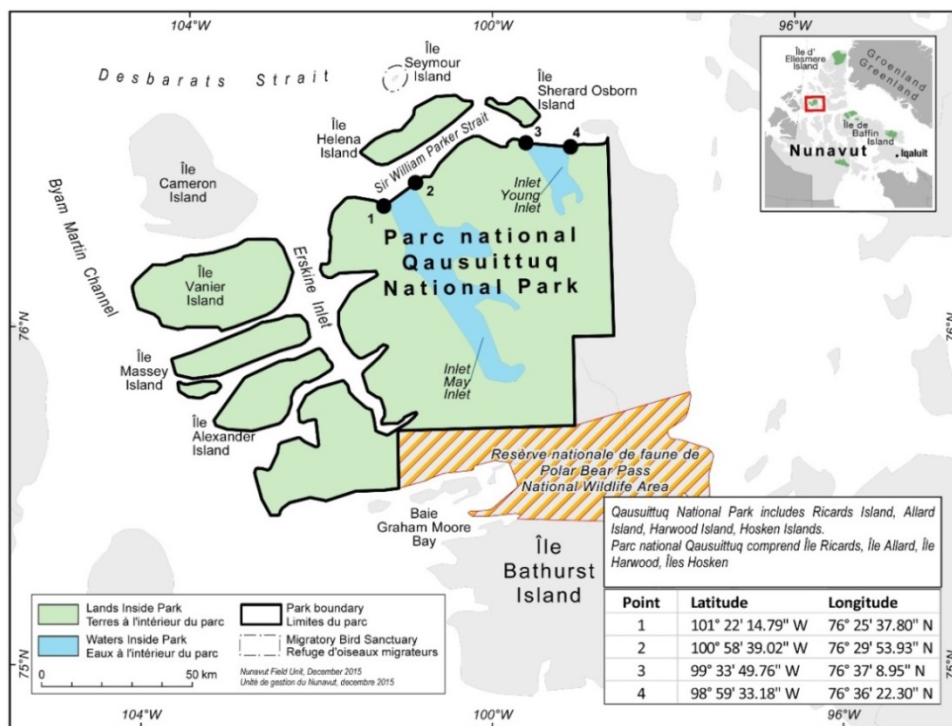
Tout incident se produisant dans le parc national Ukkusiksalik doit être rapporté à Parcs Canada dans les plus brefs délais en appelant le 1-877-852-3100 ou le 1-780-852-3100.

Renseignements

Parc national Ukkusiksalik
Parcs Canada
C.P. 220
Repulse Bay, NU
X0C 0H0
Tél. : 867-462-4500
Télec. : 867-462-4095
Courriel : ukkusiksalik.info@pc.gc.ca

1.5 Parc national du Canada Qausuittuq

Coordonnées



Restrictions

Les Inuits ont le droit d'accéder aux parcs nationaux – en toute liberté et sans aucune restriction – pour y exercer des activités de récolte conformément à l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut.

Recommandations supplémentaires

Parcs Canada recommande que :

- Tout navire désirant accéder aux composantes marines du parc national Qausuittuq communique avec le bureau du parc avant d'entrer au parc : 867-975-4673.
- Tout navire s'amarrant ou transitant près du parc national Qausuittuq communiquent avec le bureau local du parc, notamment ceux désirant débarquer sur les terres du parc national, puisqu'un permis, l'inscription et une séance d'orientation sur le parc peuvent être requis.

Avis d'incidents

Tout incident se produisant dans le parc national Ukkusiksalik doit être rapporté à Parcs Canada dans les plus brefs délais en appelant le 1-877-852-3100 ou le 1-780-852-3100.

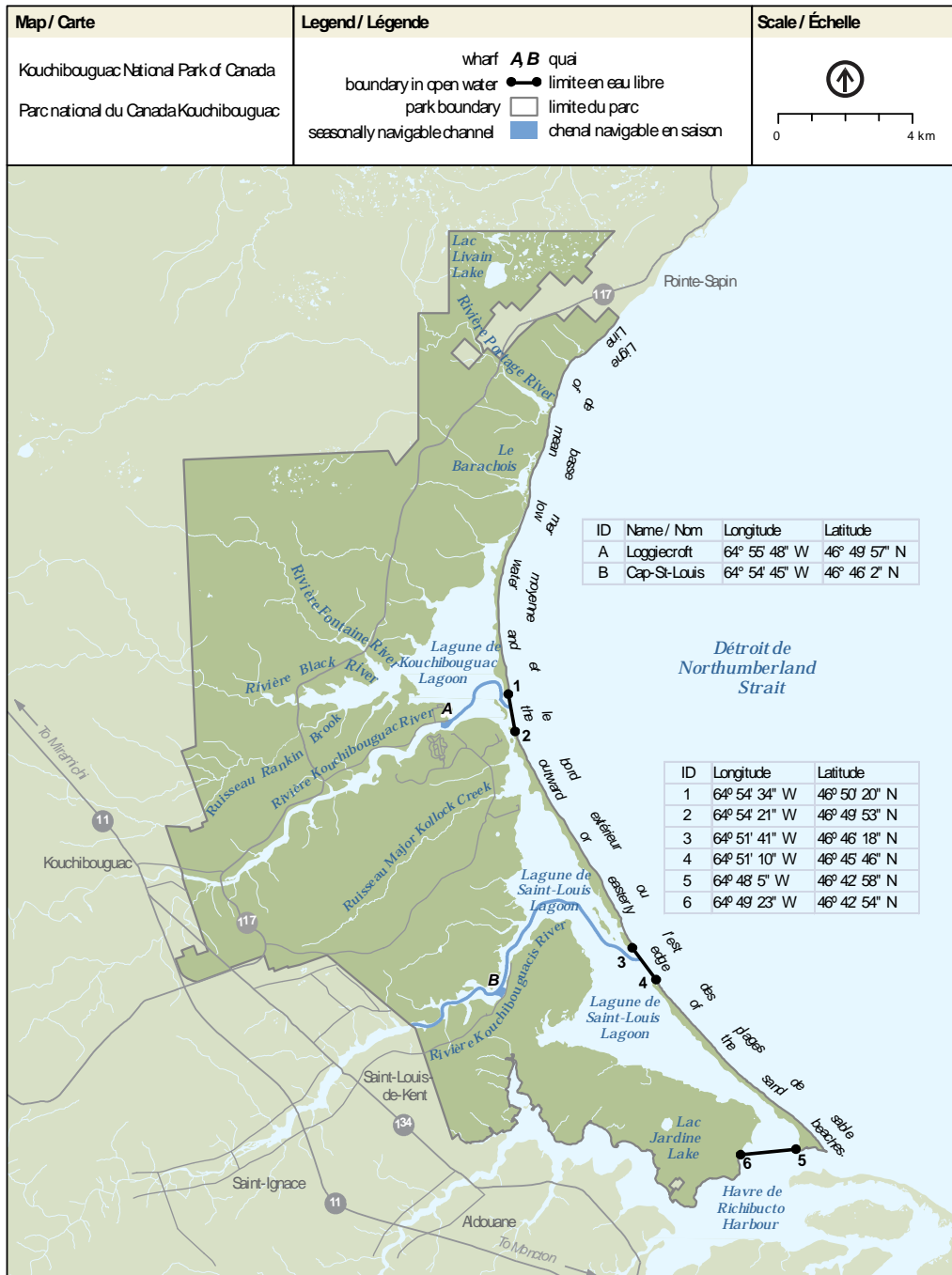
Renseignements

Parc national Qausuittuq
Parcs Canada
C.P. 278
Repulse Bay, NU
X0C 0H0
Tél. : 867-975-4673
Télec. : 867-975-4674
Courriel : nunavut.info@pc.gc.ca

2. Parcs nationaux côtiers dans l'est du Canada

2.1 Parc national du Canada Kouchibouguac

Coordonnées



Le tableau qui suit présente les coordonnées marquant les segments de limite qui traversent des eaux libres. Ces positions géographiques sont approximatives, puisque le sable peut se déplacer d'une année à l'autre et pendant les phénomènes météorologiques extrêmes.

ID	Longitude	Latitude
1	64° 54' 34" W	46° 50' 20" N
2	64° 54' 21" W	46° 49' 53" N
3	64° 51' 41" W	46° 46' 18" N
4	64° 51' 10" W	46° 45' 46" N
5	64° 48' 05" W	46° 42' 58" N
6	64° 49' 23" W	46° 42' 54" N

Le parc national Kouchibouguac renferme deux quais exploités à l'appui de la pêche commerciale et de la navigation de plaisance.

En voici les coordonnées :

ID	Name / Nom	Longitude	Latitude
A	Loggicroft	64° 55' 48" W	46° 49' 57" N
B	Cap-St-Louis	64° 54' 45" W	46° 46' 2" N

Remarques :

Les navigateurs sont avisés de la possibilité de roches non-marquées dans le chenal de la Rivière Kouchibouguac. Des roches submergées se trouvent dans le chenal à proximité du quai de Loggicroft aux coordonnées géographiques suivantes: 64° 55' 32" W / 46° 50' 8" N. Naviguer avec extrême prudence dans ce secteur.

La limite extérieure (est) des plages de sable peut changer d'une année à l'autre ou à la suite de phénomènes météorologiques extrêmes qui déplacent le sable.

Les chenaux navigables de la rivière Kouchibouguac, depuis le quai de Loggicroft jusqu'au détroit de Northumberland, et ceux de la rivière Kouchibouguacis, depuis la limite ouest du parc jusqu'au détroit de Northumberland, y compris le quai de Cap-Saint-Louis, sont balisés du 20 avril au 30 octobre, sous réserve de l'état des glaces et des saisons de pêche.

Les coordonnées sont tirées du système de référence NAD83.

Restrictions

La navigation en embarcation à moteur dans les eaux du parc est interdite après le coucher du soleil.

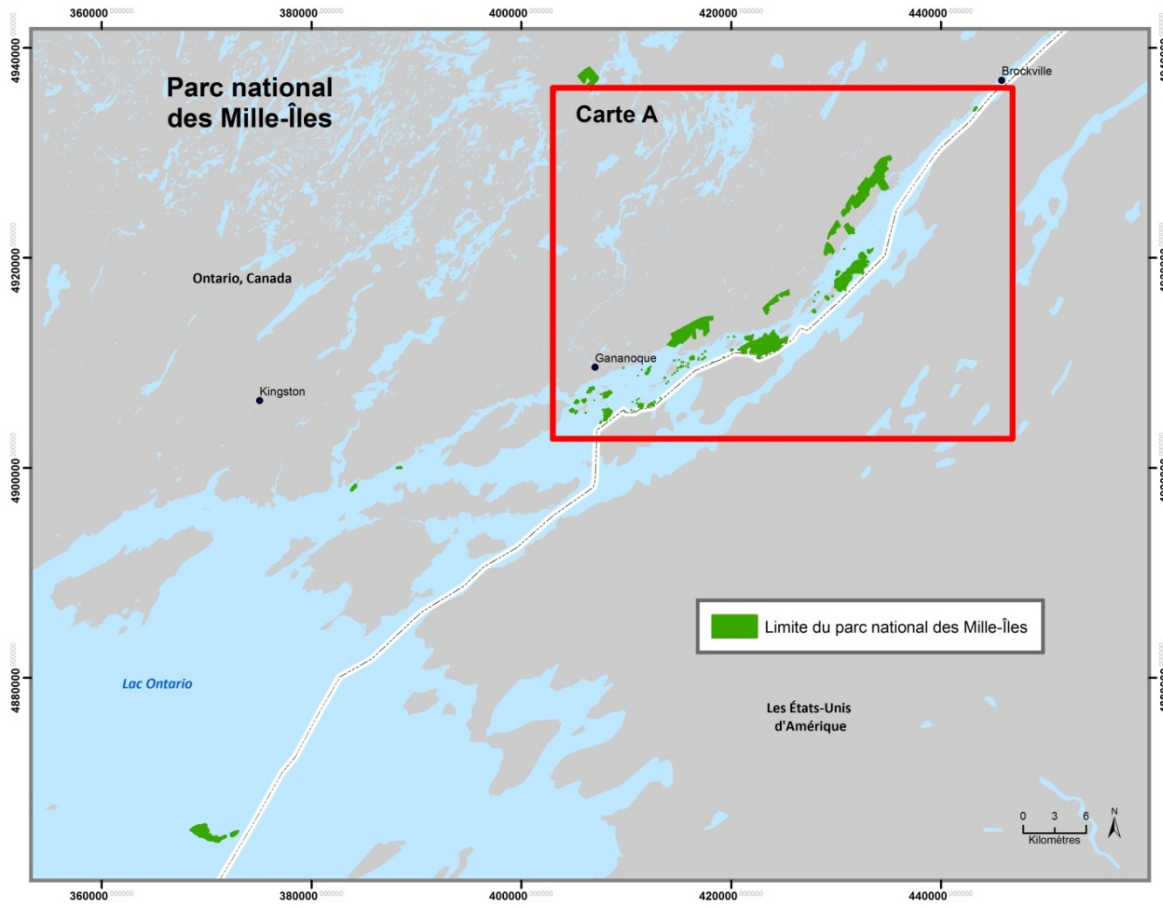
Renseignements

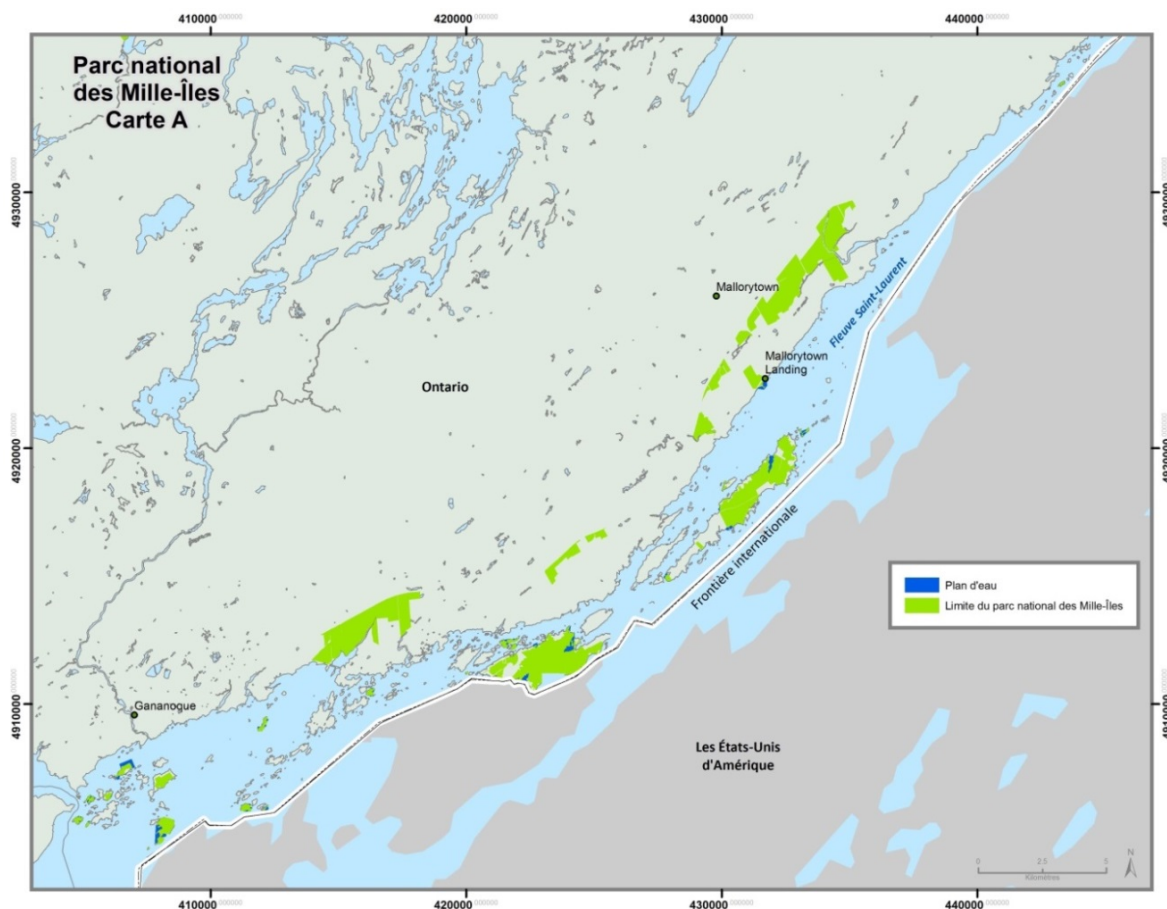
Parc national Kouchibouguac
Parcs Canada
186, Route 117
Parc national Kouchibouguac (Nouveau-Brunswick)
E4X 2P1
Tél: 506-876-2443
Télé: 506-876-4802
Courriel: kouch.info@pc.gc.ca

3. Parcs nationaux dans la région du centre du Canada

3.1 Parc national du Canada des Mille-Îles

Coordonnées





Le parc national des Mille-Îles comprend plusieurs propriétés terrestres d'importance écologique et plus de 20 îles entre Kingston et Brockville.

Premier parc national canadien créé à l'est des Rocheuses, en 1904, le parc national des Mille-Îles a célébré son 100^e anniversaire en 2004. Les îles et les propriétés terrestres du parc sont protégées en vertu de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada* (L.C. 2000, ch. 32).

Restrictions

Le personnel du parc national des Mille-Îles administre soixante-deux lots de grève (voir la carte A ci-dessous). La plupart sont équipés de quais publics ou de bouées plates d'amarrage; il faut obtenir un permis pour les utiliser de jour comme de nuit. Dans le plan d'eau en face de l'île Grenadier (Centre), il y a une zone de tranquillité, balisée par des bouées espar.

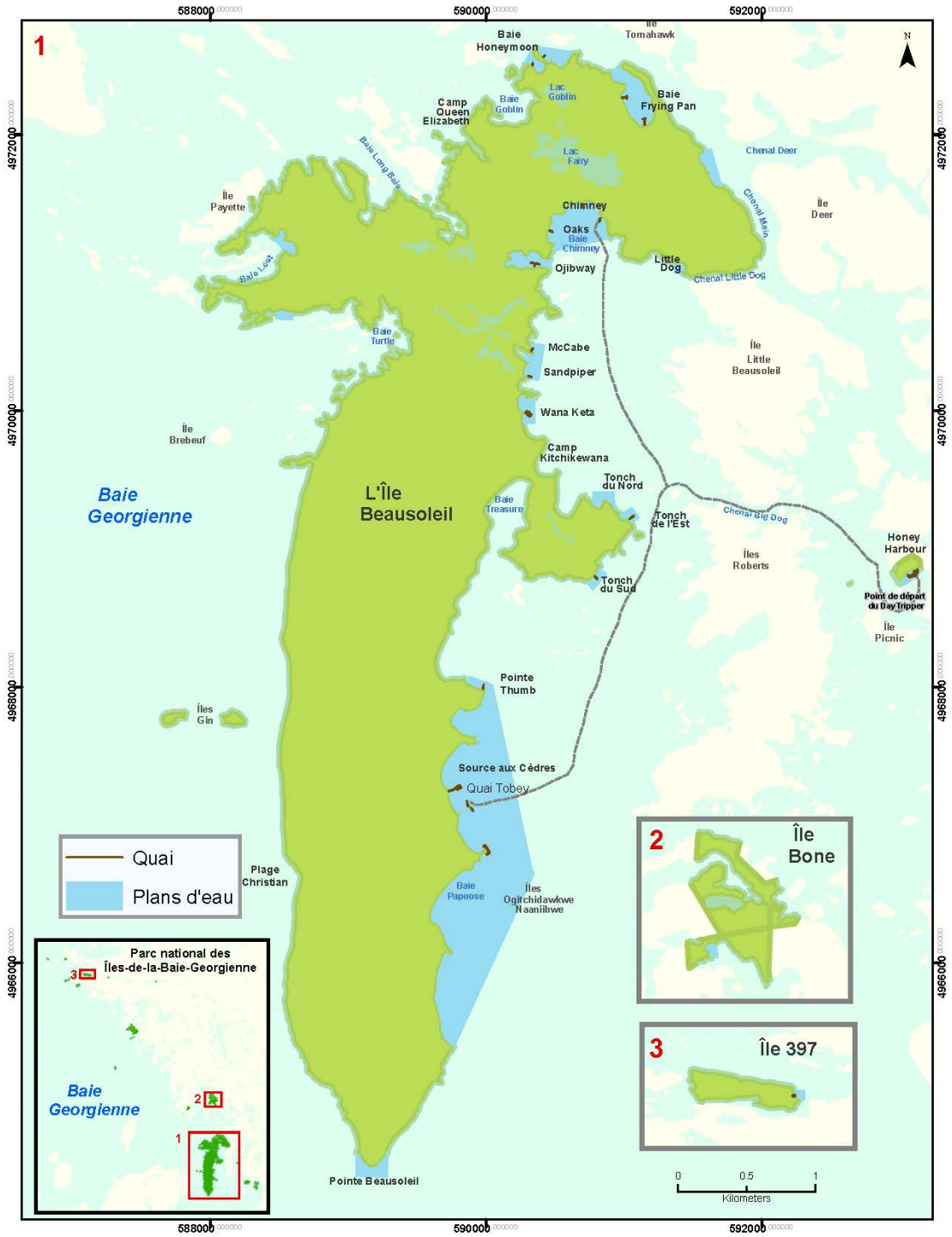
Renseignements

Si vous voulez acheter un permis ou poser des questions concernant le parc national des Mille-Îles, communiquez avec nous :

Parc national des Mille-Îles
Parcs Canada
2 route de comté n.5
Mallorytown, ON
K0E 1R0
Téléphone : 613-923-5261
Courriel : ont-ti@pc.gc.ca
Web : <http://www.pc.gc.ca/fr/pn-np/on/1000>

3.2 Parc national du Canada des Îles-de-la-Baie-Georgienne

Coordonnées



Le Parc national du Canada des Îles-de-la-Baie-Georgienne est composé de 48 îles parsemées sur 50 km de l'est de la baie Georgienne, de Honey Harbour à la baie Twelve Mile, et ces îles font partie des 30 000 îles, connues dans le monde entier. L'île Beausoleil est la plus grande île et le cœur des activités du parc.

Créé en 1929, le Parc national du Canada des Îles-de-la-Baie-Georgienne couvre une partie des Basses-terres du Saint-Laurent et du Bouclier canadien et est au cœur de la réserve de la biosphère de la baie Georgienne. Les îles du Parc bénéficient d'une protection en vertu de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada* (L.C. 2000, ch. 32).

Restrictions

L'équipe du Parc national du Canada des Îles-de-la-Baie-Georgienne gère plusieurs plans d'eau le long des rives du Parc (voir la carte ci-dessous). Des quais publics bordent plusieurs plans d'eau, mais les utilisateurs doivent avoir des permis d'amarrage.

Le plan d'eau en face de la Source aux Cèdres compte une zone calme où il y a des bouées espar et un endroit désigné pour la baignade. Le quai Tobey, qui borde ce plan d'eau, fait également l'objet d'une surveillance pour ce qui est de la durée d'amarrage permise.

Personne-ressource

Si vous souhaitez acheter des permis ou avez des questions concernant le Parc national du Canada des Îles-de-la-Baie-Georgienne, veuillez communiquer avec nous à l'adresse suivante :

Parc national du Canada des Îles-de-la-Baie-Georgienne
Parcs Canada
901, route Wye Valley, case postale 9
Midland (Ont.) L4R 4K6
Téléphone : 705-527-7200
Télécopieur : 705-526-5939
Courriel : info.gbi@pc.gc.ca
Web : <http://www.pc.gc.ca/fra/pn-np/on/georg/index.aspx>

AVIS AUX NAVIGATEURS

Lignes directrices générales concernant les lieux historiques nationaux

Aux termes de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada* (L.C. 2000, ch. 32), l'Agence Parcs Canada a le pouvoir de gérer les lieux historiques nationaux dont elle est responsable au nom du peuple canadien. C'est à elle qu'il revient d'autoriser l'accès aux terres et aux eaux relevant de sa compétence. Un permis de visite et/ou d'exploitation commerciale, ainsi que le respect d'autres exigences en matière de permis, peut être exigé pour entrer dans un lieu historique national.

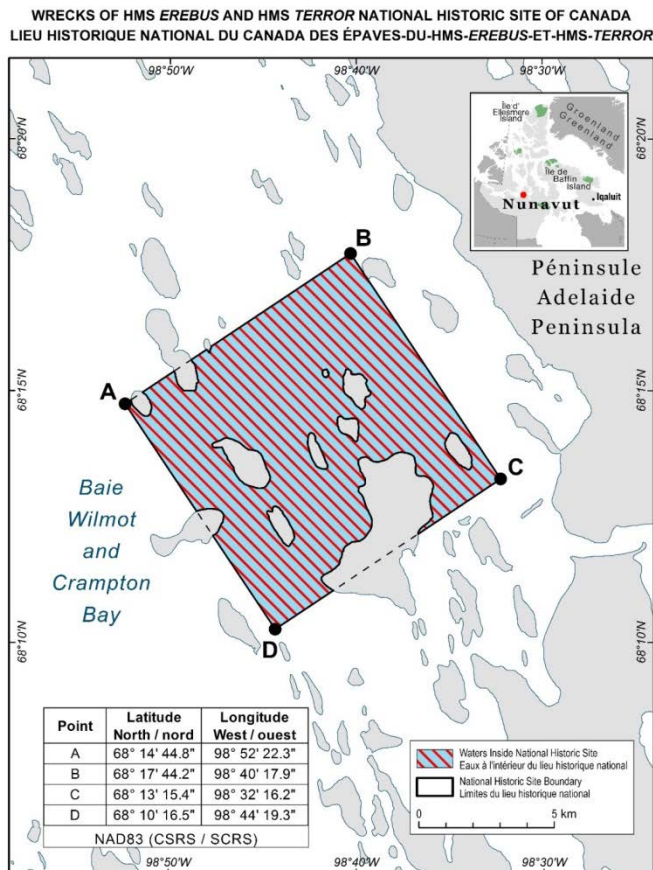
Pour tous renseignements généraux concernant les lieux historiques nationaux du Canada, veuillez communiquer avec le Service national d'information de Parcs Canada par téléphone au 1-888-773-8888 ou par courriel à information@pc.gc.ca. Vous pouvez également consulter notre site Web au www.parcscanada.gc.ca.

Lieu historique national du Canada des Épaves-du-HMS-Erebus-et-du-HMS-Terror

En 1992, l'emplacement des épaves du HMS *Erebus* et du HMS *Terror* a été désigné lieu historique national en vertu de la *Loi sur les lieux et monuments historiques*, malgré le fait que cet emplacement exact des deux épaves était inconnu à l'époque. Les épaves ont été désignées en raison de leur lien direct avec la dernière expédition de Sir John Franklin. La découverte de l'épave d'un navire de l'expédition de Franklin a été confirmée le 7 septembre 2014. Le 1^{er} octobre 2014, on annonçait que l'épave en question était celle du HMS *Erebus*.

En avril 2015, une zone de 10 km sur 10 km de fond marin entourant le HMS *Erebus* a été ajoutée au *Décret sur les lieux historiques nationaux du Canada*. Le lieu est désormais protégé en vertu de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada* (L.C. 2000, ch. 32) et ses règlements, qui interdisent l'enlèvement d'artefacts et permet le contrôle des accès et des activités qui pourraient endommager l'épave. Il s'agit du 168^e lieu historique national administré par Parcs Canada.

Coordonnées



1. Il est interdit d'entrer dans le lieu historique national du Canada des *Épaves-du-HMS-Erebus-et-du-HMS-Terror* sans autorisation écrite de la directrice de l'unité de gestion, sauf si la personne est un bénéficiaire accédant au lieu à des fins de récolte, comme le prévoit l'ARTN. Il est actuellement interdit aux navires de croisière et autres bâtiments de pénétrer dans le lieu historique national du Canada des *Épaves-du-HMS-Erebus-et-du-HMS-Terror*.

Quiconque désire entrer dans le lieu historique national pour des motifs officiels (par ex. autres ministères) devrait communiquer avec Parcs Canada au moins 60 jours avant leur voyage.

2. Il est interdit de pratiquer les activités réglementées suivantes sans autorisation écrite de la directrice de l'unité de gestion :
 - a. exercer des activités dans le but de découvrir, d'étudier ou de documenter des ressources archéologiques, historiques ou culturelles, y compris des épaves ayant une valeur patrimoniale;
 - b. exercer des activités susceptibles de perturber physiquement des ressources archéologiques, historiques ou culturelles ou de les endommager, y compris des épaves ayant une valeur patrimoniale;
 - c. enlever des ressources archéologiques, historiques ou culturelles, y compris des épaves ayant une valeur patrimoniale;
 - d. jeter l'ancre, sauf si l'activité est accomplie par un bénéficiaire de l'ARTN à des fins de récolte;
 - e. s'adonner à la plongée, sauf si l'activité est accomplie par un bénéficiaire de l'ARTN à des fins de récolte.

Rapport d'incidents

Tout incident se produisant dans les limites du lieu historique national du Canada des *Épaves-du-HMS-Erebus-et-du-HMS-Terror* doit être rapporté dans les plus brefs délais aux Services de communication et de trafic maritimes à Iqaluit en utilisant la voie de radio maritime disponible de la Garde côtière canadienne ou en téléphonant au 1-867-979-5269.

Renseignements

Unité de gestion du Nunavut
Parcs Canada
C.P. 278
Iqaluit, NU
X0A 0H0
Téléphone : 867-975-4673
Télécopieur : 867-975-4674
Courriel : nunavut.info@pc.gc.ca

Autorité : Parcs Canada

5C Aires marines nationales de conservation

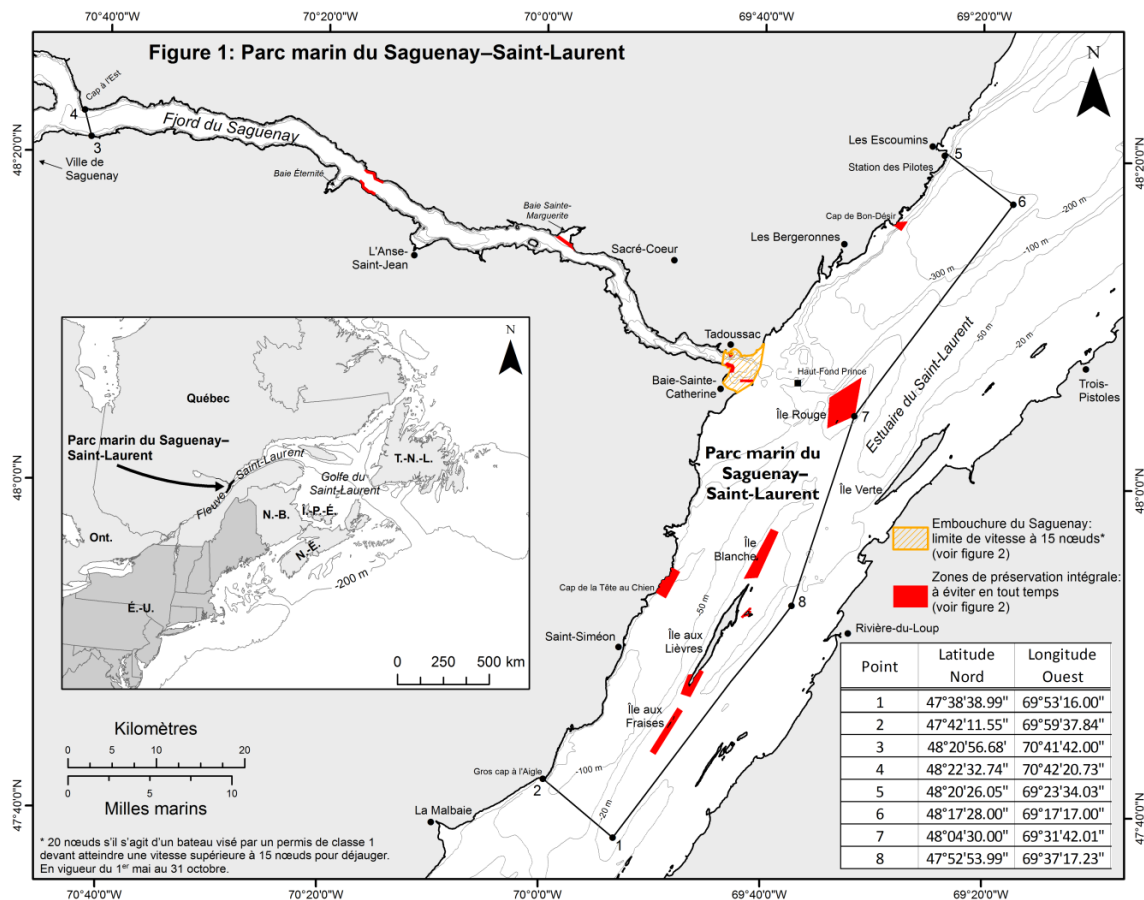
1. Aires marines nationales de conservation dans l'est du Canada

1.1 Le parc marin du Saguenay – Saint-Laurent, Québec

Le parc marin du Saguenay – Saint-Laurent est établi en vertu de deux lois, l'une du gouvernement du Canada et l'autre du gouvernement du Québec (*Loi sur le parc marin du Saguenay – Saint-Laurent*, L.C. 1997, ch. 37 et L.R.Q., chapitre P-8.1). Le parc marin comprend le fjord du Saguenay en aval du cap à l'Est, ainsi que la portion nord de l'estuaire du Saint-Laurent à partir du Gros cap à l'Aigle (La Malbaie), en amont, jusqu'à Les Escoumins, en aval (Figure 1). Le parc marin couvre environ 1245 km², inclut la colonne d'eau et les fonds marins et s'étend jusqu'à la ligne des hautes marées ordinaires. Il protège une portion représentative des écosystèmes de l'estuaire du Saint-Laurent et du fjord du Saguenay.

La région du parc marin et des eaux avoisinantes est reconnue pour la population résidente de bélugas du Saint-Laurent et la grande diversité de mammifères marins qui y migrent, principalement entre avril et novembre, pour s'alimenter. Les comportements d'alimentation font en sorte que les baleines peuvent surgir à tout moment. Une vigilance accrue des navigateurs est essentielle pour prévenir les collisions entre bateaux et baleines.

Les conditions océanographiques de la région produisent des courants très forts et des périodes de brouillard en été. De nombreux ports et marinas, ainsi que la présence d'une importante industrie d'excursion de baleines, génèrent des activités de navigation intenses, particulièrement entre Tadoussac et Les Escoumins.



Protection des mammifères marins

A. Règlement sur les activités en mer dans le parc marin du Saguenay–Saint-Laurent

Le *Règlement sur les activités en mer dans le parc marin du Saguenay–Saint-Laurent* (DORS/2002-76) encadre la pratique des activités en mer, notamment l'observation des baleines. Il indique la vitesse maximale de navigation permise dans le parc marin ainsi que les vitesses et les distances à respecter en présence de baleines. Ces distances varient selon le statut de précarité des espèces.

Un permis est requis pour exploiter une entreprise de croisière ou d'excursion en mer, pour pratiquer des activités scientifiques et pour les productions cinématographiques. Pour plus d'information sur le règlement, consultez <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2002-76/index.html>.

Les principaux comportements prescrits sont :

1. Interdictions générales

Il est interdit de se comporter d'une manière qui peut tuer, blesser ou déranger un mammifère marin. Toute collision avec un mammifère marin doit être signalée sans délai à un garde de parc au 1-866-508-9888.

2. Distances à respecter

Une distance supérieure à 400 mètres de toute espèce de mammifère marin en voie de disparition (rorqual bleu et béluga du Saint-Laurent) doit être respectée.

Il est interdit de s'approcher à moins de 200 mètres de toute autre espèce de baleine.

3. Vitesses maximales

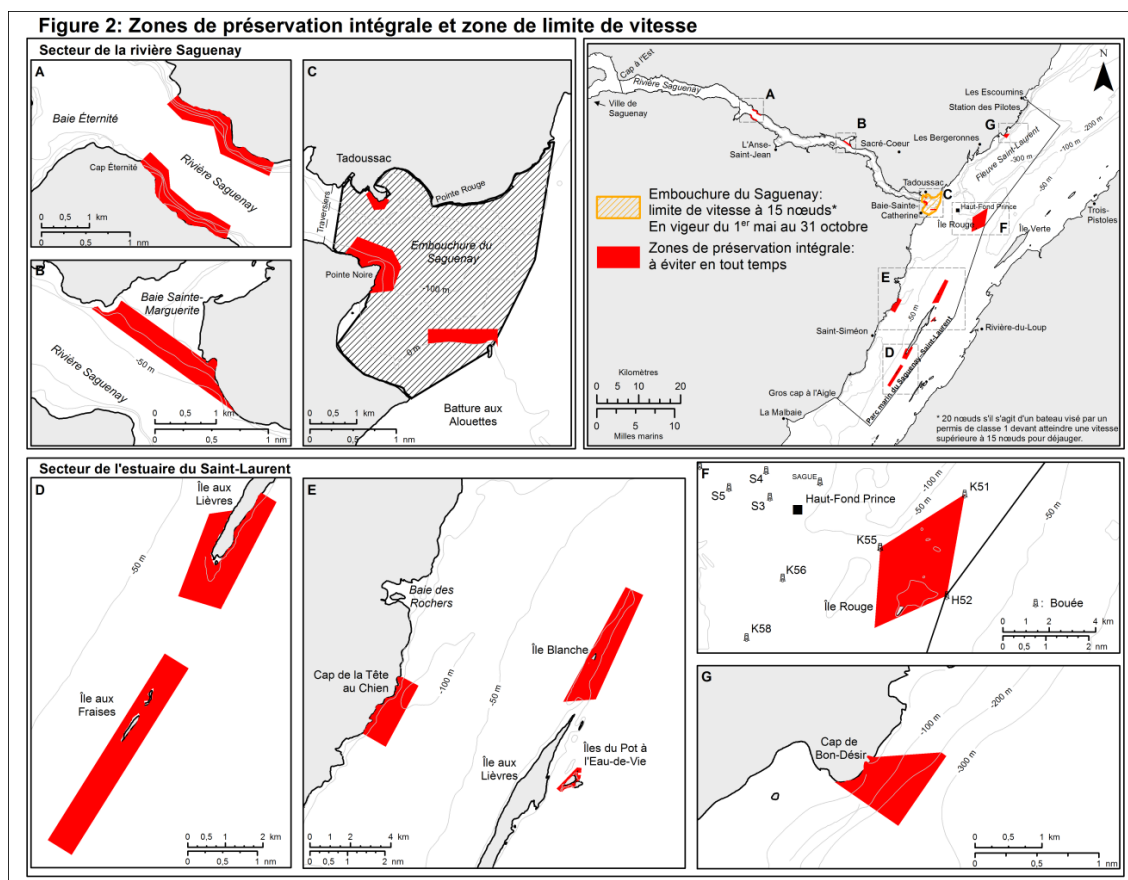
La vitesse maximale de navigation dans le parc marin est de 25 nœuds.

Il est interdit au pilote d'un bateau, du 1^{er} mai au 31 octobre, de naviguer dans l'embouchure du Saguenay, dont les limites sont identifiées aux figures 1 et 2, à une vitesse supérieure à 15 nœuds.

Si une baleine désignée menacée ou en voie de disparition (ex. : rorqual bleu) est soudainement aperçue à moins de 400 mètres, le capitaine doit circuler à la plus petite vitesse requise pour manœuvrer et s'éloigner à plus de 400 mètres.

B. Zonage

Le zonage du parc marin a pour objectif d'assurer la protection des écosystèmes, des habitats et des espèces qui y vivent tout en favorisant une utilisation écologiquement durable de cette aire protégée et des expériences de qualité aux visiteurs. Les zones de préservation intégrale sont destinées à la protection d'habitats particulièrement fragiles (Figure 2). Elles couvrent 3 % de la superficie du parc marin et comprennent des aires spécialement importantes pour le soin des jeunes et le repos chez les mammifères marins et les oiseaux de mer. Tous les navigateurs sont priés d'éviter ces zones.



C. Urgence mammifères marins

Pour tout signalement de mammifère marin mort ou en difficulté, composez le 1-877-722-5346.

Informations

Pour toute question concernant le parc marin du Saguenay–Saint-Laurent, veuillez communiquer avec Parcs Canada au 418-235-4703 ou info.parcmarin@pc.gc.ca ou visitez le www.parcmarin.gc.ca.

Pour des renseignements sur les aires marines nationales de conservation, les parcs nationaux et les lieux historiques nationaux de Parcs Canada, contactez le 1-888-773-8888 ou information@pc.gc.ca ou visitez le www.parcscanada.gc.ca.

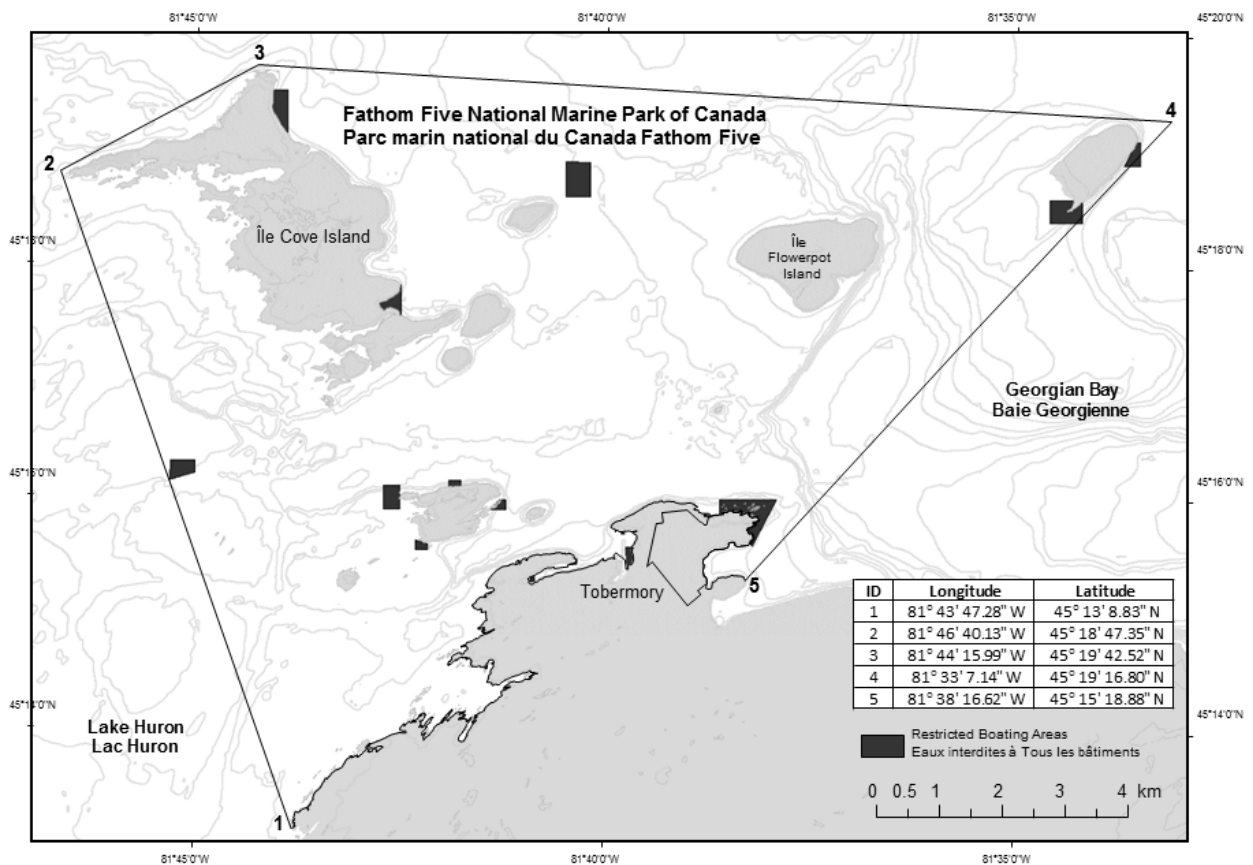
2. Aires marines nationales de conservation dans les Grands Lacs

2.1 Parc marin national Fathom Five, Ontario

Le parc marin national Fathom Five est une aire protégée de 114 km² située dans le Lac Huron près de Tobermory en Ontario. Plusieurs des îles dans le parc sont protégées en vertu de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada* (L.C. 2000, ch. 32). Les eaux du parc sont gérées dans « l'esprit » de la *Loi sur les aires marines nationales de conservation du Canada* (L.C. 2002, ch. 18) en vertu de diverses lois provinciales et fédérales.

Fathom Five a été établi en 1972 à titre de parc provincial. En 1987, il est devenu le premier site sous l'égide du programme d'aire marine nationale de conservation de Parcs Canada. Le parc marin est reconnu pour ses épaves, ce qui en fait un site de plongée populaire.

Coordonnées



Restrictions

Les « eaux interdites à tous les bâtiments » présentes dans le parc marin national Fathom Five sont décrites dans le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments (DORS/2008-120; Annexe 1, Partie 2, articles 4 à 17) et sont illustrées sur la carte ci-dessus.

Des bouées d'amarrage sont en place à l'intérieur de plusieurs des « eaux interdites à tous les bâtiments » afin de faciliter la plongée et de protéger les épaves. Les coordonnées sont présentées dans le tableau ci-dessous.

Nom de l'épave	Abscisse	Ordonnée	Latitude	Longitude
Arabia	447220	5017855	45° 18' 43.975" N	81° 40' 24.002" W
	447220	5017775	45° 18' 41.383" N	81° 40' 23.972" W
Boat Harbour	442860	5018575	45° 19' 06.075" N	81° 43' 44.525" W
Dunk's Point	450337	5012792	45° 16' 00.736" N	81° 37' 59.032" W
Forest City	456178	5018358	45° 19' 02.493" N	81° 33' 32.774" W
John Walters	444840	5012060	45° 15' 35.541" N	81° 42' 10.979" W
James C. King	444389	5012931	45° 16' 03.636" N	81° 42' 32.022" W
	444323	5012906	45° 16' 02.808" N	81° 42' 35.041" W
Minch	444281	5015922	45° 17' 40.523" N	81° 42' 38.187" W
	444543	5015795	45° 17' 36.482" N	81° 42' 26.108" W
Newaygo	441074	5013316	45° 16' 15.139" N	81° 45' 04.301" W
	441058	5013253	45° 16' 13.093" N	81° 45' 05.009" W
	440978	5013114	45° 16' 08.565" N	81° 45' 08.620" W
Points West	442737	5014998	45° 17' 10.135" N	81° 43' 48.686" W
Philo Scoville	445300	5013057	45° 16' 07.977" N	81° 41' 50.269" W
Sweepstakes	446607	5011556	45° 15' 19.701" N	81° 40' 49.712" W
	446617	5011536	45° 15' 19.056" N	81° 40' 49.245" W
Truellen	444992	5015115	45° 17' 14.575" N	81° 42' 05.224" W
Tugs	448066	5011973	45° 15' 33.607" N	81° 39' 42.933" W
W.L. Wetmore	444297	5012669	45° 15' 55.121" N	81° 42' 36.138" W
	444364	5012641	45° 15' 54.232" N	81° 42' 33.052" W

Note:

Les coordonnées des abscisses et ordonnées sont de la Zone 17 Nord de la projection de Mercator transverse universelle. Toutes les coordonnées projetées et géographiques sont du système de référence nord-américain de 1983.

Exigences en matière de permis

- Un permis du parc est requis pour accéder aux « eaux interdites à tous les bâtiments ».
- Un permis du parc est requis pour faire de la plongée dans le parc marin.

Les deux types de permis sont disponibles au Centre d'accueil de Parcs Canada à Tobermory.

Informations

Pour toute question concernant le parc marin national Fathom Five, veuillez communiquer avec Parcs Canada au 519-596-2233 ou bruce-fathomfive@pc.gc.ca ou visitez le www.parcscanada.gc.ca/fathomfive.

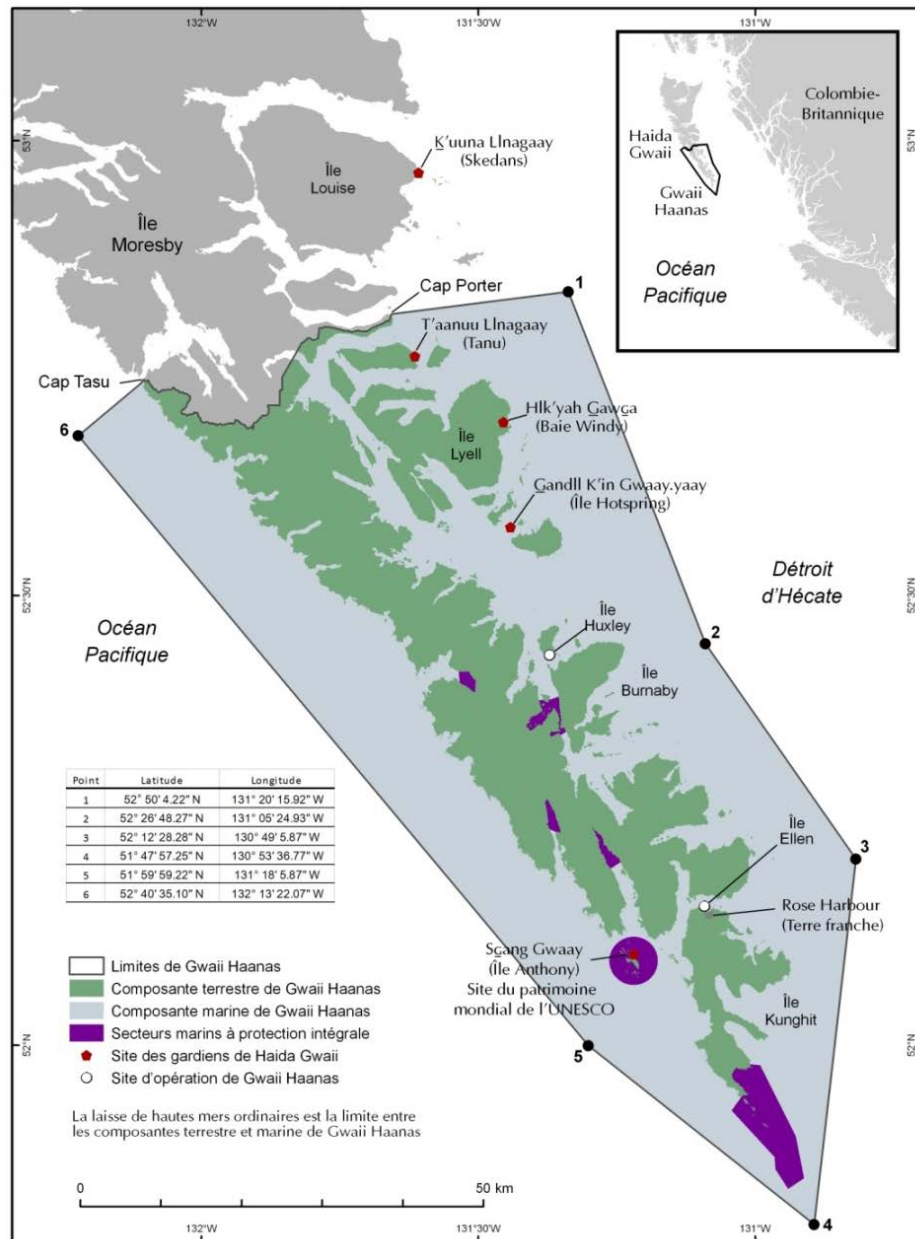
Pour des renseignements sur les aires marines nationales de conservation, les parcs nationaux et les lieux historiques nationaux de Parcs Canada, veuillez communiquer avec le Service national d'information de Parcs Canada au 1-888-773-8888 ou information@pc.gc.ca, ou visitez le www.parcscanada.gc.ca.

3. Aires marines nationales de conservation dans l'ouest canadien

3.1 Réserve de parc national, réserve d'aire marine nationale de conservation et site du patrimoine haïda Gwaii Haanas, Colombie-Britannique

Gwaii Haanas est une aire protégée terrestre et marine de 5000 km² située à Haida Gwaii (anciennement les îles Reine-Charlotte) en Colombie-Britannique. Elle est gérée de façon participative par le gouvernement du Canada et le Conseil de la Nation Haïda. La composante terrestre est protégée en vertu de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada* (L.C. 2000, ch. 32) et la composante marine adjacente est protégée en vertu de la *Loi sur les aires marines nationales de conservation du Canada* (L.C. 2002, ch. 18).

Coordonnées



La réserve d'aire marine nationale de conservation et site du patrimoine haïda Gwaii Haanas est l'une des premières aires marines nationales de conservation (AMNC) établies au Canada. Les AMNC ont pour but de protéger et conserver des aires marines représentatives pour le plaisir et l'enrichissement des connaissances de la population canadienne et mondiale. Les secteurs à protection intégrale dans la composante marine de Gwaii Haanas (voir la carte) protègent des secteurs clés pour la biodiversité, des éléments rares ou sensibles des écosystèmes et des sites culturels importants.

Exigences en matière de permis

Les personnes désirant visiter la composante terrestre de Gwaii Haanas doivent obtenir un permis au bureau de Gwaii Haanas à Skidegate ou en appelant le 877-559-8818. Les visiteurs doivent également assister à une séance d'orientation avant de descendre à terre. Ces exigences ne s'appliquent pas aux personnes d'origine Haïda.

Les visiteurs sont les bienvenues aux sites des gardiens de Haida Gwaii, y compris K'uuna Llnagaay (Skedans), T'aanuu Llnagaay (Tanu), Hlk'yah GawGa (Baie Windy), Gandll K'in Gwaay.yaay (Île Hotspring), and SGang Gwaay (Île Anthony). Entre mai et septembre, veuillez communiquer avec les gardiens de Haida Gwaii sur place par radio (voie maritime 6) avant de descendre à terre.

Restrictions

- L'extraction commerciale ou récréative de tout type (p. ex. la pêche, la récolte des plantes) est interdite dans les secteurs à protection intégrale de la composante marine de Gwaii Haanas.
- Au-dessus de la laisse des hautes eaux – soit à l'intérieur de la composante terrestre de Gwaii Haanas – l'enlèvement ou le retrait de tout objet ou item est strictement interdit.

Informations

Pour toute question concernant la réserve de parc national, réserve d'aire marine nationale de conservation et site du patrimoine haïda Gwaii Haanas, veuillez communiquer avec Parcs Canada au 877-559-8818 ou gwaii.haanas@pc.gc.ca ou visitez le www.parcscanada.gc.ca/gwaiihaanas.

Pour des renseignements sur les aires marines nationales de conservation, les parcs nationaux et les lieux historiques nationaux de Parcs Canada, veuillez communiquer avec le Service national d'information de Parcs Canada au 1-888-773-8888 ou information@pc.gc.ca, ou visitez le www.parcscanada.gc.ca.

Autorité : Agence Parcs Canada

5D Lignes directrices générales pour les réserves nationales de faune

Réserve nationale de faune du Canada

Les réserves nationales de faune (RNF) sont protégées et gérées conformément au [Règlement sur les réserves d'espèces sauvages](#) en vertu de la [Loi sur les espèces sauvages du Canada](#). Le but premier de la majorité des RNF est la protection et la conservation des espèces sauvages et de leur habitat. À cet effet, et selon la législation, toute activité qui pourrait nuire à la conservation des espèces sauvages sont interdites dans une RNF. En conséquence, quelques RNF ne sont pas accessibles au public et il y a des activités interdites dans toutes les RNF. Cependant, le Ministre de l'Environnement a le pouvoir d'autoriser la tenue d'un grand nombre d'activités, soit par des avis publics ou par l'émission de permis. Les activités qui sont avantageuses pour les espèces sauvages et leur habitat, ou qui ne sont pas incompatibles avec le but pour lequel l'aire protégée a été établie et qui sont compatibles avec les objectifs du plan de gestion de la réserve nationale de faune en question, peuvent être permises.

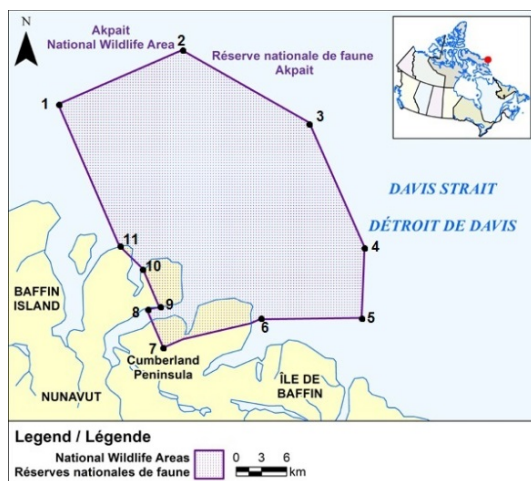
Pour de plus amples renseignements concernant les réserves nationales de faune du Canada, veuillez communiquer avec l'Environnement et Changement climatique Canada au 1-800-668-6767 (au Canada seulement) ou ec.enviroinfo.ec@canada.ca, ou visitez le site web www.ec.gc.ca.

Lignes directrice générales pour les réserves nationales de faune au Nunavut

Les navires canadiens et étrangers ne sont pas autorisés d'entrer dans cette aire protégée sans permis. Tous les capitaines de navire étranger planifiant d'entrer dans cette aire protégée sans permis en évoquant un droit de passage inoffensif, sont fortement conseiller de communiquer avec Environnement et Changement climatique Canada (service canadien de la faune) au moins deux semaines en avance. Dans le territoire du Nunavut, les Inuit ont certains droits en vertu de l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut (ARTN) et de l'Entente sur les répercussions et les avantages pour les Inuit

La Réserve nationale de faune Akpait

Coordonnées



Toutes les latitudes et longitudes mentionnées ci-après se rapportent au Système de référence géodésique nord-américain de 1983, Système canadien de référence spatiale (NAD83[SCRS]).

Point	Latitude	Longitude
1	67°08'00" N	61°51'00" W
2	67°08'00" N	61°29'06" W
3	67°00'35" N	61°15'00" W
4	66°52'00" N	61°15'00" W
5	66°48'00" N	61°20'00" W
6	66°50'30" N	61°35'00" W
7	66°51'17" N	61°51'00" W
8	66°53'55" N	61°51'00" W
9	66°53'43" N	61°49'00" W
10	66°56'21" N	61°49'00" W
11	66°58'17" N	61°51'00" W

Restrictions

La navigation dans la réserve nationale de faune Akpait sans permis est interdite, sauf pour les Inuit exerçant leurs droits sous l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut ou de l'Entente sur les répercussions et les avantages pour les Inuit.

Exigences en matière de permis

Un permis doit être obtenu pour naviguer dans la réserve nationale de faune ou y effectuer tout type d'activité. Les activités pouvant être autorisées devront être conformes aux objectifs de conservation inscrits dans le plan de gestion de la réserve nationale de faune. Un permis n'est pas requis pour les Inuit exerçant leurs droits sous l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut ou de l'Entente sur les répercussions et les avantages pour les Inuit à l'intérieur de la réserve nationale de faune.

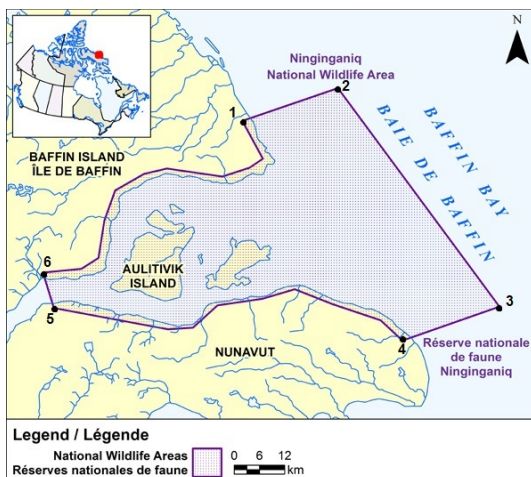
De plus amples informations sur l'accès et l'émission de permis pour la réserve nationale de faune Akpait peuvent être obtenues en contactant le [bureau d'Environnement et Changement climatique Canada de la région](#).

Renseignements

Environnement et Changement climatique Canada – Région des Prairies et du Nord
Service canadien de la faune
Aires protégées et intendance
Casier postal 1714
Iqaluit, Nunavut
X0A 0H0
Ligne sans frais : 1-800-668-6767 (au Canada seulement)
Courriel : ec.enviroinfo.ec@canada.ca

La Réserve nationale de faune Ninginganiq

Coordonnées



Toutes les latitudes et longitudes mentionnées ci-après se rapportent au Système de référence géodésique nord-américain de 1983, Système canadien de référence spatiale (NAD83[SCRS])

Point	Latitude	Longitude
1	69°50'00" N	67°13'16.87" W
2	69°50'00" N	66°36'03" W
3	69°17'00" N	66°07'13" W
4	69°17'00" N	66°44'03.04" W
5	69°34'43.78" N	68°40'00" W
6	69°39'27.57" N	68°40'00" W

Restrictions

La navigation dans la réserve nationale de faune Ninginganiq sans permis est interdite, sauf pour les Inuit exerçant leurs droits sous l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut ou de l'Entente sur les répercussions et les avantages pour les Inuit.

Exigences en matière de permis

Un permis doit être obtenu pour naviguer dans la réserve nationale de faune ou y effectuer tout type d'activité. Les activités pouvant être autorisées devront être conformes aux objectifs de conservation inscrits dans le plan de gestion de la réserve nationale de faune. Un permis n'est pas requis pour les Inuit exerçant leurs droits sous l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut ou de l'Entente sur les répercussions et les avantages pour les Inuit à l'intérieur de la réserve nationale de faune.

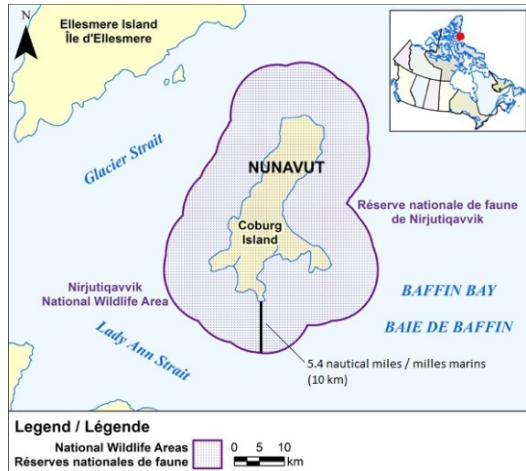
De plus amples informations sur l'accès et l'émission de permis pour la réserve nationale de faune Ninginganiq peuvent être obtenues en contactant le [bureau d'Environnement et Changement climatique Canada de la région](#).

Renseignements

Environnement et Changement climatique Canada – Région des Prairies et du Nord
Service canadien de la faune
Aires protégées et intendance
Casier postal 1714
Iqaluit, Nunavut
X0A 0H0
Ligne sans frais : 1-800-668-6767 (au Canada seulement)
Courriel : ec.enviroinfo.ec@canada.ca

La Réserve nationale de faune de Nirjutiqavvik

Coordonnées



Toutes les latitudes et longitudes mentionnées ci-après se rapportent au Système de référence géodésique nord-américain, 1927.

Toute l'île connue comme l'île Coburg, son centre ayant une latitude approximative de 75°57'50" et une longitude approximative de 79°19'30"; ainsi que toutes les terres couvertes d'eau immédiatement adjacentes à l'île Coburg et sises en deçà de 10 kilomètres (5,4 miles nautiques) de la laisse ordinaire de haute mer de celle-ci.

Restrictions

La navigation dans la réserve nationale de faune Nirjutiqavvik sans permis est interdite, sauf pour les Inuit exerçant leurs droits sous l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut ou de l'Entente sur les répercussions et les avantages pour les Inuit.

Exigences en matière de permis

Un permis doit être obtenu pour naviguer dans la réserve nationale de faune ou y effectuer tout type d'activité. Les activités pouvant être autorisées devront être conformes aux objectifs de conservation inscrits dans le plan de gestion de la réserve nationale de faune. Un permis n'est pas requis pour les Inuit exerçant leurs droits sous l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut ou de l'Entente sur les répercussions et les avantages pour les Inuit à l'intérieur de la réserve nationale de faune.

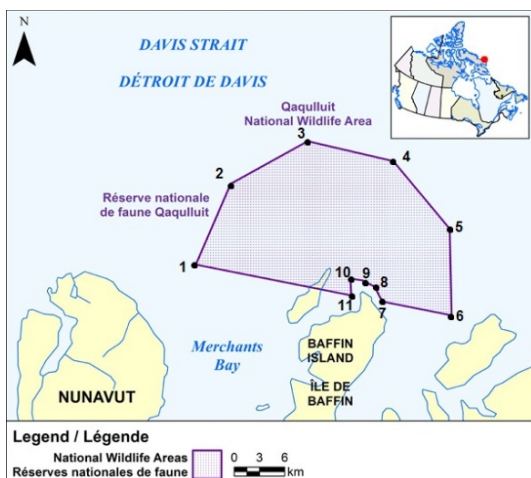
De plus amples informations sur l'accès et l'émission de permis pour la réserve nationale de faune Nirjutiqavvik peuvent être obtenues en contactant le [bureau d'Environnement et Changement climatique Canada de la région](#).

Renseignements

Environnement et Changement climatique Canada – Région des Prairies et du Nord
Service canadien de la faune
Aires protégées et intendance
Casier postal 1714
Iqaluit, Nunavut
X0A 0H0
Ligne sans frais : 1-800-668-6767 (au Canada seulement)
Courriel : ec.enviroinfo.ec@canada.ca

La Réserve nationale de faune Qaulluit

Coordonnées



Toutes les latitudes et longitudes mentionnées ci-après se rapportent au Système de référence géodésique nord-américain de 1983, Système canadien de référence spatiale (NAD83[SCRS]).

Point	Latitude	Longitude
1	67°17'13.53" N	62°47'28.04" W
2	67°21'05.00" N	62°37'07.13" W
3	67°21'40.56" N	62°22'47.50" W
4	67°18'24.40" N	62°11'09.29" W
5	67°13'05.16" N	62°07'02.76" W
6	67°08'01.14" N	62°12'15.74" W
7	67°10'31.73" N	62°21'46.00" W
8	67°11'35.41" N	62°21'58.76" W
9	67°12'15.21" N	62°23'25.39" W
10	67°12'38.43" N	62°25'04.87" W
11	67°11'38.90" N	62°26'01.70" W

Restrictions

La navigation dans la réserve nationale de faune Qaulluit sans permis est interdite, sauf les Inuit exerçant leurs droits sous l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut ou de l'Entente sur les répercussions et les avantages pour les Inuit.

Exigences en matière de permis

Un permis doit être obtenu pour naviguer dans la réserve nationale de faune ou y effectuer tout type d'activité. Les activités pouvant être autorisées devront être conformes aux objectifs de conservation inscrits dans le plan de gestion de la réserve nationale de faune. Un permis n'est pas requis pour les Inuit exerçant leurs droits sous l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut ou de l'Entente sur les répercussions et les avantages pour les Inuit à l'intérieur de la réserve nationale de faune.

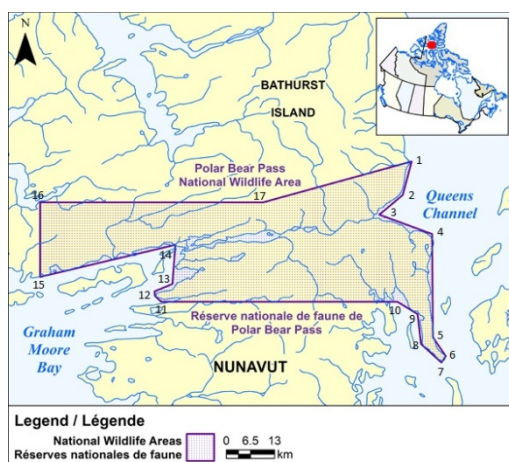
De plus amples informations sur l'accès et l'émission de permis pour la réserve nationale de faune Qaulluit peuvent être obtenues en contactant le [bureau d'Environnement et Changement climatique Canada de la région](#).

Renseignements

Environnement et Changement climatique Canada – Région des Prairies et du Nord
Service canadien de la faune
Aires protégées et intendance
Casier postal 1714
Iqaluit, Nunavut
X0A 0H0
Ligne sans frais : 1-800-668-6767 (au Canada seulement)
Courriel : ec.enviroinfo.ec@canada.ca

La Réserve nationale de faune de Polar Bear Pass

Coordonnées



Les coordonnées citées sont déterminées d'après la Projection universelle transverse de Mercator dans la zone 14.

Point	Ordonnée	Abscisse
1	8 421 000	540 000
2	8 412 000	537 600
3	8 406 700	531 300
4	8 401 500	545 500
5	8 373 800	545 700
6	8 368 700	549 200
7	8 367 000	548 000
8	8 372 000	542 500
9	8 380 000	541 600
10	8 383 300	536 200
11	8 383 300	472 600
12	8 384 900	470 900
13	8 386 100	470 800
14	8 388 100	475 600
15	8 398 600	476 400
16	8 390 000	440 000
17	8 410 000	500 000

Restrictions

La navigation dans la réserve nationale de faune Polar Bear Pass sans permis est interdite, sauf pour les Inuit exerçant leurs droits sous l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut ou de l'Entente sur les répercussions et les avantages pour les Inuit.

Exigences en matière de permis

Un permis doit être obtenu pour naviguer dans la réserve nationale de faune ou y effectuer tout type d'activité. Les activités pouvant être autorisées devront être conformes aux objectifs de conservation inscrits dans le plan de gestion de la réserve nationale de faune. Un permis n'est pas requis pour les Inuit exerçant leurs droits sous l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut ou de l'Entente sur les répercussions et les avantages pour les Inuit à l'intérieur de la réserve nationale de faune.

De plus amples informations sur l'accès et l'émission de permis pour la réserve nationale de faune de Polar Bear Pass peuvent être obtenues en contactant le [bureau d'Environnement et Changement climatique Canada de la région](#).

Renseignements

Environnement et Changement climatique Canada – Région des Prairies et du Nord
Service canadien de la faune
Aires protégées et intendance
Casier postal 1714
Iqaluit, Nunavut
X0A 0H0
Ligne sans frais : 1-800-668-6767 (au Canada seulement)
Courriel : ec.enviroinfo.ec@canada.ca

Autorité : Environnement et Changement climatique Canada

A3 NAVIGATION DANS LES GLACES

6 Navigation dans les glaces, routes maritimes et demandes d'aide de brise-glaces

1 Détroit d'Hudson et Arctique canadien

Zone de trafic de services de trafic maritime du Nord canadien (NORDREG)

Les navigateurs doivent connaître l'existence de la Zone de services de trafic maritime du Nord canadien établie par le *Règlement sur la zone de services de trafic maritime du Nord canadien*. Le Règlement exige que certains bâtiments transmettent un compte rendu d'information au service NORDREG avant de pénétrer dans une zone NORDREG et lorsqu'ils naviguent dans cette zone. De manière générale, la zone NORDREG comprend les eaux de la baie d'Ungava, de la baie d'Hudson et de la baie James de même que les eaux côtières du Nord du Canada se trouvant à l'intérieur du 60^e parallèle de latitude Nord, du 141^e méridien de longitude Ouest et de la limite extérieure de la zone économique exclusive; cependant, lorsque la limite internationale entre le Canada et le Groenland se trouve en deçà de 200 milles marins des lignes de base de la mer territoriale du Canada, la frontière internationale doit être substituée à cette limite extérieure.

La Garde côtière canadienne apporte un soutien aux opérations dans les glaces dans la zone NORDREG. Toute demande d'aide de brise-glaces, de renseignements sur les glaces et de route dans les glaces devrait être adressée au service NORDREG. Pour plus de renseignements sur ce système STM, sur la description des eaux qu'elle englobe et sur les exigences en matière de comptes rendus et d'autorisations, les marins doivent consulter la partie 3 des Aides radio à la navigation maritime (Atlantique, St-Laurent, Grands Lacs, Lac Winnipeg et Arctique de l'Est).

- (a) Pour des renseignements généraux sur l'état des glaces :

Adresse : NORDREG CANADA,
C.P. 189,
Iqaluit (NU)
X0A 0H0
Téléphone : (867) 979-5724 ou 979-5269
Télécopieur : (867) 979-4264

1.1 Message de routage en régime de glaces

Lorsque l'on fait appel au Système des régimes de glaces pour la navigation dans l'Arctique, le *Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires* exige qu'un Message de routage en régime de glaces soit envoyé à NORDREG. Ce message peut être très bref; cependant, si la route du navire comporte des secteurs figurant sur les cartes d'analyse des glaces dont les concentrations glacielles pourraient avoir des numéros glaciels négatifs, le message devrait comprendre des renseignements additionnels pertinents expliquant le plan de voyage, p.ex. Prévisions relativement aux changements possibles de conditions ou autres considérations. Ce message devrait être mis à jour si le plan ou les conditions de glaces changent considérablement.

Message de routage en régime de glaces

- (a) Nom du navire,
- (b) Indicatif et numéro OMI,
- (c) Catégorie de renforcement contre les glaces. (type, CAC, cote arctique, etc.),
- (d) Date et heure UTC,
- (e) Position, cap et vitesse actuels du navire,
- (f) Destination prévue,
- (g) Route prévue jusqu'à destination,
- (h) Description des régimes de glaces et valeur des numéros glaciels associés le long de la route,
- (i) Sources d'information ou observations pertinentes,
- (j) Autres informations ou observations pertinentes,
- (k) Nom du navire d'escorte, et
- (l) Nom de l'officier ou des officiers de navigation dans les glaces qualifié(s)

1.2 Rapport postérieur aux opérations

Quand on utilise le Système des régimes de glace pour la navigation dans l'Arctique, il faut remettre un rapport postérieur aux opérations. Ce rapport peut être sommaire, mais, dans le cas où le navire a rencontré des difficultés ou des conditions inattendues, il serait utile de faire état d'informations additionnelles. Contrairement au message de routage, le Rapport postérieur aux opérations doit être envoyé à Transports Canada.

Transports Canada
Région des Prairies et du Nord, Maritime
344, rue Edmonton
C.P. Box 8550
Winnipeg (MB)
R3C 0P6
Téléphone : (204) 983-7498;
Télécopieur : (204) 984-8417

Rapport postérieur aux Opérations

- (a) Nom du navire
- (b) Catégorie de renforcement contre les glaces. (type, CAC, cote arctique, etc.)
- (c) Description de la route réelle, y compris des régimes des glaces rencontrés, la vitesse de traversée et le numéro glacié de chacun.
- (d) Une copie des renseignements utilisés sur les glaces.
- (e) Renseignements sur l'escorte, le cas échéant:
 - (1) durée de l'escorte,
 - (2) régime de glaces durant l'escorte, et
 - (3) caractéristiques de la route,
- (f) Conditions atmosphérique et visibilité, et
- (g) Toute autre information importante.

2 Côte Est et golfe du Saint-Laurent

Un service semblable est également assuré durant la saison de navigation d'hiver aux navires qui désirent transiter ou manoeuvrer dans les eaux de la côte Est et du Golfe du Saint-Laurent. On peut se prévaloir de ce service en contactant le Système de trafic de l'Est du Canada (ECAREG CANADA). Les procédures de communication avec ECAREG sont contenues dans la présente publication des Aides radio à la navigation maritime.

- a) Pour des renseignements généraux sur l'état des glaces et pour l'assistance d'un brise-glace le long de la route normale de navigation dans le golfe du Saint-Laurent :

Adresse : Garde côtière canadienne,
Région du Centre et de l'Arctique,
Centre des opérations régionales,
105 rue McGill,
Montréal, QC, H2Y 2E7
Téléphone : (514) 283-1746 ou (855) 209-1976
Télécopieur : (514) 283-1798
Courriel : DFO.IceOpsStLawrence.GlacesOpsStLaurent.MPO@dfo-mpo.gc.ca
Radiogramme : ESCOUMINS TRAFIC
QUÉBEC TRAFIC

- b) Pour des renseignements généraux sur l'état des glaces et pour l'assistance d'un brise-glace dans les eaux de la Baie des Chaleurs, du Nouveau-Brunswick, de l'Île-du-Prince-Édouard, de la Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve et Labrador :

Adresse : ECAREG CANADA,
10 Hudson Way,
Dartmouth, NS, B2Y 3Z8,
Courriel : Hlxecareg1@innav.gc.ca
Téléphone : 902-426-4956
Telex : 019-22510
Facsimile : 902-426-4483
Ice E-mail : Iceatl@dfo-mpo.gc.ca
Ice Téléphone : (709) 772-2078
1-800-565-1633

3 Fleuve Saint-Laurent

Sur le fleuve Saint-Laurent à l'Ouest de la longitude 66°00'W jusqu'à Montréal, les mouvements des navires relèvent du Système de services de trafic maritime (STM). Durant la saison hivernale de la navigation maritime, le centre des opérations des glaces fournira par la voie de "Escoumins Trafic", "Québec Trafic" ou "Montréal Trafic" les routes maritimes à suivre dans les glaces.

Pour des renseignements généraux sur l'état des glaces et pour l'assistance d'un brise-glace :

Adresse : Garde côtière canadienne,
Région du Centre et de l'Arctique,
Centre des opérations régionales,
105 rue McGill,
Montréal, QC, H2Y 2E7
Téléphone : (514) 283-1746 ou (855) 209-1976
Télécopieur : (514) 283-1798
Courriel : DFO.IceOpsStLawrence.GlacesOpsStLaurent.MPO@dfo-mpo.gc.ca
Radiogramme : ESCOUMINS TRAFIC
QUÉBEC TRAFIC

4 Les eaux canadiennes des Grands lacs

Tout navire qui pénètre dans les eaux canadiennes des Grands lacs peut obtenir des renseignements sur l'état des glaces, des conseils sur les routes maritimes à suivre et pour l'assistance d'un brise-glace en communiquant avec:

Adresse : Garde côtière canadienne,
Région du Centre et de l'Arctique,
Centre régionale des opérations,
105, rue McGill,
Montréal, QC, H2Y 2E7
Téléphone : (514) 283-2784 ou (855)-209-1976
Télécopieur : (514) 283-1798
Courriel : DFO.IceOpsGreatLakes.GlacesOpsGrandsLacs.MPO@dfo-mpo.gc.ca
Radiogramme : SARNIA TRAFIC

5 Renseignements généraux

Un nombre limité de brise-glaces sont disponibles afin de venir en aide aux navires. En raison de leurs engagements, l'aide de ceux-ci ne peut pas toujours être assurée dans un court délai. Afin d'en tirer le plus d'avantages possibles, il est important que les centres SCTM soient informés sur la position et les déplacements projetés des navires dans les eaux canadiennes.

Site Internet MARINFO : <http://www.marinfo.gc.ca/fr/glaces/index.asp>
Site Internet Déglacement : <http://www.ccg-gcc.gc.ca/Deglacement/accueil>
Information générale : ice-glance@dfo-mpo.gc.ca

Autorité : Garde côtière canadienne

7 Renseignement concernant la navigation dans les glaces

La publication de la Garde côtière canadienne 'Navigation dans les glaces en eaux canadiennes' indique les précautions que doivent prendre les navires naviguant dans les glaces dans toutes les eaux canadiennes, y compris celles de l'Arctique. Les capitaines et les officiers de quart des navires traversant des eaux couvertes de glaces au Canada y trouveront l'information nécessaire pour bien comprendre les dangers, les techniques de navigation et les réactions des bâtiments.

Cette publication est disponible sans frais, à l'adresse suivante :

http://www.ccg-gcc.gc.ca/Glace_accueil/Glace_publications/Navigation-dans-les-glaces-en-eaux-canadiennes

Il est important de noter que la version papier de cette publication n'est plus disponible.

7.1 Généralités

La glace peut arrêter tous les navires, même les brise-glace. Le premier principe de la navigation dans les glaces est de conserver sa liberté de manœuvre, car le navire pris dans les glaces est entraîné par ces dernières. Cette navigation exige beaucoup de patience et même de labeur, que l'on soit escorté ou non par un brise-glace. Parfois, la manière la plus sûre et la plus rapide de gagner un port ou la haute mer est de contourner une zone de glaces difficile dont on connaît les limites.

L'expérience a démontré que trois règles fondamentales s'appliquent lorsqu'on doit manœuvrer dans une concentration élevée de glace.

- le navire doit constamment maintenir son erre, même en mouvement très lent;
- le mouvement du navire doit épouser celui des glaces et non pas s'opérer au rebours; et
- une vitesse excessive est synonyme de dégâts par les glaces.

7.2 Exigences relatives aux navires manœuvrant dans les glaces

Le groupe propulseur et l'appareil à gouverner de tout navire qui veut naviguer dans les glaces doivent être fiables et capables de réagir rapidement aux ordres de manœuvre. Les appareils de navigation et de communication doivent également être sûrs, en particulier le radar qui doit se trouver en parfait état de marche.

Les navires légers ou partiellement chargés doivent être lestés afin d'être le plus bas possible sur leur ligne de flottaison, mais ils ne doivent pas trop s'enfoncer sur l'arrière, ce qui diminuerait leur manœuvrabilité et exposerait davantage leur partie basse plus vulnérable à des dégâts par les glaces. Les crépines des bouches d'aspiration doivent pouvoir s'enlever facilement et se prêter au déglacement et au déneigement. Le navire doit enfin disposer de bons projecteurs pour la navigation de nuit, qu'il soit escorté ou non par un brise-glace.

Les navires manœuvrant en eaux couvertes de glaces peuvent connaître des retards et devraient donc être suffisamment pourvus en eau douce et en carburant de propulsion.

7.3 Givrage de la superstructure

Les navires naviguant dans les eaux canadiennes l'hiver et à de grandes latitudes s'exposent avec leur matériel aux phénomènes suivants :

- basse température de surface
- vents forts
- basse température de l'eau de mer à l'aspiration
- faible humidité
- état des glaces variant de la gadoue à la banquise
- neige, pluie et neige mêlées et pluie verglaçante
- brouillard et ciel couvert, particulièrement à la surface de séparation glace-eau
- danger de fort et rapide givrage de la superstructure avec des effets sur la stabilité.

Le givrage de la superstructure est un processus complexe tributaire des conditions météorologiques, du chargement et du comportement du navire par mauvais temps et de la taille et de la disposition des ouvrages supérieurs et du gréement. La cause la plus courante de formation de glace est le dépôt de gouttelettes d'eau sur la structure d'un navire. Ces gouttelettes viennent des embruns créés à la crête des vagues ou par le navire lui-même. La neige, le brouillard (y compris la fumée de mer arctique), les chutes de température ambiante et le gel des gouttes de pluie au contact de la structure peuvent aussi être à l'origine du givrage.

Parfois, l'eau embarquée par le navire et demeurée sur le pont peut contribuer à la formation de glace. Le givrage est fonction de la route du navire par rapport au vent et à la mer et est généralement le plus marqué sur l'étrave, les pavois et les lisses de pavois, le côté au vent de la superstructure et du bloc passerelle, les manchons d'écubier, les ancres, les appareils de pont, la plage avant et le pont supérieure, les sabords de décharge, les antennes, les étais, les haubans, les mâts, les espars et autres éléments de gréement. **Il faut s'assurer que le guindeau demeure libre de givre, de sorte que l'on puisse mouiller l'ancre à tout moment en cas d'urgence.**

Si la température de l'air est égale ou inférieure à $-2,2$ C, et qu'en même temps le vent souffle à 17 nœuds ou plus, la superstructure peut givrer. Règle générale, les vents de force 5 à l'échelle Beaufort causent un faible givrage, les vents de force 7, un givrage modéré et ceux d'une force supérieure à 8, un fort givrage. Dans de telles circonstances, la formation de glace est la plus intense quand le navire court face au vent et à la mer. Par vent du travers ou de la hanche, la glace s'accumule plus vite du côté du navire exposé au vent, causant ainsi une gêne constante extrêmement dangereuse. **Le givrage du navire peut nuire à sa stabilité et à sa sécurité.**

7.4 Manœuvres d'un navire dans les glaces

Les recommandations de route faites par les officiers du centre d'opérations des glaces reposent sur les dernières données disponibles. Les capitaines ont intérêt à régler leur cap en conséquence. Voici quelques conseils utiles sur la manœuvre d'un navire dans les glaces :

- a) Ne pénétrez pas dans une zone de glaces si une autre route, même plus longue, s'offre à vous.
- b) Il est très facile et extrêmement dangereux de sous-estimer la dureté de la glace.
- c) Pénétrez dans une zone de glace à vitesse réduite, attendez le choc d'abordage et, une fois entré dans la banquise, augmentez la vitesse afin de garder la maîtrise et l'erre du navire.
- d) Soyez prêt à faire machine arrière toute à tout moment.
- e) Ne tentez pas de traverser la banquise dans l'obscurité sans disposer de projecteurs puissants faciles à commander de la passerelle; si vous ne pouvez plus avancer à cause d'une piètre visibilité, mettez à la cape et laissez tourner l'hélice au ralenti; une hélice lente risque moins d'être abîmée par les glaces qu'une hélice immobile.
- f) Hélices et gouvernails sont les organes les plus vulnérables du navire; dans les glaces, les navires devraient faire machine arrière avec une extrême prudence, et toujours avec la barre à zéro.
- g) On doit se tenir loin de toute forme de glace de glaciers (icebergs, fragments d'iceberg et bourguignons) dans la banquise; elle se déplace avec le courant, tandis que la banquise est mue par le vent.
- h) Dans la mesure du possible, il faut éviter les crêtes de pression et ne pas tenter de se frayer un passage dans les glaces soumises à la pression.
- i) Un navire sans escorte a généralement besoin d'un brise-glace pour se dégager s'il est coincé dans les glaces. Cependant, les navires lestés réussissent parfois à se dégager eux-mêmes en transférant le lest d'un côté à l'autre du bâtiment au moyen des pompes. Une très légère modification de l'assiette ou de la bande peut suffire à libérer le navire.

Les capitaines qui n'ont pas l'expérience des glaces jugent souvent utile de retenir les services d'un pilote ou conseiller spécialisé quand ils veulent traverser le golfe du Saint-Laurent l'hiver ou d'un officier de navigation dans les glaces quand ils veulent se rendre dans l'Arctique l'été.

7.5 Systèmes de refroidissement

La glace ou la boue glaciaire peut pénétrer dans les caissons ou les réservoirs d'eau de mer, empêchant l'écoulement vers le système de refroidissement. C'est un problème que connaissent la majorité des navires abordant des eaux couvertes de glaces. Sans eau pour le réseau de refroidissement, la machine motrice fonctionne mal et risque de surchauffer, d'où des possibilités d'arrêt ou d'avarie sérieuse. Les navires exploités dans les glaces doivent être conçus de façon à empêcher la glace d'obstruer les conduits du réseau de refroidissement.

Mise en garde: L'obstruction des caissons d'eau de mer peut causer une surchauffe du circuit de refroidissement du moteur principal exigeant de réduire le régime ou d'arrêter le moteur.

On doit pouvoir dégager les caissons d'eau de mer s'ils sont envahis par la glace. Plusieurs particularités techniques peuvent atténuer ou éliminer la difficulté :

- b) Des bouches d'eau de mer placées au haut et au bas de la coque le plus loin possible les unes des autres.
- c) Des caissons d'eau de mer du type «chicane»; les brise-glace de la Baltique en sont couramment dotés. La zone d'aspiration est séparée des prises d'eau par les tôles d'une chicane verticale. La glace qui pénètre dans le caisson flotte vers le haut et ne devrait donc pas se diriger vers la zone d'aspiration.
- d) Des retours de dégivrage pour amener la vapeur ou l'eau chaude d'alimentation au haut du caisson où du frasil a pu s'accumuler, ou directement à la zone d'aspiration du réseau de refroidissement obstrué.
- e) La recirculation de l'eau des ballasts dans le réseau de refroidissement pour pallier un problème de blocage des caissons d'eau de mer. On notera toutefois que, si elle est efficace, cette solution ne vaut habituellement qu'à court terme à moins qu'on ne dispose de vastes quantités d'eau de ballasts ou que le navire ne soit doté d'un réseau de circulation périphérique (bordé extérieur), l'eau des ballasts qui est recirculée risque de devenir trop chaude pour agir en tant que liquide de refroidissement.
- f) On devrait avoir des moyens de dégager manuellement les circuits de toute obstruction par la glace.

Les navigateurs et les mécaniciens devraient être conscients de ces problèmes possibles et des solutions qui s'offrent à bord.

7.6 Fractures dans la coque

Au cours des dernières saisons de navigation d'hiver, plusieurs vraquiers et navires-citernes ont subi des fractures dans leur coque en naviguant dans les glaces au large de la côte Est du Canada ou dans le golfe du Saint-Laurent.

Le *Règlement sur les lignes de charge* (navires de mer et eaux intérieures) exige que le capitaine reçoive un guide de chargement lui permettant de régler le chargement et le lestage de son navire de façon à éviter de soumettre la charpente de ce dernier à des contraintes inacceptables.

Les capitaines devraient se rappeler, lorsqu'ils naviguent au large de la côte Est du Canada et dans le golfe du Saint-Laurent en hiver, que les températures froides peuvent affaiblir la résistance de l'acier. Cette condition peut être aggravée par la force du vent, l'état de la mer, la répartition de la charge, la température de cargaisons réchauffées ou de combustibles liquides et le rapport longueur/largeur du navire. Donc, chaque fois qu'il y a combinaison des conditions suivantes:

- a) vents forts,
- b) vagues courtes et abruptes,
- c) températures très froides, et
- d) rapport longueur-largeur élevé d'un navire partiellement chargé ou navigant sur lest.

Les capitaines devraient réduire au minimum les contraintes longitudinales en ralentissant la vitesse et en gardant la meilleure répartition ou lest aussi longtemps qu'il le faut.

Autorité : Garde côtière canadienne

7A Planification d'un voyage pour les navires qui prévoient naviguer dans les eaux du Nord canadien

1 Objet

Cet avis vise à aider les navigateurs, les propriétaires et les exploitants de navires qui prévoient naviguer dans les eaux du Nord canadien à préparer et à effectuer un voyage sécuritaire.

Les recommandations et les informations fournies dans cet avis se veulent un complément à toute autre obligation légale du propriétaire, de l'exploitant, du capitaine et de toute autre personne ayant un intérêt dans le navire, ainsi qu'à tout exercice d'une diligence raisonnable et toute bonne pratique de matelotage exigés d'un capitaine de navire.

2 Contexte

L'Arctique canadien présente un grand nombre de défis pour la navigation maritime à cause des conditions climatiques, des basses températures, de l'état des glaces variables et dangereux et de la géographie. La région est isolée et vaste, ce qui rend difficile les activités de réparations, de sauvetage et de dépollution. Les routes, les bandes d'atterrissage et les ports sont peu nombreux et éloignés les uns des autres, et les ressources de recherche et sauvetage sont limitées. En cas d'urgence, il est possible de puiser des ressources d'autres services nécessaires comme le déglacement et le ravitaillement des communautés. De plus, l'Arctique est sensible sur le plan environnemental et prend du temps à se remettre des dommages, donc un incident de pollution pourrait être lourd de conséquences. Le navigateur doit se rappeler que la plupart des eaux de l'Arctique canadien n'ont pas fait l'objet d'études en fonction des normes modernes.

Par conséquent, pour naviguer dans l'Arctique, il faut avoir un équipage qui a des connaissances spécialisées. Un voyage sécuritaire dans l'Arctique commence avec un plan de voyage détaillé qui tient compte des conditions, des défis sur le plan de la navigation et des dangers propres à l'Arctique ainsi que des capacités et des limites opérationnelles du navire.

La résolution A.1024(26) de l'OMI, *Directives pour les navires exploités dans les régions polaires* reconnaît que les navires exploités dans des régions polaires sont exposés à des risques uniques. Les lignes directrices visent à aborder les dispositions supplémentaires considérées comme nécessaires afin de tenir compte des conditions climatiques des eaux polaires. Ainsi, il est recommandé que ces lignes directrices soient prises en considération lors de la planification d'un voyage dans les eaux de l'Arctique canadien.

3 Planification d'un voyage

Le Règlement¹ exige qu'avant de naviguer dans la mer, le capitaine du navire doit s'assurer que le voyage prévu a été planifié à l'aide des plus récentes éditions des cartes, des documents et des publications et que la résolution A.893(21) de l'Organisation maritime internationale (OMI), *Directives pour la planification du voyage*², a été prise en considération. Pour la navigation dans l'Arctique, il est particulièrement pertinent de noter que le plan de voyage doit, entre autres, prévoir tous les dangers connus sur le plan de la navigation et toutes les conditions météorologiques défavorables; il doit également éviter, autant que possible, toute mesure ou activité qui pourrait nuire à l'environnement. Les navires à passagers devraient également tenir compte de la résolution A.999(25) de l'OMI, *Directives sur la planification de voyage applicables aux navires à passagers exploités en zones éloignées*, et des *Lignes directrices concernant l'exploitation des navires à passagers dans les eaux arctiques canadiennes* de Transports Canada (TP 13670).

Les points suivants font ressortir certains enjeux et certaines sources d'information qui devraient être pris en considération lors de la planification d'un voyage dans les eaux du Nord canadien.

¹ LMMC 2001, Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques 1995 et Règlement SOLAS V/34

² <http://www.tc.gc.ca/media/documents/securitemaritime/a2res893f.pdf>

4 Les cartes et les avis

À l'heure actuelle, moins de 10 % des eaux de l'Arctique ont fait l'objet d'études en fonction des normes modernes. De plus, le navigateur doit être au courant des données horizontales utilisées dans les cartes. Les positions GPS peuvent uniquement être représentées graphiquement directement sur des cartes du NAD 83 (équivalentes à celles du WGS 84). Pour ce qui est des cartes utilisant d'autres données, les corrections appropriées doivent être apportées. Certaines cartes de l'Arctique n'ont pas de données de référence et donc aucune correction disponible. Dans ces cas, d'autres sources d'information sur la position devraient être utilisées, comme le radar et les lignes de position visuelles, lorsque cela est possible. Il est toujours recommandé d'utiliser plus d'un moyen pour déterminer la position.

Comme toujours, les navigateurs doivent utiliser des cartes nautiques et des publications nautiques à jour pour planifier chaque voyage.³ Cela comprend l'utilisation des Avis aux navigateurs⁴ annuels et mensuels et les Instructions nautiques pour le Nord du Canada⁵. Soulignons tout particulièrement qu'étant donné les défis présentés par la cartographie, la confirmation des anomalies dans les cartes et l'entretien des aides à la navigation dans les eaux du Nord canadien, les navigateurs doivent s'assurer de tenir compte de tous les Avis aux navigateurs (radiodiffusés et écrits) et de tous les avertissements des NAVAREA en vigueur dans la région. De plus amples renseignements peuvent être obtenus auprès de la Garde côtière canadienne (GCC)⁶.

5 Service d'information sur les glaces, rapports NORDREG et plan de navigation

La GCC offre un service d'information sur les glaces à l'appui des navires qui naviguent dans les eaux du Nord canadien pendant la saison de navigation. Les navires peuvent obtenir des renseignements actualisés sur l'état des glaces, des conseils au sujet des routes et un soutien pour les aides à la navigation et les brise-glaces, lorsqu'il y en a et s'il est jugé nécessaire, en communiquant avec NORDREG Canada. Les conditions météorologiques, les avis sur la présence de glaces, les prévisions et les cartes synoptiques sur les glaces sont également radiodiffusés quotidiennement. Les navires assujettis au *Règlement sur la zone de services de trafic maritime du Nord canadien* doivent rendre compte à NORDREG, conformément au Règlement.

Les navires qui ne sont pas tenus de rendre compte à NORDREG doivent au moins présenter un plan de navigation à une personne responsable. Cette personne doit avoir reçu la directive de communiquer avec le Centre conjoint de coordination de sauvetage si le navire est en retard. S'il est impossible de présenter un plan de navigation à une personne responsable, le plan de navigation peut être présenté par téléphone, par radio ou en personne à un centre de Services de communications et de trafic maritimes. En mer, les capitaines et les exploitants qui n'ont pas présenté de plan de navigation sont encouragés à faire état quotidiennement de leur position pendant les longs voyages. Après le voyage, le plan de navigation doit être fermé ou désactivé faute de quoi une recherche non fondée pourrait être menée.

Il est possible de consulter la publication « Aides radio à la navigation maritime⁷ » de la GCC pour obtenir de plus amples renseignements, y compris des détails sur la zone NORDREG, sur les rapports, sur les fréquences radio, et sur les heures de communication et de radiodiffusion navire-terre.

6 Navigation dans les glaces en eaux canadiennes

La publication « Navigation dans les glaces en eaux canadiennes⁸ » de la GCC indique les précautions nécessaires que doivent prendre les navires naviguant en eaux canadiennes prises par des glaces. Le document donne aux capitaines et aux officiers de quart les renseignements nécessaires pour bien comprendre les dangers, les techniques de navigation et la réaction du navire. Il comprend des renseignements sur la planification de traversées pour les routes prises par les glaces et les principes de navigation à de hautes latitudes. Chaque navire de 100 tonneaux de jauge brute ou plus naviguant dans les eaux canadiennes où il y a risque de glace doit avoir cette publication à bord et doit l'utiliser.

³ <http://www.charts.gc.ca/charts-cartes/index-fra.asp>

⁴ <https://www.notmar.gc.ca/index-fr.php>

⁵ <http://www.charts.gc.ca/publications/sailingdirections-instructions-nautiques-fra.asp>

⁶ <http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/GCC/Notship>

⁷ <http://www.ccg-gcc.gc.ca/Communications-Marines/Accueil>

⁸ http://www.ccg-gcc.gc.ca/Glace_accueil/Glace_publications/Navigation-dans-les-glaces-en-eaux-canadiennes

7 Planification des urgences

Deux échouements survenus à la saison de navigation dans l'Arctique de 2010 ont servi de rappel de l'importance de la planification des urgences et de l'évaluation des risques. Comme il est énoncé dans les *Directives pour la planification du voyage* de l'OMI (A.893(21)), le plan de voyage détaillé devrait inclure, entre autres, « les plans d'urgence indiquant les mesures de remplacement à prendre pour mettre le navire en eau profonde ou le diriger vers un port de refuge ou un lieu de mouillage sûr en cas de situation critique nécessitant l'abandon du plan, compte tenu de l'existence à terre de procédures et de matériel d'intervention d'urgence, ainsi que de la nature de la cargaison et de la situation critique elle-même ». L'accès aux services de soutien d'urgence est très limité dans les eaux de l'Arctique canadien. Le propriétaire du navire pourrait se préparer avant le voyage afin d'assurer un soutien d'urgence.

8 Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques

Au Canada, un régime législatif et réglementaire particulier est en place pour les eaux arctiques afin d'aborder les risques et dangers propres à la navigation dans l'Arctique et de prévenir la pollution. Le *Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires* (RPPEAN) traite des aspects de la construction et des opérations de la navigation dans l'Arctique, y compris la nécessité d'avoir recours à des officiers de navigation dans les glaces. Lors de la planification d'un voyage, il est essentiel que la cote glace du navire soit évaluée en fonction de l'état des glaces auquel le navire sera ou pourrait être confronté pendant le voyage. Le RPPEAN contient le système zones/dates (SZD) qui divise l'Arctique en 16 zones de contrôle de sécurité qui ont toutes des dates d'ouverture et de fermeture fixes pour les navires présentant diverses capacités de navigation dans les glaces (cote glace polaire). Le Système des régimes de glaces pour la navigation dans l'Arctique (SRGNA) a été lancé en tant que système plus souple tenant compte de l'état des glaces réel pour déterminer si l'entrée dans un régime de glaces est permise. Des détails sur les exigences du Canada et une orientation supplémentaire concernant les navires exploités dans les eaux arctiques peuvent être obtenus sur le site Web de Transports Canada.⁹

9 Officier de navigation dans les glaces

Il est important de noter (et de prévoir) la nécessité d'avoir un officier de navigation dans les glaces lors de la navigation dans une zone après les dates permises aux termes du RPPEAN. Même si un officier de navigation dans les glaces doit être à bord du navire dans certains cas¹⁰ et le système de zones/dates ou le régime de glaces pour la navigation dans l'Arctique est respecté, il est toujours recommandé que des personnes expérimentées en matière de navigation dans les glaces soient à bord des navires exploités dans des eaux arctiques prises par les glaces.

Autorité : Transports Canada

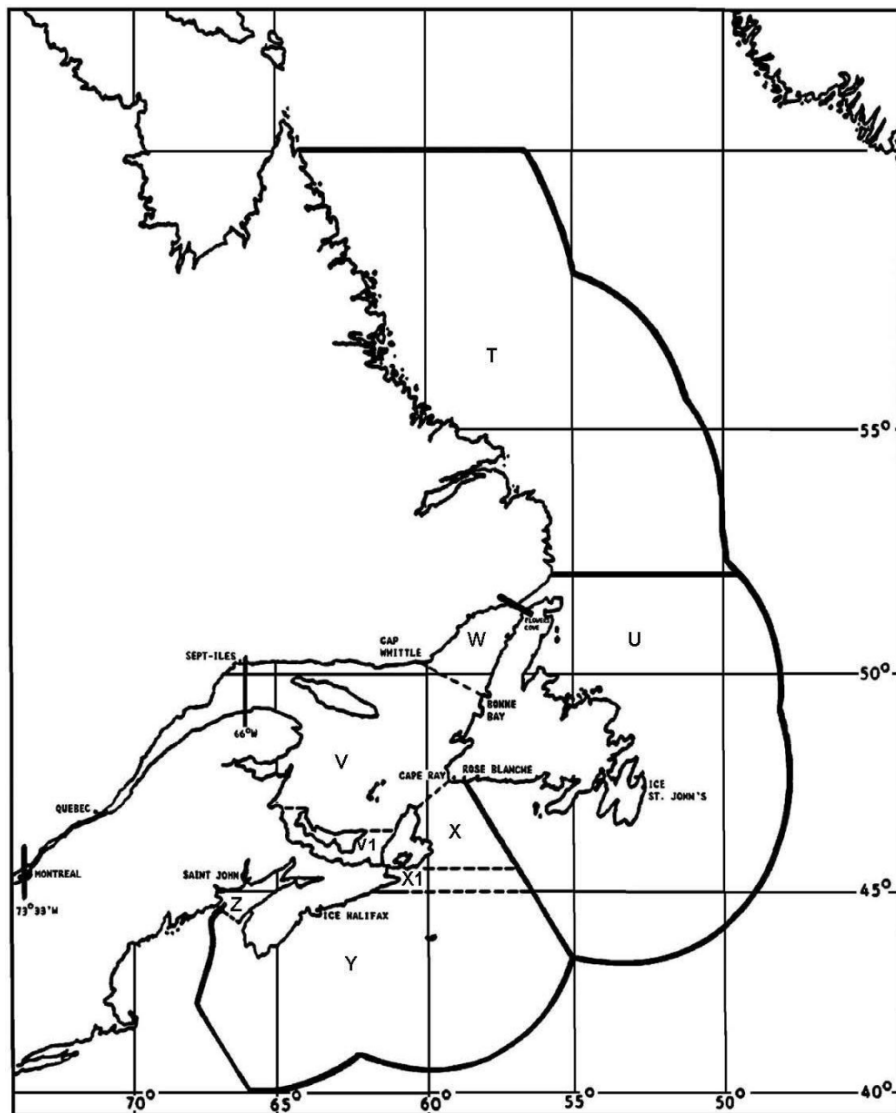
⁹ <http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/menu.htm>

¹⁰ <http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/menu.htm>

7B Lignes directrices conjointes de l'industrie et du gouvernement concernant le contrôle des pétroliers et des transporteurs de produits chimiques en vrac dans les zones de contrôle des glaces de l'Est du Canada TP15163

Ces lignes directrices s'appliquent à tous les pétroliers chargés et aux navires-citernes transportant des produits chimiques liquides en vrac quand ils naviguent dans une zone de contrôle des glaces active dans les eaux de l'Est du Canada et dans les zones de pêche situées au sud de 60° de latitude Nord. La Garde côtière canadienne peut déclarer une zone de contrôle des glaces active et annoncer cette information au moyen des Avis à la navigation et des Avis aux navigateurs. Tous les navires auxquels ces lignes directrices s'appliquent doit, lorsqu'il procède par une zone de contrôle des glaces active, avoir à bord au moins un « conseiller sur les glaces ». <http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-tp15163-menu-4025.htm>

Figure : Les zones de contrôle des glaces de l'est du Canada



Autorité : Garde côtière canadienne et Transports Canada

A4 ACTIVITÉS DE PÊCHE

8 Renseignements concernant les bateaux de pêche sur les côtes Est et Ouest du Canada

1 Généralité

- 1.1 Lorsqu'ils naviguent dans les eaux côtières, les navigateurs devront être vigilants dans les secteurs où de fortes concentrations de bateaux de pêche peuvent exercer leurs activités. Un grand nombre de ces bateaux de pêche utilise des filets qui fréquemment s'étendent jusqu'à une distance considérable du bateau, et peuvent être difficile à repérer.

CÔTE OUEST

2 Détroit de Georgie - fleuve Fraser

- 2.1 De nombreux bateaux de pêche utilisant des filets maillants, pêchent de jour et de nuit sur le fleuve Fraser et ses approches. La période d'opération est à partir du 1^{er} juillet jusqu'au 1^{er} novembre approximativement et épisodiquement toute l'année.
- 2.2 Les navigateurs sont avisés de naviguer avec prudence dans cette zone, étant donné que les filets maillants peuvent atteindre une longueur de 375 mètres.

3 Le détroit Juan de Fuca et ses approches - Les bancs La Pérouse et Swiftsure - La pointe Estevan

- 3.1 Les navigateurs sont prévenus qu'entre le 15 avril et le 30 septembre, ils sont susceptibles de rencontrer de nombreux bateaux de pêche à l'intérieur de la ligne de 50 brasses, au large de la pointe Estevan, et des bancs La Pérouse, Swiftsure et aux approches du détroit Juan de Fuca. Ces bateaux peuvent être en train de pêcher à la traîne ou en remorquant des filets. La nuit, ces bateaux, peuvent fréquemment être au mouillage. En raison de la fréquence d'une visibilité réduite dans ce secteur, il est conseillé aux navires qui en approchent, quelque soit leur direction, de passer du côté du large des bancs et de s'en tenir éloignés. Les navires qui doivent traverser les bancs doivent naviguer avec précaution afin d'éviter les risques d'abordage avec les bateaux de pêche. Les navigateurs peuvent obtenir sur demande, en appelant le centre des Services de communications et de trafic maritime (SCTM) de "Prince Rupert Traffic", des renseignements radar sur l'emplacement des fortes concentrations de bateaux de pêche.

4 Détroit Juan de Fuca

- 4.1 La période d'opération est à partir du 1^{er} juillet jusqu'au 1^{er} novembre. Les navigateurs sont avisés qu'ils sont susceptibles de rencontrer, de jour comme de nuit, de nombreux bateaux de pêche en train de pêcher au filet dérivant ou à la seine à coulisse dans le détroit Juan de Fuca. Les filets dérivants peuvent s'étendre sur une longueur de 552 mètres à partir de l'extrémité qui est maillée au bateau en opération alors que le bout libre est marqué par un feu blanc.

5 Côte Ouest de l'île Vancouver

- 5.1 De juin à novembre, des bateaux de pêche/navires-usines de gros tonnage peuvent être exploités au large de la côte Ouest de l'île de Vancouver, entre le cap Flattery et la pointe Estevan. Ces bateaux peuvent être en train de pêcher, de traiter leur cargaison de poissons ou être en dérive.

6 Avis aux bateaux de pêches

Les bâtiments de commerce et les bateaux de pêche utilisant les eaux du passage intérieur de la Colombie-Britannique durant la saison de pêche commerciale.

- 6.1 Les bateaux de pêche quand ils font route (non pas quand ils pêchent) sont avisés de syntoniser la fréquence des SERVICES DU TRAFIC MARITIME pour le secteur STM où ils se trouvent.

- 6.2 Tous les bâtiments de commerce qui traversent une zone de pêche sont avisés de surveiller la fréquence VHF 78A (156.925 MHz) en plus de la fréquence des Services du trafic maritime pour le secteur STM où ils se trouvent. Les navires qui traversent cette zone devraient indiquer la route qu'ils prévoient suivre par VHF à intervalles réguliers (aux demi-heures) sur la fréquence VHF 78A et à des intervalles plus fréquents quand la visibilité est réduite.
- 6.3 Les bateaux de pêche et les autres navires quand ils font route sont tenus en vertu de la réglementation de ne pas allumer les feux de pont à haute intensité. Les navires qui enfreignent cette disposition réglementaire s'exposent à de lourdes peines.
- 6.4 Tous les navires, y compris les bâtiments qui effectuent de la pêche commerciale, sont avisés qu'ils doivent montrer les feux et marques appropriés conformément aux dispositions du *Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, avec modifications canadiennes*.
- 6.5 Les bateaux de pêche utilisant un filet maillant devraient demeurer à l'extrémité de leur filet pour permettre aux équipages des navires qui font route, lorsque ces derniers savent qu'ils traversent une zone de pêche intensive, de savoir où se trouve le filet par rapport au bateau de pêche. En outre, à la nuit tombée, il est recommandé que tout bateau de pêche utilisant un filet maillant indique où son filet est mouillé aux navires qui font route dans cette zone en orientant le faisceau de son projecteur dans la direction du danger éventuel.
- 6.6 Tout les navires qui font route ou qui traversent une zone située à l'intérieur d'un dispositif de séparation du trafic (voie de circulation) sont tenus d'observer la règle 10 du *Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, avec modifications canadiennes*.

Veillez consulter la Partie 3 de la publication des Aides Radio à la navigation maritime pour plus de renseignements sur les zones, les secteurs et les fréquences VHF.

7 Usage du radiotéléphone

- 7.1 Les navires doivent assurer une écoute continue entre passerelles sur les voies radiotéléphoniques VHF conformément aux dispositions du *Règlement sur les pratiques et les règles de radiotéléphonie en VHF*, lorsqu'ils sont au large du détroit Juan de Fuca et dans les eaux canadiennes relevant de l'autorité du Canada.
- 7.2 Les navigateurs peuvent communiquer avec les navires de la patrouille des Pêcheries ou avec " Prince Rupert Traffic " pour échanger des renseignements ou faciliter leur passage en transit en toute sécurité, dans ces eaux. Les navires de patrouille peuvent être appelés tout d'abord en VHF sur la voie 16 (156.8 MHz).
- 7.3 Les Services de trafic maritime (STM) responsables des eaux côtières du Sud de la Colombie-Britannique prescrivent les voies VHF pour les secteurs spécifiques. Pour de plus amples détails, prière de vous reporter à la Partie 3 de la publication des Aides Radio à la navigation maritime.
- 7.4 Les navigateurs sont priés de se reporter aux publications appropriées de source américaine pour connaître les modalités utilisées en radiotéléphonie, lorsqu'ils naviguent dans les eaux des États-Unis.

CÔTE EST

8 Baie de Fundy et Bassin de Grand Manan

- 8.1 Les navigateurs peuvent rencontrer de fortes concentrations de bateaux de pêche, toute l'année, aux abords Sud de la baie de Fundy et à l'intérieur de la zone du bassin de Grand Manan.
- 8.2 Les navires transitant dans ces secteurs doivent naviguer avec une extrême prudence afin d'éviter les risques d'abordage avec les bateaux en train de pêcher et exercer une veille radio continue sur la voie 16 de la bande VHF.
- 8.3 L'utilisation du dispositif de séparation du trafic dans la baie de Fundy est obligatoire.
- 8.4 Pour obtenir des renseignements détaillés au sujet des concentrations de bateaux de pêche, vous pouvez appeler le centre SCTM de Saint-Jean "Fundy Traffic". Pour de plus amples détails, prière de vous reporter à la Partie 3 de la publication des Aides Radio à la navigation maritime.

9 Grands Bancs de Terre-Neuve

- 9.1 Les navigateurs sont avisés qu'ils peuvent rencontrer d'importantes concentrations de bateaux de pêche, dans tous les secteurs des Grands Bancs de Terre-Neuve.
- 9.2 Les navires faisant route dans les parages des Grands Bancs sont priés de naviguer avec prudence afin d'éviter les risques d'abordage avec les bateaux en train de pêcher et exercer une veille radio continue sur la voie 16 de la bande VHF.
- 9.3 La règle 10 (s) du *Règlement sur les abordages* spécifie "qu'un navire effectuant un voyage transatlantique doit, dans la mesure du possible, éviter de traverser les Grands bancs de Terre-Neuve et Labrador, au nord de 43° de latitude nord".

10 Déroit de Belle Isle et ses approches

- 10.1 Les navigateurs sont avisés qu'ils peuvent rencontrer d'importantes concentrations de bateaux de pêche lors de la saison de navigation dans le Déroit de Belle Isle et ses approches.
- 10.2 Les navires faisant route dans ce secteur sont priés de naviguer avec prudence afin d'éviter les risques d'abordage avec les bateaux en train de pêcher et exercer une veille radio continue sur la voie 16 de la bande VHF.
- 10.3 Les navigateurs peuvent communiquer auprès du centre SCTM situé à St. Anthony, *St. Anthony radio Garde côtière*, pour toute information concernant les activités de pêche.

11 Usage du radiotéléphone

- 11.1 Il est rappelé aux navigateurs qu'ils doivent assurer une écoute continue entre passerelles sur les voies radiotéléphoniques VHF appropriées, conformément aux dispositions du *Règlement sur les pratiques et les règles de radiotéléphonie en VHF*, lorsqu'ils naviguent dans les eaux sous juridiction canadienne.

Autorité : Garde côtière canadienne
Transports Canada

9 Marquage des engins de pêche

Pour remplir leurs tâches, les bâtiments du gouvernement doivent naviguer partout où le besoin se fait sentir et ne peuvent pas se borner de suivre les routes commerciales habituelles. Les bâtiments du gouvernement ont reçu instruction de prendre des mesures raisonnables pour éviter d'endommager les filets de pêche, les casiers et les lignes flottantes. De même, les pêcheurs doivent prendre des précautions raisonnables pour assurer la protection de leurs filets lorsqu'ils posent leurs engins. Aussi, un avis est donné aux pêcheurs qu'ils ne peuvent s'attendre que leurs réclamations pour dommages causés à leurs filets, casiers ou chaluts par des bâtiments du gouvernement soient reçues favorablement, s'ils ne marquent pas leurs engins de façon que dans les conditions dominantes il soit possible à la vigie d'un navire d'apercevoir les marques suffisamment tôt pour permettre d'éviter leurs engins.

Autorité : Garde côtière canadienne (Flotte)

9A Fermeture de la pêche au crabe : Deltaport et le port de traversiers de Tsawwassen

L'Administration portuaire Vancouver Fraser, connue sous le nom « Port of Vancouver », est un organisme établi et régi par la Loi maritime du Canada, ainsi que par le Règlement sur la gestion des administrations portuaires et ses lettres patentes. L'Administration portuaire Vancouver Fraser est chargée d'assurer la sécurité maritime dans les eaux relevant de son autorité.

Le ministère des Pêches et des Océans (MPO) est l'organisme fédéral qui offre les programmes et services qui encouragent l'utilisation et le développement durables des voies navigables et des ressources aquatiques du Canada. L'article 24 de la Loi sur les pêches du Canada stipule qu'« il est interdit de mouiller ou d'utiliser des sennes, filets ou autres engins de pêche de façon à nuire – ou à un endroit où ils pourraient nuire – à la navigation ».

L'Administration portuaire Vancouver Fraser et le MPO ont conjointement déterminé qu'il est nécessaire de fermer la pêche commerciale du crabe pour assurer la sécurité maritime de la zone décrite ci-après dans la section « zone de navigation fermée à la pêche ».

But

Le but de cette fermeture est de garantir la sécurité des navires de haute mer, des remorqueurs et des traversiers qui entrent au port de Deltaport et au port de traversiers de Tsawwassen et qui en sortent.

Engins de pêche : flotteurs utilisés pour les casiers à crabes et pièges

Les flotteurs utilisés pour les casiers à crabes et les pièges doivent en tout temps demeurer à l'extérieur de la zone de fermeture décrite ci-après et représentée sur la carte ci-jointe. Cette zone est strictement réservée à la navigation. Les flotteurs utilisés pour les casiers à crabes et les pièges installés à l'intérieur de la zone de fermeture seront retirés en vertu des pouvoirs de l'Administration portuaire Vancouver Fraser et du MPO. Les pêcheurs de crabe sont priés de penser, lorsqu'ils placent leurs engins de pêche en dehors de la zone de fermeture, aux conséquences que cela pourrait avoir pour la navigation.

Information sur la « zone de navigation fermée à la pêche » de Deltaport et du port de traversiers de Tsawwassen.

Description de la « zone de navigation fermée à la pêche » :

La zone de navigation fermée à la pêche comprend le bassin d'évitage adjacent au terminal à conteneurs, les chenaux d'approche des quais à charbon et le port de traversiers de Tsawwassen, conformément à la carte ci-jointe* et à la définition ci-après. Le niveau de référence des coordonnées est NAD 83.

Coordonnées de la zone à accès restreint : à partir de l'extrémité de rive du bassin d'évitage.

49° 01' 34" N – 123° 08' 47" W
49° 01' 28" N – 123° 08' 32" W
49° 01' 57" N – 123° 08' 27" W
49° 00' 56" N – 123° 08' 11" W
49° 00' 36" N – 123° 07' 46" W
49° 00' 26" N – 123° 07' 59" W
49° 00' 22" N – 123° 07' 50" W
49° 00' 28" N – 123° 07' 35" W
49° 00' 07" N – 123° 07' 07" W
49° 00' 07" N – 123° 11' 16" W
49° 00' 55" N – 123° 11' 16" W
49° 00' 46" N – 123° 10' 35" W
49° 01' 05" N – 123° 10' 19" W
49° 00' 49" N – 123° 09' 32" W, puis le long du rivage de Deltaport, revient au point de départ.

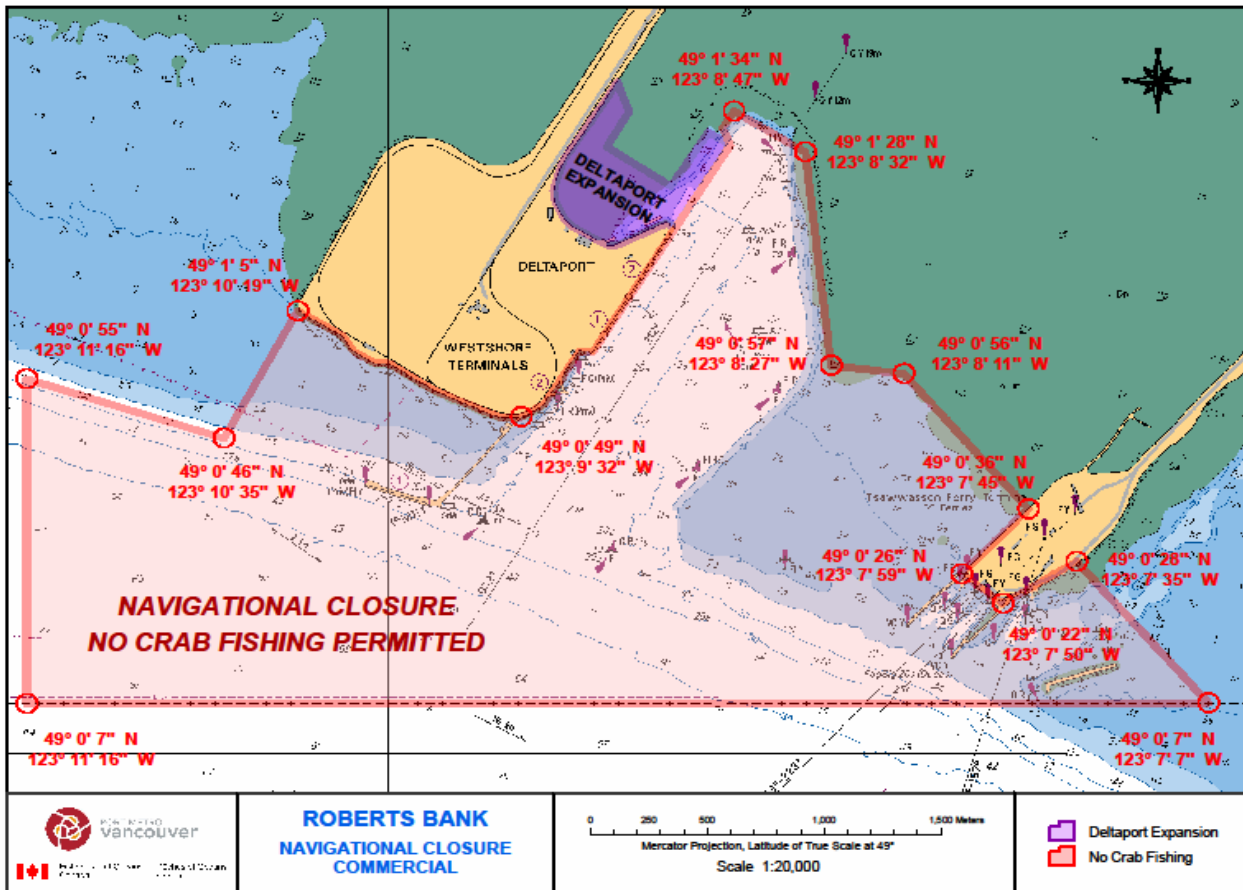
Numéros à appeler

En cas « d'urgence maritime », communiquez avec la radio de la Garde côtière canadienne sur VHF 16 ou, s'il n'y a pas d'urgence, communiquez avec les Services de communications et de trafic maritimes au 250-363-6333.

Pour les questions concernant la navigation, communiquez avec le centre des opérations de l'Administration portuaire Vancouver Fraser au 604-665-9086.

Pour les questions concernant les pêches et les infractions, communiquez avec le bureau local du MPO à Steveston, au 604-664-9250 pendant les heures de travail normales ou utilisez la ligne d'appel gratuite « Observer, Noter et Signaler » du MPO, disponible 24 h sur 24, en composant le 1-800-465-4336.

Pour les questions concernant la sécurité des bateaux, communiquez avec le Bureau de la sécurité navique de Transports Canada au 250-480-2792.



Autorité : Administration portuaire Vancouver Fraser

A5 SÉCURITÉ DES NAVIRES

10 Organisation du trafic maritime

1 GÉNÉRALITÉS

- 1.1 La règle 10 du *Règlement sur les abordages* s'applique à tous les navires naviguant dans ou à proximité d'un système d'organisation du trafic maritime.
- 1.2 Au moment d'être imprimés, les renseignements sur l'organisation du trafic maritime, contenus dans le présent avis, étaient à jour. Prière de consulter les éditions mensuelles des Avis aux navigateurs, pour connaître les modifications et additions. (NOTMAR.GC.CA)
- 1.3 Les navires peuvent s'exposer eux-mêmes à des poursuites judiciaires en responsabilité, s'ils quittent ces routes et sont impliqués dans un abordage. Les tribunaux maritimes ont jugé que du moment que, des systèmes d'organisation du trafic maritime sont mis en place en vue de la sécurité générale des navires et qu'ils figurent sur les cartes marines officielles, "c'est agir en navigateur négligent que de les quitter sans raison".
- 1.4 Les systèmes canadiens obligatoires d'organisation du trafic maritime sont modifiés de la façon suivante, par les dispositions visées à l'intertitre "Modifications canadiennes" de la règle 10 du *Règlement sur les abordages* :
 - .1 Dans les eaux et les zones de pêche canadiennes, un navire en train de pêcher, peut pêcher dans n'importe quelle direction, à l'intérieur ou à proximité d'un dispositif de séparation du trafic mais ne doit pas gêner le passage des navires que suit une voie de circulation.
 - .2 Tout navire à propulsion mécanique d'une longueur supérieure à 20 mètres est obligé d'emprunter la route située à l'intérieur d'un dispositif de séparation du trafic ou d'un système d'organisation du trafic maritime par laquelle il peut se rendre à destination en toute sécurité.
 - .3 Des dérogations conditionnelles sont aussi accordées aux navires à usages spéciaux.
- 1.5 Il est possible de trouver dans les *Instructions nautiques* appropriées et dans la publication de l'Organisation maritime internationale (OMI) intitulée "*Organisation du trafic maritime*," les renseignements détaillés concernant l'organisation du trafic maritime qui comprend les dispositifs de séparation du trafic, les routes en eaux profondes, les secteurs devant être évités et les autres mesures d'organisation du trafic.

2 MESURES CANADIENNES D'ORGANISATION DU TRAFIC

2.1 Systèmes canadiens obligatoires d'organisation du trafic

- **Aux abords de la baie Chedabucto (également adopté par l'OMI) (modifié en 2007)**
Cartes de référence: 4013, 4321, 4335 et 4374 (Canada)
- **Dans la baie de Fundy et ses abords (également adopté par l'OMI) (modifié en 2002)**
Carte de référence: 4011, 4012 (Canada)
- **Dans le détroit Juan de Fuca et ses abords (également adopté par l'OMI) (modifié en 2005)**
Cartes de référence: 3440, 3461, 3462, 3602 et 3606 (Canada), 18400, 18421, 18440, 18460, 18465, 18480 et 18485 (États-Unis)
- **Dans le détroit de Haro, Boundary Pass et le détroit de Georgia. (également adopté par l'OMI)**
Cartes de référence: 3461, 3462, 3440, 3601 et 3606 (Canada), 18421, 18423, 18431, 18432, et 18433 (États-Unis)
- **Dans le détroit de Georgia (également adopté par l'OMI) (modifié en 2004)**
Cartes de référence: 3462, 3463, 3492 et 3601 (Canada), 18421, 18431 et 18423 (États-Unis)

2.2 Systèmes canadiens recommandés d'organisation du trafic

- **Détroit de Johnstone - Dispositif de séparation du trafic dans les passages de Race et Current**
Carte de référence: 3544 (Canada)

Les navigateurs empruntant ce dispositif de séparation du trafic doivent avoir connaissance de la recommandation et de l'avertissement suivants:

"Il est recommandé aux navigateurs d'utiliser leur radiotéléphone pour faire connaître leur présence et avertir les autres navires.

AVERTISSEMENT

Dans certaines circonstances, un grand navire faisant route à l'ouest par courant de jusant peut éprouver des difficultés à négocier la courbe sur tribord dans le passage de Current et à parer le haut-fond Ripple. Dans ce cas, le capitaine peut décider de faire route à contre-sens de l'écoulement normal du trafic, dans le passage de Race et doit par tous les moyens, avertir les autres navires dans le secteur."

- **Détroit de Broughton Dispositif de séparation du trafic de l'île Haddington.**
Carte de référence: 3546 (Canada)

Les navigateurs empruntant ce dispositif de séparation du trafic doivent avoir connaissance de la recommandation et de l'avertissement suivants.

"Il est recommandé aux navigateurs d'utiliser leur radiotéléphone pour faire connaître leur présence et avertir les autres navires.

AVERTISSEMENT

Dans certaines circonstances, de grands navires et des remorqueurs traînant de longues remorques, faisant route à l'est, peuvent éprouver des difficultés à négocier la courbe sur tribord pour passer au sud de l'île Haddington. Dans ce cas, le capitaine peut décider de faire route à contre-sens de l'écoulement normal du trafic dans le passage d'Haddington et doit par tous les moyens, avertir les autres navires dans le secteur."

- **Dispositif de séparation du trafic de Vancouver et ses approches**
Cartes de référence : 3463, 3481 et 3526
- **Système d'organisation du trafic du Golfe et Fleuve Saint-Laurent**
Cartes de référence: 1203, 1220, 1221, 1236, 1320, 4002, 4020, 4021, 4022, 4024, 4025, 4026 et 4731 (Canada)
Le système modifié en vigueur le 1^{er} juillet 1992.
- **Système d'organisation du trafic d'Halifax et de ses approches.**
Carte de référence: 4320 (Canada)
- **Système d'organisation du trafic de la baie Placentia.**
Cartes de référence: 4839, 4841, 4622, 4624, 4016 et 4047 (Canada)
- **Système d'organisation du trafic de Bull Arm.**
Carte de référence: 4851 (Canada)

2.3 Mesures recommandées pour l'organisation du trafic sur les Grands Lacs

- .1 Le système d'organisation du trafic sur les Grands Lacs consiste en un système de "Voies de circulation séparées pour les navires" sur les lacs Ontario, Érié, Huron, Michigan et Supérieur.
- .2 Ces routes sont délimitées sur les cartes générales des Grands Lacs publiées à la fois par le Canada et les États-Unis et sont détaillées dans les *Instructions nautiques* appropriées.
- .3 Il est recommandé aux navigateurs, dans l'intérêt de la sécurité de la navigation et de la protection de l'environnement, de suivre rigoureusement ces routes.
- .4 La personne responsable de la navigation du navire devrait agir avec prudence si elle devait s'écarter des routes recommandées, au cas où le temps ou les glaces l'y forceraient.

2.4 Organisation du trafic dans les glaces

Prière de se reporter à l'Avis aux navigateurs N° 6 sur l'organisation du trafic dans les glaces, en eaux canadiennes

2.5 Zone d'exclusion pour les navires-citernes - Côtes du Pacifique

- .1 Du fait de la suppression de l'acheminement du pétrole par l'oléoduc trans-Alaska, une zone d'exclusion des navires-citernes (ZENC) a été établie au large de la côte du Pacifique du Canada.
- .2 Cette zone d'exclusion (ZENC) a pour but de garder les pétroliers chargés, à l'ouest des limites de la zone afin de protéger la côte et les eaux côtières d'un risque éventuel de pollution.
- .3 Les limites de la zone longent la frontière Canada/Alaska jusqu'à un point situé approximativement à 115 milles à l'ouest de l'île Langara, de là elles se dirigent vers le sud jusqu'à un point situé approximativement à 73 milles au sud-ouest du cap St. James, de là elles vont jusqu'à un point situé à 40 milles au sud-ouest de la pointe Amphitrite et de là droit vers l'est jusqu'à un point situé aux abords de cap Flattery.
- .4 La zone d'exclusion (ZENC) est délimitée comme suit:

Une ligne tracée à partir de	54°00'00"N	136°17'00"W
jusqu'à	51°05'00"N	132°30'00"W
jusqu'à	48°32'00"N	126°30'00"W
jusqu'à	48°32'00"N	125°09'00"W
- .5 Il est demandé aux navires-citernes chargés de pétrole brut de la TAPS, transitant le long de la côte du Pacifique, de naviguer au large des limites de cette zone d'exclusion.

2.6 Zone de prudence

- **FPSO Terra Nova (unité flottante de production, de stockage et de déchargement) (Grands Bancs de Terre-Neuve)**
Les navires devraient naviguer avec une prudence particulière dans la zone ayant un rayon de 10 nm centrée sur 46°28'.53N et 048°28'.86W. Tout navire qui planifie de traverser la zone de précaution est conseillé de contacter le navire FPSO sur le canal VHF 16 et de se conformer aux instructions données lors du transit dans la zone. Le mouvement des navires dans la zone est surveillé sur une base de 24 heures.

Cartes de référence: 4000, 4001,8011, et 8012 (Canada)

2.7 Zone à éviter

- **Zone périodique à éviter (juin au décembre) dans le bassin Roseway (au sud de la Nouvelle-Écosse)**
Cartes de référence: 4003, 4012, et 4230 (Canada)

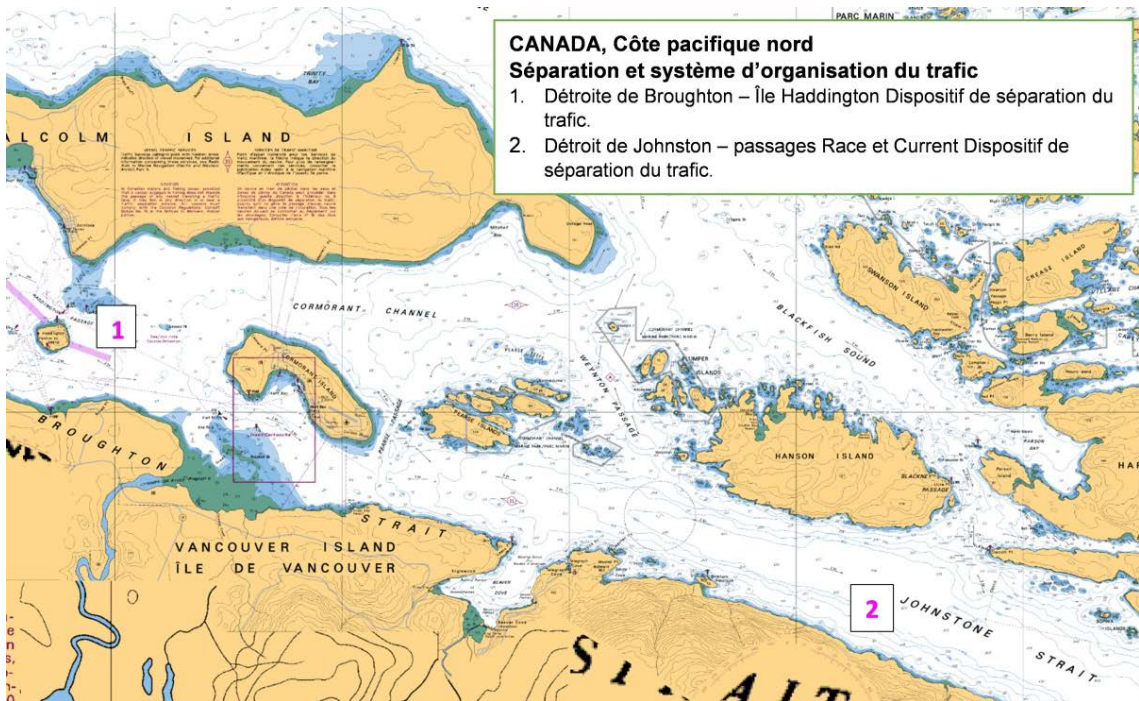
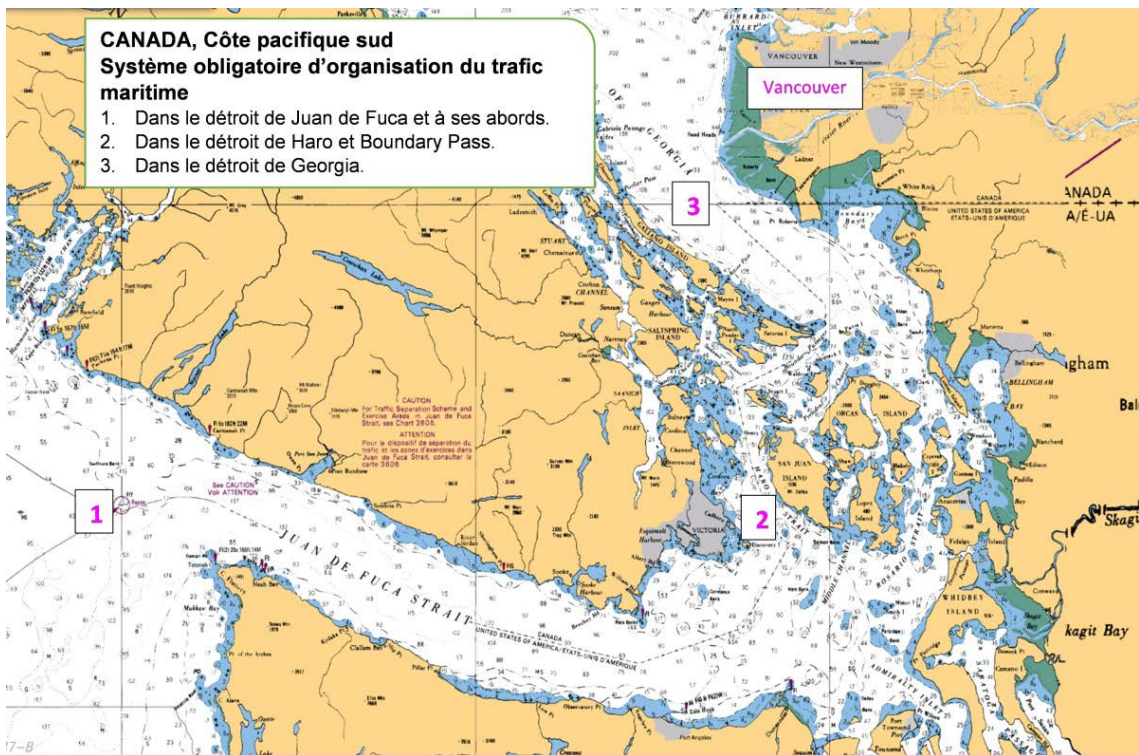
3 Mesures internationales d'organisation du trafic L/C

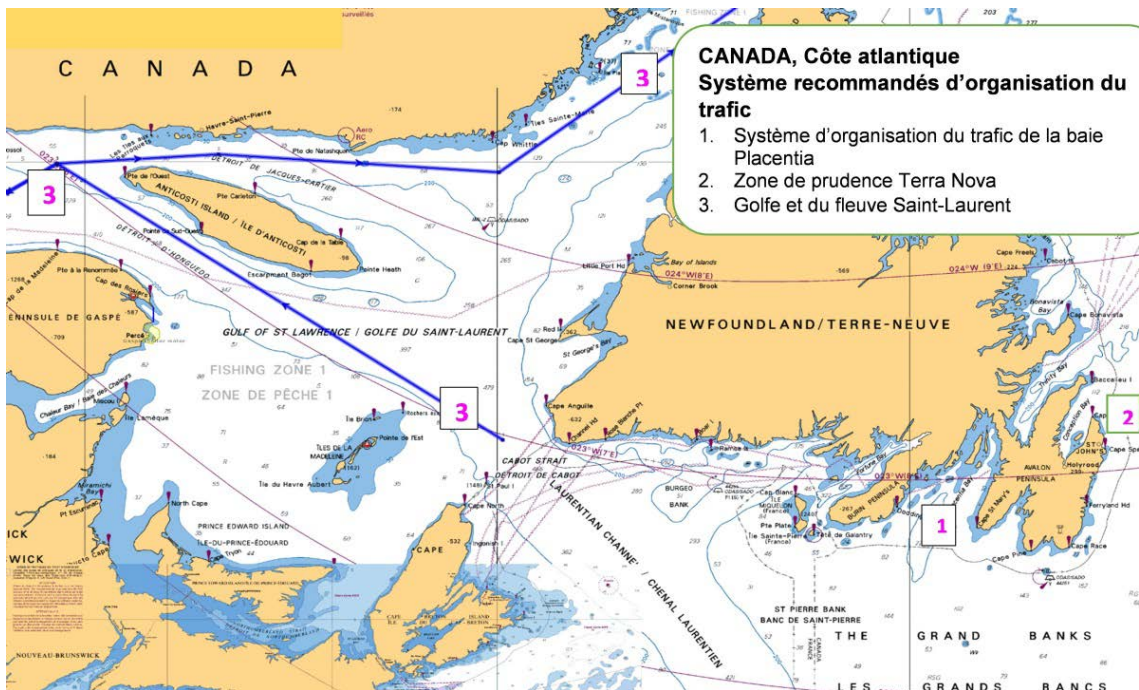
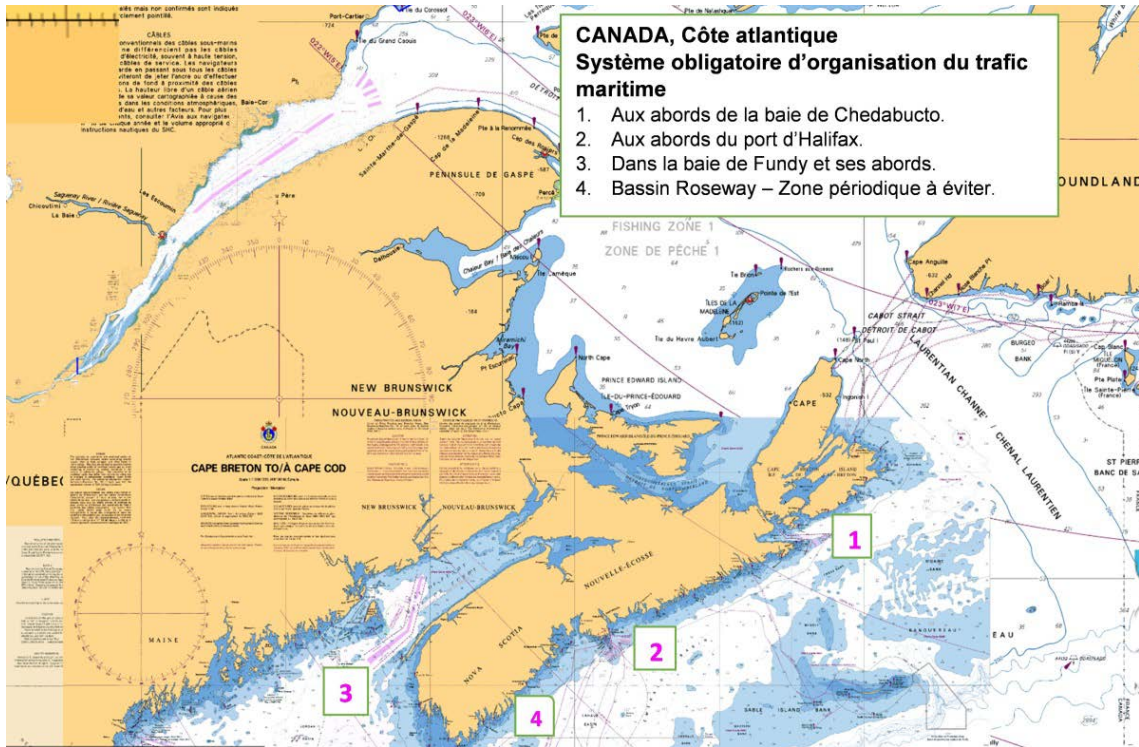
- 3.1 La publication de l'OMI intitulée "*Organisation du trafic maritime*", contient tous les détails et toutes les coordonnées de toutes les mesures d'organisation du trafic et des *Règles et recommandations communes de navigation* préconisées par l'OMI. Pour obtenir cette publication de l'OMI, veuillez vous reporter aux détails fournis dans l'Avis aux navigateurs N° 14. Vous pouvez également consulter les *Instructions nautiques* appropriées pour obtenir des renseignements supplémentaires.

4 Utilisation des systèmes d'organisation du trafic

- 4.1 Les systèmes d'organisation du trafic sont prévus pour une utilisation de jour et de nuit dans toutes les conditions météorologiques, dans des eaux complètement ou à peu près libres de glace, lorsque aucune manœuvre spéciale ni intervention de brise-glace ne sont nécessaires.
- 4.2 Sauf indication contraire, il est recommandé à tous les navires d'utiliser les systèmes d'organisation du trafic. Compte tenu de la nécessité d'une profondeur d'eau sous quille suffisante, il faut, si l'on décide d'utiliser un système d'organisation du trafic, prendre en considération la profondeur indiquée sur la carte, la possibilité de modifications intervenues dans les fonds marins depuis le dernier levé et les effets des conditions météorologiques et des marées sur la profondeur de l'eau.
- 4.3 Les navires qui naviguent à l'intérieur ou à proximité d'un dispositif de séparation du trafic doivent notamment se conformer aux dispositions de la règle 10 du *Règlement international pour prévenir les abordages en mer* afin de réduire la formation de risques d'abordages entre navires. Les autres règles du *Règlement sur les abordages* s'appliquent dans tous les cas, et en particulier les règles des sections II et III de la partie B, si l'on estime qu'il existe un risque d'abordage avec un autre navire.
- 4.4 Aux points de jonction où se rejoignent des courants de circulation venant de diverses directions, il n'est pas vraiment possible de procéder à une véritable séparation du trafic car il se peut que les navires soient obligés de couper des routes ou de changer de route. Les navires devraient donc naviguer avec une grande vigilance dans ces zones et ne pas perdre de vue que le simple fait de suivre une route directe ne donne pas à un navire de privilège spécial ni de droit de passage.
- 4.5 Une route en eau profonde est destinée essentiellement aux navires qui, en raison de leur tirant d'eau et de la profondeur d'eau disponible dans la zone en cause, ne peuvent utiliser qu'une telle route. Le trafic direct auquel les conditions susmentionnées ne s'appliquent pas devrait, si possible, éviter d'emprunter les routes en eaux profondes. Une route en eaux profondes est une route établie à l'intérieur de limites déterminées, ayant fait l'objet de levés hydrographiques précis, permettant de connaître la hauteur d'eau sur le fond et les obstacles immergés, tels qu'indiqués sur une carte.
- 4.6 Les zones de prudence devraient, autant que faire se peut, être évitées par les navires de passage qui n'empruntent pas les dispositifs de séparation du trafic ou routes en eaux profondes connexes, ou qui ne gagnent ni ne quittent les ports avoisinants. Une zone de prudence est une zone établie à l'intérieur de limites déterminées, où les navires doivent naviguer avec une prudence particulière et dans laquelle le sens de l'écoulement du trafic peut être recommandé.
- 4.7 Dans les routes à double sens de circulation, y compris les routes en eaux profondes, les navires devraient, dans toute la mesure du possible, rester sur tribord. Une route à double sens de circulation est une route située dans des limites déterminées, à l'intérieur desquelles le trafic s'effectue dans les deux sens. Son but est d'assurer aux navires la sécurité de la navigation dans des eaux où celle-ci est difficile ou dangereuse.

Autorité : Transports Canada












Symboles pour les éléments de base des mesures d'organisation du trafic

Sauf indication contraire, les symboles sont imprimés en couleur sur les cartes, généralement en magenta.

Voies

Réf.	Description	Symbologie SHC
1	Alignement de route (le trait continu indique la route à suivre; ‡ signifie "alignée")	
3	Voie recommandée s'appuyant sur des marques fixes	
4	Voie recommandée ne s'appuyant pas sur des marques fixes	
5.1	Voie à sens unique (et voie DW) s'appuyant sur des marques fixes	
5.2	Voie à sens unique (et voie DW), ne s'appuyant pas sur des marques fixes	
a	Voie à double sens	

Organisation du trafic

Réf.	Description	Symbologie SHC
10	Direction établie (obligatoire) du trafic	
11	Direction recommandée du trafic	
12	Ligne de séparation (grande échelle, petite échelle)	
13	Zone de séparation	
14	Limite de zone de mesure d'organisation de trafic restreint	
15	Limite de mesure d'organisation de trafic	
16	Zone de prudence	

La Carte n° 1, offre une explication des signes conventionnels, abréviations et termes utilisés par le SHC sur ses cartes marines. Les versions HTML et PDF de la Carte n° 1, font l'objet de mises à jour.

<http://www.charts.gc.ca/publications/chart1-carte1/index-fra.asp>

NOTES

- 1 Flèches dispersées sur la largeur de la route. Les flèches peuvent être incurvées. Là où les voies de circulation sont convergentes, les flèches devraient être orientées suivant la direction moyenne des limites latérales.
- 2 Flèches omises aux intersections (autres que les ronds-points) pour éviter d'attribuer la priorité à une voie.
- 3 Ligne de séparation de 3 mm de largeur si l'échelle de la carte le permet.
- 4 Teinte assez légère pour ne pas masquer les détails au-dessous.
- 5 Si les voies sont séparées par des obstacles naturels, peut être remplacé, le long des limites des voies, par le symbole de limites maritimes en général.
- 6 Jambages des T tournés en direction de la zone considérée.
- 7 Symbole destiné aux axes à suivre de près dans des zones insuffisamment hydrographiées.

10A Systèmes obligatoires de comptes rendus de navires (eaux non-canadiennes)

1. Généralités

- 1.1 Le chapitre V de la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) rend obligatoire l'utilisation de système de comptes rendus de navires approuvés par l'Organisation maritime internationale (OMI).
- 1.2 Les navires canadiens sont tenus d'utiliser tout système obligatoire de comptes rendus de navires approuvés par l'OMI pouvant s'appliquer à eux et devraient se mettre en rapport sans délai avec les autorités côtières lorsqu'ils pénètrent dans la zone visée par le système et, au besoin, lorsqu'ils la quittent.
- 1.3 Ces systèmes se trouvent dans des eaux ne relevant pas du Canada. De plus amples détails figurent dans les publications sur les aides radio à la navigation des administrations compétentes ou dans les sections pertinentes de la Liste des signaux radio de l'Amirauté (Admiralty List of Radio Signals) publiée par le Royaume-Uni.

2. Systèmes internationaux

- 2.1 Les systèmes de comptes rendus approuvés actuellement par l'OMI figurent ci-après et sont suivis des administrations compétentes :
 - **Région du détroit de Torres et de la route intérieure de la Grande Barrière** (Australie)
 - **Au large d'Ushant** (France)
 - **Dans la région maritime de Great Belt** (Danemark)
 - **Dans le détroit de Gibraltar** (Espagne, Maroc)
 - **Au large de Finistère** (Espagne)
 - **Dans les détroits de Malacca et de Singapour** (Malaisie, Singapour)
 - **Dans le détroit de Bonifacio** (Italie, France)
 - **Pas de Calais**
 - **Zones pour la protection des baleines noires de l'Atlantique Nord dans les secteurs au large des côtes Nord-Est et Sud-Est des États-Unis.**

Autorité : Transports Canada

11 Règlement sur les abordages

NOTA

Le *Règlement sur les abordages* correspond au *Règlement international de 1972, pour prévenir les abordages en mer*, accompagné des modifications canadiennes. Le *Règlement sur les abordages* est modifié de temps à autre en vue de faire appliquer les modifications internationales et canadiennes au besoin on peut consulter le règlement sur le site Internet de Transports Canada au <http://www.tc.gc.ca> ou <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/>.

1 Règles et dispositions spéciales de nature locale

- 1.1 Le cas échéant, des règles ou des dispositions spéciales sont présentées sous forme de MODIFICATIONS CANADIENNES et suivent immédiatement la règle internationale appropriée à laquelle elles s'appliquent.
- 1.2 On peut trouver d'autres dispositions régissant la conduite pendant la navigation en eaux canadiennes dans les règlements suivants :
 - .1 Le *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*,
 - .2 Le *Règlement sur la sécurité de la navigation dans les rivières St. Clair et Détroit*,
 - .3 Le *Règlement sur le mouillage de navires et*
 - .4 Des *règlements spéciaux pris par les administrations portuaires*.

2 Engin sans tirant d'eau

- 2.1 Des bâtiments sans tirant d'eau, notamment des aéroglisseurs, peuvent se rencontrer dans toutes les eaux.
- 2.2 Lorsqu'ils font route à grande vitesse, les aéroglisseurs sont très manœuvrables et ne produisent qu'un faible sillage. Lorsqu'ils sont exploités sans tirant d'eau, à grande vitesse, ils sont susceptibles d'effectuer de rapides changements de route et n'ont besoin que d'une courte distance pour stopper. Inversement lorsqu'ils manœuvrent à de relativement faibles vitesses semblables à celle d'un navire conventionnel, ils gouvernent difficilement et produisent une houache considérable.
- 2.3 Actuellement, tous les aéroglisseurs exploités dans les eaux canadiennes sont entièrement amphibies et sont propulsés et gouvernés par des hélices hors de l'eau, des gouvernails et des conduits d'air contrôlables. N'ayant pratiquement aucun contact avec la surface au-dessus de laquelle ils se déplacent, ils ne forment aucune houache lorsqu'ils naviguent à grande vitesse, mais s'ils ont le vent de travers ou opèrent une giration, ils présentent des angles de dérive ou d'embarquée très importants. L'orientation de leurs avants et l'aspect de leurs feux de navigation qui sont identiques à ceux d'un navire conventionnel de taille semblable, peuvent très bien ne pas donner une véritable indication de la direction dans laquelle ils se déplacent. Pour ce faire, tous les aéroglisseurs, lorsqu'ils sont exploités sans tirant d'eau, doivent montrer un feu à éclats de couleur jaune, d'un rythme de 120 éclats ou plus par minute, visible sur tout l'horizon.
- 2.4 Les navigateurs à bord de navires conventionnels se trouvant dans les parages d'un aéroglisseur, devront s'assurer de sa route vraie lorsqu'ils auront à évaluer des situations apparentes d'abordage et devront prendre des mesures pour les éviter.
- 2.5 Étant donné que les aéroglisseurs sont très bruyants, il se peut que les signaux émis par d'autres navires ne soient pas entendus par la personne en charge de la conduite de l'aéroglisseur.
- 2.6 Étant donné que les aéroglisseurs peuvent être exploités avec un tirant d'eau nul, ils naviguent fréquemment en dehors des chenaux maritimes normaux. À moins qu'ils ne fassent ou ne hissent des signaux de détresse, vous n'avez pas à les mettre en garde, à les signaler ou à les suivre.
- 2.7 En dehors des règlements sur les abordages, les aéroglisseurs amphibies, relevant du Canada, n'ont généralement pas à respecter les règlements pris en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada 2001(CSA2001)*.

Les autres moyens de s'assurer qu'il existe un niveau de sécurité au moins équivalent à celui exigé de la part d'un navire conventionnel, effectuant des opérations semblables, sont régis par la *Loi sur l'Aéronautique*, conformément au recueil de règles de sécurité de l'OMI, applicables aux engins à portance dynamique.

4 Signaux de dragage et de travaux sous-marins

- 4.1 Les navires effectuant des dragages ou des travaux sous-marins doivent, lorsque leur capacité de manœuvre est restreinte, montrer les feux et les marques visés à la règle 27 (b) et (d).
- 4.2 Une reproduction rigide du pavillon "A" du *Code international de signaux*, est un autre moyen acceptable d'aborder les marques prescrites à la règle 27(d). Cette disposition ne s'applique qu'aux petits bâtiments à capacité de manœuvre restreinte et participant à des opérations de plongée sous-marine. Les bâtiments effectuant des opérations de dragage ou des travaux sous-marins autres que des plongées sous-marines, ne sont pas autorisés à utiliser ce signal.
- 4.3 Cette reproduction rigide doit être arborée à bord du bâtiment de façon qu'elle soit visible sur tout l'horizon et elle doit avoir une hauteur minimale de 1 mètre pour être sûr que les navigateurs se trouvant dans les parages, pourraient la voir clairement et prendre les mesures appropriées.
- 4.4 Dans les eaux où des petits bâtiments exercent fréquemment leurs activités, les navigateurs verront souvent hissé sur des flotteurs ou des bouées, le pavillon "SCAPHANDRIER EN PLONGÉE". Le pavillon est rouge et comporte une bande diagonale blanche allant du haut du guindant jusqu'au bas du battant et il désigne une zone où des opérations de plongée sous-marine autonome ou autres activités sous-marine sont en cours. Les navires devront se tenir à distance et faire route à vitesse réduites.
- 4.5 Malgré son usage général, le pavillon " Scaphandrier en plongée " n'est pas un substitut du pavillon "a" exigé par le présent règlement.

5 Emploi inconvenant en mer de projecteurs et de lamparos

- 5.1 Des navigateurs naviguant dans les eaux côtières ont souvent signalé des cas d'utilisation inconvenant de projecteurs et de lamparos. Ces rapports sont transmis le plus souvent par des navigateurs qui empruntent les passages intérieurs de la Colombie-Britannique.
- 5.2 L'emploi inapproprié de ces feux pourrait compromettre la sécurité de la navigation et être considéré comme une infraction au *Règlement sur les abordages* du fait que l'éclat aveuglant de ces feux peut :
 - .1 gêner la vision nocturne des navigateurs se trouvant dans les parages et empêcher d'assurer une veille appropriée - règles 5 et 20(b) ,
 - .2 masquer les feux de navigation du navire qui emploie ces projecteurs ou lamparos, ce qui rend impossible pour les autres navigateurs la détermination de son cap et de son type d'activité - règle 20 (gêner la détermination du caractère distinctif des feux de navigation), et
 - .3 rendre la tâche difficile pour les navigateurs qui veulent identifier des aides à la navigation et leurs positions géographiques, dans le voisinage du navire qui emploie ces feux - règle 36 (être confondu avec toute autre aide à la navigation ou gêner un autre navire).
- 5.3 À plusieurs reprises, des navires équipés de lamparos à vapeur de sodium ont été pris par erreur et signalés comme étant des navires en feu. À la suite de ces rapports, le Centre de coordination de sauvetage (CCS) ou le Centre secondaire de sauvetage maritime (CSSM) a été alerté et des unités de sauvetage ont été dépêchées en réponse à une fausse alerte. L'usage de ces lamparos sera susceptible de réduire le niveau de vigilance d'autres navigateurs ce qui pourrait avoir pour conséquence qu'une véritable situation de détresse ne soit pas signalée. Les lamparos à vapeur de sodium peuvent aussi être pris à tort pour "des flammes à bord d'un navire (comme un baril de goudron ou un baril d'huile en feu, etc.)" ce qui est un signal de détresse prescrit par le *Règlement sur les abordages* annexe IV.
- 5.4 Par conséquent, les navigateurs sont avisés que lorsqu'ils font usage de tout type de projecteurs ou lamparos, ils doivent s'assurer que ceux-ci sont convenablement orientés et masqués, de façon qu'en toutes circonstances ces feux ne puissent gêner un autre bâtiment ou être visibles au-delà des abords immédiats du navire ou être faussement interprétés.
- 5.5 Le présent Avis n'interdit pas à un navire l'utilisation d'un feu à condition qu'il ne puisse être confondu avec les feux prescrits au *Règlement sur les abordages* ou n'empêche pas d'exercer une veille satisfaisante. De même, tout navire peut être équipé ou avoir à bord un projecteur ou un lamparo à condition qu'il soit utilisé de façon à ne pas gêner un autre navire.

- 5.6 Il est rappelé aux exploitants de petites embarcations que l'affaiblissement de l'acuité visuelle nocturne peut se prolonger durant plusieurs minutes, même si le projecteur a été éteint. Les personnes ayant en charge la conduite de ces embarcations, utilisant des projecteurs au cours de recherches et d'identifications, devraient réduire leur vitesse, de façon à ce que des mesures, destinées à éviter les abordages, puissent être prises dans les limites du champ de vision du projecteur. Une fois le projecteur éteint, la vitesse de l'embarcation ne devra pas être augmentée, tant que l'acuité visuelle nocturne de la personne en charge de l'embarcation, n'aura pas été totalement recouvrée.

6 Marques et feux spéciaux

- 6.1 Les feux et marques visés à ce paragraphe ne sont pas exigés par le *Règlement sur les abordages*, toutefois, les navigateurs doivent connaître leur existence et leur utilité.

6.2 Signal de nuit pour les navires demandant la libre pratique

Le *Code international de signaux*, stipule qu'un navire demandant LA LIBRE PRATIQUE peut montrer de nuit, là où ils sont le plus visibles, disposés verticalement, un feu rouge au-dessus d'un feu blanc, distants d'environ 2.0 m l'un de l'autre, visibles sur tout l'horizon. Ces feux ne doivent être montrés qu'aux abords d'un port.

6.3 Embarcations utilisées pour l'entretien des aides à la navigation

- .1 Des petites embarcations munies de moteurs hors-bords sont utilisées pour l'entretien des aides à la navigation dans la région située entre Grondines-Est et Sarnia. Ces embarcations ont une coque rouge et sont marquées bien en évidence "GCC".
- .2 Les navigateurs sont priés de faire route à une vitesse de sécurité en passant près des bouées où les embarcations sont en train d'effectuer des travaux.

6.4 Marquage des engins de pêche dans toutes les eaux de la côte du Pacifique relevant du Canada

- .1 À chaque extrémité d'un filet maillant utilisé par un bateau de pêche commerciale est maillée,
 - 1) de jour, une bouée à peinture irisée ou orange uni ayant une circonférence minimale de 125 centimètres et,
 - 2) de nuit, un fanal montrant un feu blanc.
- .2 La palangre dérivante utilisée à la pêche est marquée au moyen d'une bouée maillée à chacune de ses extrémités.
- .3 Un casier pour la capture des crabes ou des crevettes, mouillé seul, est marqué par une bouée.

7 Réflecteurs radar sur les petits bâtiments

- 7.1 On rappelle aux propriétaires/exploitants des petits bâtiments qu'il peut être très difficile de repérer leurs bâtiments au radar et, de ce fait, qu'ils peuvent être abordés et coulés ou chavirés par de grands bâtiments.
- 7.2 La règle 40 du *Règlement sur les abordages* exige que les petits bâtiments d'une longueur inférieure à 20 mètres ou les bâtiments constitués essentiellement de matériaux non-métalliques, installent ou aient à bord un réflecteur radar. Ces bâtiments constituent de très mauvaises cibles radar. Un réflecteur radar efficace, s'il est convenablement installé, peut accroître utilement la surface de diffusion de la cible radar d'un bâtiment correspondant et améliorer grandement ses chances d'être repéré.
- 7.3 Le Bulletin de la Sécurité des navires 07/2008 décrit les caractéristiques de sécurité découlant de l'utilisation de cet appareil.

Autorité : Transports Canada

12 Dommages attribuables à des excès de vitesse

1 Mise en garde

- 1.1 Ces dernières années, les dommages causés aux quais, aux abris pour embarcations, aux petites embarcations, aux navires amarrés à quai et l'érosion des rives et rivages causée par le retrait des eaux et le déferlement des vagues créées par le passage de navires et d'embarcations n'ont cessé d'augmenter.
- 1.2 De plus, il existe un risque de blesser sérieusement des personnes se trouvant sur ou près des rives et rivages. Les enfants sont particulièrement vulnérables à ces risques.
- 1.3 Le degré de retrait des eaux ainsi que les dimensions et l'intensité des vagues à une vitesse donnée varient d'après la forme de la coque et le tirant d'eau de chaque bâtiment. D'autres facteurs comprennent la proximité du bâtiment par rapport à la rive ou au rivage ainsi que la configuration du chenal.
- 1.4 Les niveaux élevés des eaux accroissent et étendent les effets dommageables du passage d'un bâtiment et ceci doit être pris en considération.
- 1.5 Les capitaines, les pilotes, les opérateurs et les propriétaires de bâtiments peuvent faire l'objet de poursuites judiciaires à la suite de préjudices subis par des blessés du fait de préjudices ou de blessures causés par le passage de leurs bâtiments.
- 1.6 Créer des règlements pour prévenir ce type de dommage exigerait d'adopter des limites de vitesse suffisamment faible pour empêcher les différents types de bâtiments de causer des dommages. Toutefois, cela imposerait à certains bâtiments des limitations de vitesse peu réalistes, pouvant rendre la navigation dangereuse en diminuant leur capacité à manoeuvrer ou causer des contraintes économiques et d'agrément excessives.
- 1.7 Ces mesures réglementaires peuvent être évitées si chaque personne ayant la responsabilité de la navigation d'un bâtiment qui, mieux que quiconque connaît ses caractéristiques, agit avec modération et ralentit au besoin. Il convient de porter une attention particulière à tous les facteurs qui pourraient contribuer à causer des dommages.

2 Limitations de vitesse spécifiques

- 2.1 Les limitations de vitesse sont détaillées dans:
 - .1 Le *Règlement sur les abordages*
 - .2 Les Instructions nautiques
 - .3 Le Manuel de la Voie maritime
 - .4 Le *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*
 - .5 Le *Règlement sur la sécurité de la navigation dans les Rivières Sainte-Claire et Détroit*
 - .6 Différents Avis aux navigateurs et avis de la Voie maritime
 - .7 Différents règlements et lois sur les ports
- 2.2 Les personnes ayant la responsabilité de la navigation des bâtiments doivent se référer aux Avis aux navigateurs et aux Avis à la navigation en vigueur pour tout ce qui a trait aux limitations de vitesse de nature temporaire ou à celles qui ont été modifiées. Des limitations de vitesse de nature temporaire peuvent être établies dans le but d'assurer la sécurité de la navigation ou la protection des personnes et des biens sur ou près des rives et rivages.

Autorité : Transports Canada

A6 CARTES MARINES ET PUBLICATIONS

13 Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques (1995) et liste provisoire des cartes

Le *Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques (1995)* exige que tout navire dans les eaux étant sous la juridiction canadienne, aient à bord, mettent à jour et utilisent les cartes, les *tables des marées*, les *livres des feux* et les autres publications nautiques appropriés émises par ou sous l'autorité des services hydrographiques canadiens. Une liste à jour des éditions courantes des cartes et des publications nautiques est disponible en ligne par l'entremise des éditions mensuelles des *Avis aux navigateurs* au www.notmar.gc.ca ou www.charts.gc.ca

ACCEPTATION DES PUBLICATIONS NAUTIQUES EN FORMAT ÉLECTRONIQUE AU CANADA

- Le *Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques (1995)* (RCPN) exige la présence à bord et l'utilisation de plusieurs publications nautiques. Au Canada, bon nombre de ces publications nautiques sont maintenant disponibles en format électronique et peuvent être téléchargées sur internet en format PDF (*carte no 1 – signes conventionnels, abréviations et termes, catalogue de cartes, Avis aux navigateurs (NOTMAR), Livre des feux, des bouées et des signaux de brume, Édition annuelle des Avis aux navigateurs, Aides radio à la navigation maritime, Navigation dans les glaces en eaux canadiennes*). De plus, certains bâtiments peuvent transporter des publications en format électronique, délivrées par une autre administration (c'est-à-dire, les publications numériques de l'Amirauté), conformément au paragraphe 6(3) du RCPN.
- La circulaire de l'OMI intitulée « *Exigences sur la responsabilité des publications à bord des navires (MSC-MEPC.2/Circ.2)* » autorise l'utilisation de publications électroniques si elles ont été émises par l'OMI, une administration ou une organisation autorisée par une administration. Le document électronique doit aussi être « traité selon la procédure SMS de contrôle des documents sur les navires, incluant la procédure de mise à jour en temps opportun ». Cependant, il existe une exception, car l'OMI exige que le *Code international de signaux* et le volume III du manuel IAMSAR soient toujours disponibles en format papier pour assurer l'accessibilité et la transférabilité en cas d'urgence.
- Aux termes de la Convention SOLAS, les cartes marines et les publications nautiques en format électronique peuvent être utilisées pour satisfaire aux exigences du chapitre V de la Convention SOLAS en matière de transport, à condition que des mesures auxiliaires adéquates soient en place.
- Le RCPN fournit des exigences détaillées pour les publications nautiques. Les publications nautiques sous forme électroniques doivent répondre aux mêmes exigences que les publications papier.

Par exemple :

- La publication doit être publiée ou émise par une autorité compétente;
- La publication doit couvrir complètement la zone de navigation et elle doit être à jour.

La publication électronique doit être facilement accessible à l'officier de quart à la passerelle en tout temps, et doit être consultable sur le pont de navigation.

Il devrait y avoir une copie de sauvegarde à bord. Il devrait y avoir une source d'énergie d'urgence pour le système principal.

Les mises à jour doivent être faites sur les deux systèmes (le système principal ainsi que le système auxiliaire) aussitôt que possible. Lorsque le navire est au port, elles doivent être appliquées avant la planification d'une traversée et le début du voyage.

Puisque tous les documents exigés par le RCPN doivent être à bord, l'accès à la publication au moyen d'Internet ne satisfait pas à cette exigence et n'est donc pas acceptable. Toutefois, les publications téléchargées et sauvegardées à bord ou les versions imprimées provenant de sources officielles sur Internet sont acceptables.

AVIS DE SÉCURITÉ IMPORTANT SUR LE FONCTIONNEMENT DU SYSTÈME ÉLECTRONIQUE DE VISUALISATION DES CARTES MARINES (SEVCM ou ECDIS)

Le Comité de la sécurité maritime (CSM) de l'Organisation maritime internationale (OMI) a approuvé la consolidation d'un document intitulé « ECDIS - Guide de bonnes pratiques », visant les anomalies de maintenance et d'affichage potentiel dans les systèmes ECDIS. Une copie électronique de cette circulaire peut être téléchargée à partir du site web de l'Organisation à <http://www.imo.org/OurWork/Circulars/Pages/Home.aspx>

L'Organisation hydrographique internationale (OHI) a publié une présentation de données ENC et contrôle de rendement en Octobre 2011. Ce contrôle est destiné à aider les marins et pour aider à déterminer l'ampleur des problèmes. Rapports de la mer reçus par l'OHI confirment qu'un certain nombre des ECDIS des fabricants ne parviennent pas à afficher des éléments sous-marins importants dans le mode d'affichage "Standard". Afin que tous les objets importants sont visibles pour le navigateur, ces ECDIS doivent être exploitées "écran total" ou en mode "Tout d'affichage" jusqu'à ce qu'une mise à jour du logiciel est mis à disposition par le fabricant. Les navigateurs sont fortement recommandé d'utiliser l'OHI ENC Présentation des données et contrôle de rendement émis par les fournisseurs de services ENC et est également disponible directement sur le site www.iho.int OHI pour vérifier le fonctionnement de leur ECDIS et de déterminer si leur système est affecté.

LISTE PROVISoire DES CARTES

- 1 Cette liste est publiée à titre de référence conjointement avec le *Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques (1995)* pour aider les navigateurs naviguant dans les eaux canadiennes ou zones de pêche, lorsqu'ils sont à destination ou en provenance des ports indiqués. Elle est aussi utilisée par les inspecteurs de Transports Canada, Sécurité et Sûreté maritime, dans l'application, principalement par des vérifications sur place, du *Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques (1995)*, et lorsqu'on exécute des inspections sous le régime du Contrôle des navires par l'État du Port.
- 2 Cette liste est basée sur les renseignements les plus récents au moment de sa publication. On doit consulter les catalogues nationaux des cartes à www.charts.gc.ca ou chez un détaillant autorisé à vendre les cartes du SHC ainsi que les *Avis aux navigateurs* appropriés à www.notmar.gc.ca pour tout renseignement sur les dernières éditions des cartes, les nouvelles cartes et les suppressions de cartes. Les cartes doivent être corrigées d'après tous les renseignements pertinents disponibles avant d'être utilisées pour la navigation d'un navire.
- 3 N'importe quelle carte identifiée sur la même ligne qu'une carte canadienne peut être utilisée comme équivalente dans la région immédiate concernée excepté ces cartes identifiées "RÉFÉRENCE" qui indiquent que leur échelle ne correspond pas avec celle requise par le Règlement.
- 4 Cette liste sera publiée annuellement et mise à jour par les Avis aux navigateurs.

Autorité : Transports Canada
Service hydrographique du Canada (SHC)

Numéro de la liste	TITRE DE L'INDEX
1	De Belle Isle à Montréal via le passage Jacques-Cartier
2	Le détroit de Canso jusqu'à Montréal, via la pointe de l'Est, Île-du-Prince-Édouard y compris l'arrivée à Point Tupper, (N.-É.)
3	Du détroit de Cabot à Montréal via le passage de Gaspé
4	En arrivant à Corner Brook, (T.-N.), par les routes énumérées dans les listes 1, 2 ou 3
5	En arrivant à Newcastle, (N.-B.), par les routes énumérées dans les listes 1, 2 ou 3
6	En arrivant à Dalhousie, (N.-B.), par les routes énumérées dans les listes 1, 2 ou 3
7	En arrivant à Sept-Îles, Qué., par les routes énumérées dans les listes 1, 2 ou 3
8	En arrivant à Port-Cartier, Qué., par les routes énumérées dans les listes 1, 2 ou 3
9	En arrivant à Baie-Comeau, Qué., par les routes énumérées dans les listes 1, 2 ou 3
10	En arrivant à Port Alfred, Qué., par les routes énumérées dans les listes 1, 2 ou 3
11	En arrivant à Holyrood, (T.-N.)
12	En arrivant à St. John's (T.-N.)
13	En arrivant à Lewisporte ou Botwood, (T.-N.), via St. John's et Hamilton Sound
14	En arrivant à Lewisporte ou Botwood, (T.-N.), via la baie Notre Dame
15	En arrivant à Come by Chance, (T.-N.)
16	En arrivant à Sydney, (N.-É.)
17	En arrivant à Halifax, (N.-É.)
18	En arrivant à Saint-Jean, (N.-B.)
19	En arrivant à Hantsport, (N.-É.)
20	En arrivant dans l'Arctique canadien
21	En arrivant à Churchill, Manitoba, via la côte du Labrador
22	En arrivant à Churchill, Manitoba, via la mer du Labrador
23	En arrivant à Nain (Voisey Bay) Terre-Neuve-et-Labrador, via la mer du Labrador
24	De Montréal à Thunder Bay
25	En arrivant à Vancouver, (C.-B.)
26	En arrivant à New Westminster, (C.-B.)
27	En arrivant à Roberts Bank, (C.-B.)
28	En arrivant à Esquimalt ou Victoria, (C.-B.)
29	En arrivant à Port Alberni, (C.-B.)
30	En arrivant à Prince Rupert, (C.-B.) via le détroit Hecate
31	En arrivant à Prince Rupert, (C.-B.) via l'entrée Dixon
32	En arrivant à Kitimat, (C.-B.) via l'entrée Dixon
33	Passages intérieurs, (C.-B.), Vancouver jusqu'au canal Portland
34	Autres cartes acceptées
35	Service Hydrographique du Canada – Éditions courantes des cartes

1. De Belle Isle à Montréal via le passage Jacques-Cartier

CATALOGUE CANADIEN				CATALOGUE DU R.-U.
Carte	CEN	Titre	Échelle 1:	Carte
8049(1)	N/A	St. Michael Bay to/à Gray Islands	500,000	324(1)
4731	N/A	Forteau Bay to/à Domino Run	250,000	4735 & 324 REFERENCE
4020	CA376094	Strait of Belle Isle/Détroit de Belle Isle	150,000	4735
4021	CA276138	Pointe Amour à/to Cape Whittle et/ and Cape George	350,000	4731
4002(1)	CA179245	Golfe du Saint-Laurent/ Gulf of St. Lawrence	750,000	4762(1)
4025	CA279043	Cap Whittle à/to Havre-Saint-Pierre et/ and Île d'Anticosti	300,000	4767
4026	CA279044	Havre Saint-Pierre et/and Cap des Rosiers à/to Pointe des Monts	300,000	4774
1236	CA279037	Pointe des Monts aux/to Escoumins	200,000	4777
	CA579040	Matane	20,000	
	CA579041	Rimouski, Pointe au Père	20,000	
	CA579039	Forestville	20,000	
	CA579038	Godbout	5,000	
1320	CA379232	Île du Bic au/to Cap de la Tête au Chien	80,000	4782
	CA579233	Les Escoumins	20,000	
	CA579234	Port de Gros-Cacouna	10,000	
1234	CA379029	Cap de la Tête au Chien à/ to Cap aux Oies	80,000	4783
	CA579031	Pointe de la Rivière du Loup	5,000	
	CA579033	Saint Siméon	5,000	
	CA579032	La Malbaie Pointe-au-Pic	5,000	
	CA579034	Cap à l'Aigle	5,000	
1233	CA479021	Cap aux Oies à/to Sault-au-Cochon	50,000	4784
	CA579024	Saint-Jean-Port-Joli	5,000	
	CA579022	Saint-Joseph-de-la-Rive	5,000	
	CA579023	Île aux Coudres	5,000	
1317	CA479025 CA479082	Sault-au-Cochon à/to Québec	50,000	4785
1316	CA579003 CA579081	Port de Québec - Quai Irving à/to Courville	15,000	4786
1315	CA479020	Québec à/to Donnacona	40,000	4787
	CA579224	Mouillage Saint-Nicolas	20,000	
1314	CA479017	Donnacona à/to Batiscan	40,000	4788
	CA579019	Portneuf	5,000	

(1) Facultative, parce que des cartes à plus grande échelle doivent être gardées à bord.

Toute carte de la liste figurant sur la même ligne que la carte canadienne peut être utilisée comme carte équivalente dans la région attenante concernée, à l'exception des cartes portant l'inscription "Référence", qui doivent uniquement être utilisées à titre de référence, leur échelle n'étant pas conforme à celle exigée par le règlement.

1. De Belle Isle à Montréal via le passage Jacques-Cartier (suite)

CATALOGUE CANADIEN				CATALOGUE DU R.-U.
Carte	CEN	Titre	Échelle 1:	Carte
1313	CA479014	Batiscan au/to Lac Saint-Pierre	40,000	4789
	CA479016	Port de Bécancour	15,000	
	CA479015	Port de Trois-Rivières	15,000	
1312	CA479129	Lac Saint-Pierre	40,000	4790
	CA579130	Port de Sorel-Tracy	10,000	
1311	CA479155	Sorel à/to Varennes	40,000	4791
	CA579156	Terminal de Contrecoeur	10,000	
	CA579246	Terminal pétrolier	10,000	
1310	CA579001 CA579080	Port de Montréal	15,000	4792

2. Le Déroit de Canso jusqu'à Montréal, via la pointe de l'Est, Île-du-Prince-Édouard y compris l'arrivée à Point Tupper, (N.-É.)

CATALOGUE CANADIEN				CATALOGUE DU R.-U.
Carte	CEN	Titre	Échelle 1:	Carte
4013	CA276204	Halifax to/à Sydney	350,000	4748
4321(2)	CA376230	Cape Canso to Liscomb Island	108,836	4748(2) REFERENCE
4335	N/A	Strait of Canso and Approaches/ et les approches	75,000	4756
4307	CA476277	Canso Harbour to/au Strait of Canso	37,500	4756 REFERENCE
4302	CA476678	Strait of Canso	30,000	4758
	CA576680	Point Tupper to/à Ship Point	15,000	
	CA576679	Canso Lock and Causeway/Écluse et Chaussée Surélevée de Canso	10,000	
4462	CA376242	St. George's Bay	75,200	4757
4023	CA276286	Northumberland Strait / Déroit de Northumberland	300,000	4765
4024	CA279075	Baie des Chaleurs/Chaleur Bay aux/ to Îles de la Madeleine	350,000	4766

Ensuite, les cartes énumérées sur la liste 1, de 4026 à 1310 inclusivement.

(2) Si le navire entre dans les eaux canadiennes pas couvert par la carte 4335.

Toute carte de la liste figurant sur la même ligne que la carte canadienne peut être utilisée comme carte équivalente dans la région attenante concernée, à l'exception des cartes portant l'inscription "Référence", qui doivent uniquement être utilisées à titre de référence, leur échelle n'étant pas conforme à celle exigée par le règlement.

3. Du Déroit de Cabot à Montréal via le passage de Gaspé

CATALOGUE CANADIEN				CATALOGUE DU R.-U.
Carte	CEN	Titre	Échelle 1:	Carte
4022	CA276271	Cabot Strait and approches / Déroit de Cabot et les approches, Scatarie Island to/à Anticosti Island / Île D'Anticosti	350,000	4764
4450(3)	N/A	St. Paul Island	24,300	4764(3) REFERENCE
	N/A	Atlantic Cove	12,150	
	N/A	MacDougall and Powers Cove	12,150	
	N/A	Trinity Cove	12,150	
4024	CA279075	Baie des Chaleurs/Chaleur Bay aux/ to Îles de la Madeleine	350,000	4766

Ensuite, les cartes énumérées sur la liste 1, de 4026 à 1310 inclusivement.

(3) Si le navire passe en deçà de 5 milles de ce qui apparaît sur la carte comme étant un danger pour la navigation.

4. En arrivant à Corner Brook, (T.-N.), par les routes énumérées dans les listes 1, 2 ou 3

Les cartes énumérées sur la liste 3, ou la liste 1 jusqu'à 4002, ou la liste 2 jusqu'à 4023 plus 4022, et :

CATALOGUE CANADIEN				CATALOGUE DU R.-U.
Carte	CEN	Titre	Échelle 1:	Carte
4661	N/A	Bear Head to/à Cow Head	147,300	4731 REFERENCE
	N/A	Green Cove	36,500	
	N/A	Trout River Bay	36,490	
4653	CA476190	Bay of Islands	50,000	4740
	N/A	Little Port	6,000	
	N/A	The Narrows	6,000	
4652	CA576185	Humber Arm, Meadows Point to/ à Humber River	14,600	4741
	CA576186	Corner Brook	7,200	

5. En arrivant à Newcastle, (N.-B.), par les routes énumérées dans les listes 1, 2 ou 3

Les cartes énumérées sur la liste 3, ou la liste 2 jusqu'à 4023 ou la liste 1 jusqu'à 4025 plus 4022 et 4024, et :

CATALOGUE CANADIEN				CATALOGUE DU R.-U.
Carte	CEN	Titre	Échelle 1:	Carte
4023	CA276286	Northumberland Strait / Déroit de Northumberland	300,000	4765
4906	CA376062	West Point à/to Baie de Tracadie	100,000	4765 & 4766 REFERENCE
4911	CA476133	Entrée à/Entrance to Miramichi River	25,000	
4912	CA476125	Miramichi	25,000	

Toute carte de la liste figurant sur la même ligne que la carte canadienne peut être utilisée comme carte équivalente dans la région attenante concernée, à l'exception des cartes portant l'inscription "Référence", qui doivent uniquement être utilisées à titre de référence, leur échelle n'étant pas conforme à celle exigée par le règlement.

6. En arrivant à Dalhousie, (N.-B.), par les routes énumérées dans les listes 1, 2 ou 3

Les cartes énumérées sur les listes 2 ou 3, ou la liste 1, jusqu'à 4025 plus 4024, et :

CATALOGUE CANADIEN				CATALOGUE DU R.-U.
Carte	CEN	Titre	Échelle 1:	Carte
4486	CA376187	Baie des Chaleurs/Chaleur Bay	150,000	4768
4426	N/A	Rivière Ristigouche/Restigouche River	36,360	4769
	N/A	Dalhousie Harbour	7,200	

7. En arrivant à Sept-Îles, (QC), par les routes énumérées dans les listes 1, 2 ou 3

Les cartes énumérées sur les listes 1, 2 ou 3, y compris la carte 4026, et :

CATALOGUE CANADIEN				CATALOGUE DU R.-U.
Carte	CEN	Titre	Échelle 1:	Carte
1221	CA379028	Pointe de Moisie à/to Île du Grand Caouis	75,000	4775
1220	CA479006	Baie des Sept-Îles	25,000	4776
	CA579008	Sept-Îles	10,000	
	CA579007	Pointe Noire	10,000	

8. En arrivant à Port-Cartier, (QC), par les routes énumérées dans les listes 1, 2 ou 3

Les cartes énumérées sur les listes 1, 2 ou 3, y compris la carte 4026, et :

CATALOGUE CANADIEN				CATALOGUE DU R.-U.
Carte	CEN	Titre	Échelle 1:	Carte
1226	N/A	Mouillages et Installations Portuaires/ Anchors and Harbour Installations – Haute Côté-Nord		4778
	CA579047	Port-Cartier	15,000	
	CA479051	Baie des Homards Mouillages/Anchors	50,000	
	CA479052	Île aux Oeufs Mouillages/Anchors	50,000	
	CA579048	Baie-Comeau	20,000	
	CA579048	Quai public/Public Wharf	10,000	
	CA579048	Quais/Wharves Cargill et Alcoa	10,000	

Toute carte de la liste figurant sur la même ligne que la carte canadienne peut être utilisée comme carte équivalente dans la région attenante concernée, à l'exception des cartes portant l'inscription "Référence", qui doivent uniquement être utilisées à titre de référence, leur échelle n'étant pas conforme à celle exigée par le règlement.

9. En arrivant à Baie-Comeau, (QC), par les routes énumérées dans les listes 1, 2 ou 3

Les cartes énumérées sur les listes 1, 2 ou 3, y compris les cartes 4026 et 1236, et :

CATALOGUE CANADIEN				CATALOGUE DU R.-U.
Carte	CEN	Titre	Échelle 1:	Carte
1226	N/A	Mouillages et Installations Portuaires/ Anchorages and Harbour Installations – Haute Côté-Nord		4778
	CA579047	Port-Cartier	15,000	
	CA479051	Baie des Homards Mouillages/Anchorages	50,000	
	CA479052	Île aux Oeufs Mouillages/Anchorages	50,000	
	CA579048	Baie-Comeau	20,000	
	CA579048	Quai public/Public Wharf	10,000	
	CA579048	Quais/Wharves Cargill et Alcoa	10,000	

10. En arrivant à Port Alfred, (QC), par les routes énumérées dans les listes 1, 2 ou 3

Les cartes énumérées sur les listes 1, 2 ou 3, y compris la carte 1320, et :

CATALOGUE CANADIEN				CATALOGUE DU R.-U.
Carte	CEN	Titre	Échelle 1:	Carte
1203	CA479053	Tadoussac à/to Cap Éternité	37,500	4779
	CA479087	Île Saint-Louis à/to Cap Éternité		
	CA579054	Tadoussac	5,000	
1202	CA479094	Cap Éternité à/to Saint Fulgence	37,500	4780
	CA579036	Terminal maritime de Grande Anse	15,000	
	CA579235	Baie des Ha! Ha!		

11. En arrivant à Holyrood, (T.-N.)

CATALOGUE CANADIEN				CATALOGUE DU R.-U.
Carte	CEN	Titre	Échelle 1:	Carte
4017	CA276092	Cape Race to/à Cape Freels	350,000	4733
4846	CA376015	Motion Bay to/à Cape St. Francis	60,000	4736
	CA576387	Quidi Vidi	5,000	
	CA576386	St. John's Harbour	5,000	
4847	CA376120	Conception Bay	60,000	4733 REFERENCE
	CA576121	Bell Island	2,500	
	CA576123	Foxtrap	5,000	
	CA576124	Port de Grave	5,000	
	CA576122	Portugal Cove	3,000	
4848	CA576115 CA576114	Holyrood and/et Long Pond	15,000	4733 REFERENCE
	CA576117	Generator Plant (Wharf) / Centrale d'énergie (Quai)	3,000	
	CA576116	Ultramar (Wharf/Quai)	3,000	
	CA576118	Holyrood (Marina)	3,000	

Toute carte de la liste figurant sur la même ligne que la carte canadienne peut être utilisée comme carte équivalente dans la région attenante concernée, à l'exception des cartes portant l'inscription "Référence", qui doivent uniquement être utilisées à titre de référence, leur échelle n'étant pas conforme à celle exigée par le règlement.

12. En arrivant à St. John's, (T.-N.)

La carte 4017 énumérée sur la liste 11, et :

CATALOGUE CANADIEN				CATALOGUE DU R.-U.
Carte	CEN	Titre	Échelle 1:	Carte
4846	CA376015	Motion Bay to/à Cape St. Francis	60,000	4736
	CA576387	Quidi Vidi	5,000	
	CA576386	St. John's Harbour	5,000	

13. En arrivant à Lewisporte ou Botwood, (T.-N.), via St. John's et Hamilton Sound

Les cartes énumérées sur la liste 11, jusqu'à 4847, et :

CATALOGUE CANADIEN				CATALOGUE DU R.-U.
Carte	CEN	Titre	Échelle 1:	Carte
4850	N/A	Cape St-Francis to/à Baccalieu Island and/et Heart's Content	60,000	4733 REFERENCE
	N/A	Old Perlican	15,000	
	N/A	Heart's Content	20,000	
4853	CA376243	Trinity Bay Northern Portion/ Partie Nord	60,000	
	CA476244	Trinity Harbour	25,000	
	CA576245	Trinity Wharves	2,500	
4854	CA376340	Catalina Harbour to/à Inner Gooseberry Islands	60,000	4733 REFERENCE
4857	CA376371	Indian Bay to/ à Wadham Islands	60,000	4733 REFERENCE
	CA576372	Lumsden Harbour	20,000	
4530	CA476279	Hamilton Sound, Eastern Portion/ Partie Est	40,000	
	CA576280	Carmanville	18,000	
4862	CA476813 CA476814	Carmanville to/à Bacalhao Island and/et Fogo	40,000	
4820	CA376655	Cape Freels to/à Exploits Islands	150,000	
4821	CA376656	White Bay and/et Notre Dame Bay	150,000	
4822	CA376660	Cape St. John to/à St. Anthony	150,000	
4863	CA476802 CA476803 CA476804	Bacalhao Island to/ à Black Island	40,000	
4886	CA576425 CA576426 CA576427	Twillingate Harbours	15,000	

Toute carte de la liste figurant sur la même ligne que la carte canadienne peut être utilisée comme carte équivalente dans la région attenante concernée, à l'exception des cartes portant l'inscription "Référence", qui doivent uniquement être utilisées à titre de référence, leur échelle n'étant pas conforme à celle exigée par le règlement.

14. En arrivant à Lewisporte ou Botwood, (T.-N.) via Notre Dame Bay

CATALOGUE CANADIEN				CATALOGUE DU R.-U.
Carte	CEN	Titre	Échelle 1:	Carte
4820	CA376655	Cape Freels to/à Exploits Islands	150,000	
4821	CA376656	White Bay and/et Notre Dame Bay	150,000	
4822	CA376660	Cape St. John to/à St. Anthony	150,000	
4863	CA476802	Bacalhao Island to/ à Black Island	40,000	
	CA476803			
	CA476804			
4865(4)	CA476168	Approaches to/à Lewisporte and/et Loon Bay	30,000	
	CA576169	Lewisporte	5,000	
4864	CA476639	Black Island to/à Little Denier Island	40,000	
4596(5)	N/A	Bay of Exploits, Sheet II (Middle/centre)	24,600	
4597(5)	N/A	Bay of Exploits, Sheet III (South/sud)	24,600	
4524(5)	CA576342	Botwood Harbour	9,000	
	CA576343	Botwood Wharves	4,500	

(4) Si arrivant à Lewisporte

(5) Si arrivant à Botwood

15. En arrivant à Come by Chance, (T.-N.)

CATALOGUE CANADIEN				CATALOGUE DU R.-U.
Carte	CEN	Titre	Échelle 1:	Carte
4016	CA276274	Saint-Pierre to/à St. John's	350,000	4734
4622	CA376173	Cape St. Mary's to/à Argientia Harbour and/et Jude Island	80,000	4737
4617	CA476300	Red Island to/à Pinchgut Point	40,000	4738
	CA576302	Buffett Harbour	6,000	
	CA576301	Long Harbour, Erco Wharf	6,000	
4839	CA476079	Head of/Fond de Placentia Bay	40,000	4739
	CA576082	Come by Chance and/et Arnold's Cove	20,000	

Toute carte de la liste figurant sur la même ligne que la carte canadienne peut être utilisée comme carte équivalente dans la région attenante concernée, à l'exception des cartes portant l'inscription "Référence", qui doivent uniquement être utilisées à titre de référence, leur échelle n'étant pas conforme à celle exigée par le règlement.

16. En arrivant à Sydney, (N.-É.)

CATALOGUE CANADIEN				CATALOGUE DU R.-U.
Carte	CEN	Titre	Échelle 1:	Carte
4367	CA376093	Flint Island to/à Cape Smoky	75,185	4764 REFERENCE
4266	CA576095	Sydney Harbour	20,000	4748 & 4764 REFERENCE
	CA576097	North Sydney	6,000	
	CA576096	International Piers	6,000	
	CA576099	Sydney Wharves/Quais	6,000	
	CA576098	Sydney River	6,000	
	CA576100	Sydport	6,000	

17. En arrivant à Halifax, (N.-É.)

CATALOGUE CANADIEN				CATALOGUE DU R.-U.
Carte	CEN	Titre	Échelle 1:	Carte
4320	CA376032	Egg Island to West Ironbound Island	145,000	4751
4237	CA476009	Approaches to/Approches au Halifax Harbour	40,000	4752
	CA576010	Sambro Harbour	20,000	
4203	CA576002	Halifax Harbour - Black Point to/ à Point Pleasant	10,000	4753
4202	CA576003	Halifax Harbour - Point Pleasant to/ à Bedford Basin	10,000	4754
	CA576004	Ocean Terminals	5,000	
4201	CA576001	Halifax Harbour - Bedford Basin	10,000	4755

Toute carte de la liste figurant sur la même ligne que la carte canadienne peut être utilisée comme carte équivalente dans la région attenante concernée, à l'exception des cartes portant l'inscription "Référence", qui doivent uniquement être utilisées à titre de référence, leur échelle n'étant pas conforme à celle exigée par le règlement.

18. En arrivant à Saint-Jean, (N.-B.)

CATALOGUE CANADIEN				CATALOGUE DU R.-U.
Carte	CEN	Titre	Échelle 1:	Carte
4011	CA276206	Approaches to/Approches à Bay of Fundy/Baie de Fundy	300,000	4746
4230(3)	CA376044	Little Hope Island to/à Cape St. Marys	150,000	4746 & 4747 REFERENCE
4118(3)	CA376024 CA376309	St. Marys Bay	60,000	4746 & 4747 REFERENCE
	CA476028	Petit Passage	30,000	
	CA576499	Weymouth	10,000	
	CA476027	Grand Passage	30,000	
	CA576026	East Sandy Cove	20,000	
	CA576500	Meteghan	10,000	
	CA576501	Saulnierville	5,000	
4116	CA376011	Approaches to/Approches à Saint John	60,000	4749
	CA576012	Dipper Harbour	20,000	
	CA576013	Musquash Harbour	20,000	
4117	CA576005	Saint John Harbour and Approaches/ et les Approches	15,000	4750

(3) Si le navire passe en deçà de 5 milles de ce qui apparaît sur la carte comme étant un danger à la navigation.

19. En arrivant à Hantsport, (N.-É.)

Les cartes énumérées sur la liste 18 jusqu'à la carte 4118(3), et:

CATALOGUE CANADIEN				CATALOGUE DU R.-U.
Carte	CEN	Titre	Échelle 1:	Carte
4010	CA276241	Bay of Fundy / Baie de Fundy (Inner portion / partie intérieure)	200,000	4745
4140	N/A	Avon River and Approaches/ et les approches	37,500	4745
	N/A	Hantsport Wharves	2,400	REFERENCE

20. En arrivant dans l'Arctique canadien

Veillez aller au site www.charts.gc.ca pour les cartes nautiques qui doivent être employées en naviguant dans les eaux arctiques canadiennes.

Toute carte de la liste figurant sur la même ligne que la carte canadienne peut être utilisée comme carte équivalente dans la région attenante concernée, à l'exception des cartes portant l'inscription "Référence", qui doivent uniquement être utilisées à titre de référence, leur échelle n'étant pas conforme à celle exigée par le règlement.

21. En arrivant à Churchill, (Manitoba), via la côte du Labrador

CATALOGUE CANADIEN				CATALOGUE DU R.-U.
Carte	CEN	Titre	Échelle 1:	Carte
8049(1)	N/A	St. Michael Bay to/aux Gray Islands	500,000	324(1)
4731	N/A	Forteau Bay to/à Domino Run	250,000	4735 REFERENCE
4732	N/A	Approaches to/Approches à Hamilton Inlet	223,975	324 & 4405 REFERENCE
4730	N/A	Nain to/à Domino Point	588,000	
5300	N/A	Baie D'Ungava / Ungava Bay	500,000	4406 REFERENCE
5450	CA173369 CA173378	Hudson Strait/ Déroit d'Hudson	1,000,000	4406 REFERENCE
5027	CA276821	Murphy Head to/aux Button Islands	200,000	
5063	CA476682 CA576683	Cap Kakkiviak to/à Duck Islands	40,000	
5064	CA476684	McLelan Strait	40,000	
	CA576686	Port Burwell	15,000	
	CA576685	Bowdoin Harbour	15,000	
	CA576687	Eastern Approach to McLelan Strait	15,000	
5065	CA476688	Gray Strait and/et Button Islands	40,000	
5412(3)	N/A	Erik Cove to/à Nuvuk Harbour, including/y compris Digges Islands	75,000	
	N/A	Port de Laperrière	18,000	
	N/A	Nuvuk and Ivugivik Harbours	25,000	
	N/A	Digges Harbour	15,000	
	N/A	Erik Cove	37,500	
5449	N/A	Hudson Bay/Baie d'Hudson Northern Portion/Partie Nord	1,000,000	
5400	N/A	Cape Churchill to/à Egg River	146,200	
5640	CA573227	Churchill Harbour	12,000	

22. En arrivant à Churchill, (Manitoba), via la mer du Labrador

CATALOGUE CANADIEN				CATALOGUE DU R.-U.
Carte	CEN	Titre	Échelle 1:	Carte
4700	N/A	Belle Isle to/à Resolution Island	1,000,000	4405 REFERENCE

Ensuite, les cartes énumérées sur la liste 20, de 5300 à 5640 inclusivement.

(1) Facultative, parce que des cartes à plus grande échelle doivent être gardées à bord.

(3) Si le navire passe en deçà de 5 milles de ce qui apparaît sur la carte comme étant un danger pour la navigation.

Toute carte de la liste figurant sur la même ligne que la carte canadienne peut être utilisée comme carte équivalente dans la région attenante concernée, à l'exception des cartes portant l'inscription "Référence", qui doivent uniquement être utilisées à titre de référence, leur échelle n'étant pas conforme à celle exigée par le règlement.

23. En arrivant à Nain (Voisey Bay) Terre-Neuve-et-Labrador, via la mer du Labrador

CATALOGUE CANADIEN			
Carte	CEN	Titre	Échelle 1:
5024	CA276652	Nunaksaluk Island to/à Cape Kiglapait	200,000
5051	CA376049	Nunaksuk Island to/à Calf, Cow and/et Bull Islands	60,000
5052	CA376050	Seniartlit Islands to/à Nain	60,000
5070	CA576654	Satsoak Island to/à Akuliakatak Peninsula	25,000

24. Montréal à Thunder Bay

Habituellement, les détaillants d'outre-mer et côtiers ne gardent pas ces cartes en stock, étant donné qu'elles peuvent être obtenues facilement en s'adressant aux agents accrédités du Service hydrographique du Canada à Montréal et en route vers les Grands Lacs.

CATALOGUE CANADIEN				CATALOGUE DES É.-U.	CATALOGUE DU R.-U.
Carte	CEN	Titre	Échelle 1:	Carte	Carte
1400(1)		St. Lawrence Seaway/Voie maritime du Saint-Laurent - Montréal to/ à Lake/Lac Ontario	125,000		4793
1429	CA579227	Canal de la Rive Sud	20,000		4793 REFERENCE
1430	CA479228	Lac Saint-Louis	25,000		
	CA579230	Sainte-Anne-de-Bellevue	10,000		
	CA579229	Rapides de Vaudreuil	10,000		
1431	CA473300	Canal de Beauharnois	25,000		
	CA573386	Baie Saint-François	12,000		
	CA573387	Port de Valleyfield	5,000		
1432	CA473233	Lac Saint-François/Lake St. Francis	25,000		
1433	CA473232	Île St. Regis to/à Croil Islands	25,000		
	CA573408	Cornwall	10,000		
1434	CA473111	Croil Islands to/à Cardinal	25,000		
1435	CA473275	Cardinal to/à Whaleback Shoal	25,000		
	CA573388	Brockville Narrows	15,000		
	CA573389	Prescott/Ogdensburg	15,000		
1436	CA473035	Whaleback Shoal to/ au Summerland Group	25,000		
1437	CA473034	Summerland Group to/ à Grindstone Island	25,000		
1438	CA473025 CA573361	Grindstone Island to/à Carleton Island	25,000		
1439	CA473036	Carleton Island to/au Charity Shoal	30,000		
2064	CA373063	Kingston to/à False Ducks Islands	61,500	14802	4794 REFERENCE
2060	CA373071	Main Duck Island to/ à Scotch Bonnet Island	77,700		
2000	CA273096	Lake Ontario/Lac Ontario	400,000	14800	

(1) Facultative, parce que des cartes à plus grande échelle doivent être gardées à bord.

Toute carte de la liste figurant sur la même ligne que la carte canadienne peut être utilisée comme carte équivalente dans la région attenante concernée, à l'exception des cartes portant l'inscription "Référence", qui doivent uniquement être utilisées à titre de référence, leur échelle n'étant pas conforme à celle exigée par le règlement.

24. Montréal à Thunder Bay (suite)

CATALOGUE CANADIEN				CATALOGUE DES É.-U.	CATALOGUE DU R.-U.
Carte	CEN	Titre	Échelle 1:	Carte	Carte
2077	CA373091	Lake Ontario/Lac Ontario Western Portion/Partie Ouest	100,000	14810	4794 REFERENCE
2042	CA573010	Welland Canal, St. Catharines to/ à Port Colborne	15,000		
2100	CA273094	Lake Erie/Lac Érié	400,000	14820	
2120	CA373093	Niagara River to/à Long Point	120,000	14823	
2123	CA373089	Pelee Passage to/à la Detroit River	100,000	14830	
14848(US)	US5MI21M	Detroit River	30,000	14848	
14850(US)	US4MI31M	Lake St. Clair	60,000	14850	
14852(US)	US5MI33M	St. Clair River	40,000	14852	
2228	CA373092	Lake Huron/Lac Huron Southern Portion/Partie Sud	120,000	14862	4794 REFERENCE
2200	US2MI60M	Lake Huron/Lac Huron	400,000	14860	
14864(US)	US4MI67M	Harrisville to Forty Mile Pt.	120,000	14864	
2297	N/A	Duck Islands to De Tour Passage	91,100	14880	
14882(US)	US5MI61M	St. Marys River - De Tour Passage to Munuscong Lake	40,000	14882	
14883(US)	US5MI62M	St. Marys River - Munuscong Lake to Sault Ste. Marie	40,000	14883	
14884(US)	US5MI63M	St. Marys River - Head of Lake Nicolet to Whitefish Bay	40,000	14884	
14962(US)	US4MI77M	St. Marys River to Au Sable Point	120,000	14962	
2310	CA373246	Caribou Island to Michipicoten Island	97,300		
2300	US2MI79M	Lake Superior/Lac Supérieur	600,000	14961	
14968(US)	US4MN22M	Grand Portage Bay to Shesheeb Point, Ont.	120,000	14968	
2301	CA373070	Passage Island to/à Thunder Bay	74,500	14968 REFERENCE	
2302	N/A	St. Ignace Island to Passage Island	73,000		
2311	CA373065	Thunder Cape to/à Pigeon River	72,900		
2314	CA573253	Port of Thunder Bay	20,000		
	N/A	North Harbour Facilities/ Installations Portuaires	5,000		
	N/A	Intercity Grain Terminals/Terminaux à Grain de L'inter-cité	5,000		
	N/A	Westfort Turning Basin/ Bassin D'évitage	10,000		
	N/A	Mission River Entrance Grain Terminals/Terminaux à Grain à L'entrée de Mission River	5,000		

Toute carte de la liste figurant sur la même ligne que la carte canadienne peut être utilisée comme carte équivalente dans la région attenante concernée, à l'exception des cartes portant l'inscription "Référence", qui doivent uniquement être utilisées à titre de référence, leur échelle n'étant pas conforme à celle exigée par le règlement.

AVIS AUX NAVIGATEURS 1 À 46
ÉDITION ANNUELLE 2018
PARTIE A – AIDES À LA NAVIGATION ET SÉCURITÉ MARITIME

25. En arrivant à Vancouver, (C.-B.)

CATALOGUE CANADIEN				CATALOGUE DES É.-U.	CATALOGUE DU R.-U.
Carte	CEN	Titre	Échelle 1:	Carte	Carte
3001(1)	CA270389	Vancouver Island/Île de Vancouver Juan de Fuca Strait to/à Queen Charlotte Sound	525,000		4922
3602	CA370203	Approaches to/Approches à Juan de Fuca Strait	150,000	18480	4945
3606	US3WA01M	Juan de Fuca Strait	110,000	18460 & 18465	4947
3461	US4WA34M	Juan de Fuca Strait, Eastern Portion/Partie Est	80,000	18465	4950
3440	CA470075	Race Rocks to/à D'Arcy Island	40,000		4953
3441	CA470003	Haro Strait, Boundary Pass and/ et Satellite Channel	40,000	18432 & 18433	4954
3442*	CA470005	North Pender Island to/à Thetis Island	40,000		4955
3473*	N/A	Active Pass, Porlier Pass and/ et Montague Harbour			
	CA570006	Active Pass	12,000		
	CA570007	Porlier Pass	12,000		
	CA570008	Montague Harbour	18,000		
3462	CA370367 CA370368	Juan de Fuca Strait to/ à Strait of Georgia	80,000	18421	4951
3463	CA370145	Strait of Georgia, Southern Portion/ Partie Sud	80,000		4952
3481	CA470072	Approaches to/Approches à Vancouver Harbour	25,000		4962
3493	CA570073	Vancouver Harbour, Western Portion/Partie Ouest	10,000		4963
3494	CA570123	Vancouver Harbour, Central Portion/Partie Centrale	10,000		4964
3495	CA570127	Vancouver Harbour, Eastern Portion/Partie Est	10,000		4965
	CA470194	Indian Arm – Continuation A	30,000		

(1) Facultative parce que des cartes à plus grande échelle doivent être gardées à bord.

*** Requis si vous approchez Vancouver via Swanson Channel ou Plumper Sound et ensuite à travers Active Pass ou Trincomali Channel et Porlier Pass**

26. En arrivant à New Westminster, (C.-B.)

Les cartes énumérées sur la liste 25 jusqu'à la carte 3463 inclusivement, et :

CATALOGUE CANADIEN				CATALOGUE DU R.-U.
Carte	CEN	Titre	Échelle 1:	Carte
3490	CA570015	Fraser River/Fleuve Fraser, Sand Heads to/à Douglas Island	20,000	4961

Toute carte de la liste figurant sur la même ligne que la carte canadienne peut être utilisée comme carte équivalente dans la région attenante concernée, à l'exception des cartes portant l'inscription "Référence", qui doivent uniquement être utilisées à titre de référence, leur échelle n'étant pas conforme à celle exigée par le règlement.

27. En arrivant à Roberts Bank, (C.-B.)

Les cartes énumérées sur la liste 25 jusqu'à la carte 3463 inclusivement, et :

CATALOGUE CANADIEN				CATALOGUE DES É.-U.	CATALOGUE DU R.-U.
Carte	CEN	Titre	Échelle 1:	Carte	Carte
3492	CA570297	Roberts Bank	20,000	18421 REFERENCE	4960

28. En arrivant à Esquimalt ou Victoria, (C.-B.)

Les cartes énumérées sur la liste 25 jusqu'à la carte 3440 inclusivement, et :

CATALOGUE CANADIEN				CATALOGUE DU R.-U.
Carte	CEN	Titre	Échelle 1:	Carte
3419	CA570138	Esquimalt Harbour	5,000	
3412	CA570562	Victoria Harbour	5,000	4959
	N/A	Portage Inlet	12,000	

29. En arrivant à Port Alberni, (C.-B.)

CATALOGUE CANADIEN				CATALOGUE DU R.-U.
Carte	CEN	Titre	Échelle 1:	Carte
3001(1)	CA270389	Vancouver Island/Île de Vancouver Juan de Fuca Strait to/à Queen Charlotte Sound	525,000	4922
3602	CA370203	Approaches to/Approches à Juan de Fuca Strait	150,000	4945
3671	CA470337 CA470338	Barkley Sound	40,000	4945 REFERENCE
3668	CA470167	Alberni Inlet	40,000	
	CA570168	Port Alberni	10,000	
	CA570170	Entrance to/Entrée à Useless Inlet	10,000	
	CA570169	Robbers Passage	10,000	

(1) Facultative, parce que des cartes à plus grande échelle doivent être gardées à bord.

Toute carte de la liste figurant sur la même ligne que la carte canadienne peut être utilisée comme carte équivalente dans la région attenante concernée, à l'exception des cartes portant l'inscription "Référence", qui doivent uniquement être utilisées à titre de référence, leur échelle n'étant pas conforme à celle exigée par le règlement.

30. En arrivant à Prince Rupert, (C.-B.) via le détroit Hécate

CATALOGUE CANADIEN				CATALOGUE DU R.-U.
Carte	CEN	Titre	Échelle 1:	Carte
3002(1)	CA270390	Queen Charlotte Sound to/à Dixon Entrance	525,000	4921
3744	CA270084	Queen Charlotte Sound	365,100	4923
3902	N/A	Hecate Strait	250,000	4928
3927	CA370298 CA370299 CA370300 CA370301	Bonilla Island to/à Edye Passage	77,800	4934
3956	CA470314 CA470315	Malacca Passage to/à Bell Passage	40,000	4935
3957	CA470074	Approaches to/Approches à Prince Rupert Harbour	40,000	4936
3958	CA570125	Prince Rupert Harbour	20,000	4937
	CA570126	Butze Rapids	5,000	
3955(2)		Plans - Prince Rupert Harbour		4938
	CA570066	Venn Passage	12,000	
	CA570067	Porpoise Harbour, Ridley Island and Approaches/et les approches	10,000	
	CA570068	Morse Basin and/et Denise Inlet	20,000	

(1) Facultative, parce que des cartes à plus grandes échelles doivent être gardées à bord.

(2) Si le navire entre à Porpoise Harbour.

31. En arrivant à Prince Rupert, (C.-B.) via l'entrée Dixon

CATALOGUE CANADIEN				CATALOGUE DU R.-U.
Carte	CEN	Titre	Échelle 1:	Carte
3800	CA370190 CA370191	Dixon Entrance	200,000	
3957	CA470074	Approaches to/Approches à Prince Rupert Harbour	40,000	4936
3958	CA570125	Prince Rupert Harbour	20,000	4937
	CA570126	Butze Rapids	5,000	
3955(2)		Plans - Prince Rupert Harbour		4938
	CA570066	Venn Passage	12,000	
	CA570067	Porpoise Harbour, Ridley Island and Approaches/et les approches	10,000	
	CA570068	Morse Basin and/et Denise Inlet	20,000	

(2) Si le navire entre à Porpoise Harbour.

Toute carte de la liste figurant sur la même ligne que la carte canadienne peut être utilisée comme carte équivalente dans la région attenante concernée, à l'exception des cartes portant l'inscription "Référence", qui doivent uniquement être utilisées à titre de référence, leur échelle n'étant pas conforme à celle exigée par le règlement.

32. En arrivant à Kitimat, (C.-B.) via l'entrée Dixon

CATALOGUE CANADIEN				CATALOGUE DU R.-U.
Carte	CEN	Titre	Échelle 1:	Carte
3800	CA370190 CA370191	Dixon Entrance	200,000	
3902	N/A	Hecate Strait	250,000	4928
3724	N/A	Caamano Sound and Approaches/ et les Approches	71,600	
3742	N/A	Otter Passage to/à McKay Reach	70,900	4929
3945	CA470590	Approaches to/Approches à Douglas Channel	40,000	
	N/A	Tuwartz Narrows	25,000	
	CA570592	Coghlan Anchorage	20,000	
3743	N/A	Douglas Channel	73,000	4930
3908	CA570626	Kitimat Harbour	15,000	4931

33. Passages intérieurs, (C.-B.), Vancouver jusqu'au canal Portland

CATALOGUE CANADIEN				CATALOGUE DU R.-U.
Carte	CEN	Titre	Échelle 1:	Carte
3493	CA570070	Vancouver Harbour, Western Portion/Partie Ouest	10,000	4963
3481	CA470072	Approaches to/Approches à Vancouver Harbour	25,000	4962
3512	CA370382	Strait of Georgia, Central Portion/ Partie Centrale	80,000	
3513	CA370016	Strait of Georgia, Northern Portion/Partie Nord	80,000	
3539	CA470017	Discovery Passage	40,000	
	CA470018	Seymour Narrows	20,000	
3540	CA570195	Approaches to/Approches à Campbell River	10,000	
3543	CA470019	Cordero Channel	40,000	
	CA570020	Dent and/et Yuculta Rapids	20,000	
	CA570021	Greene Point Rapids	20,000	
3544	CA470022	Johnstone Strait, Race Passage and/et Current Passage	25,000	
3545	CA470309	Johnstone Strait, Port Neville to/à Robson Bight	40,000	
3546	CA470310 CA470311	Broughton Strait	40,000	
	CA570027	Port McNeil	20,000	
	CA570026	Alert Bay	20,000	

Toute carte de la liste figurant sur la même ligne que la carte canadienne peut être utilisée comme carte équivalente dans la région attenante concernée, à l'exception des cartes portant l'inscription "Référence", qui doivent uniquement être utilisées à titre de référence, leur échelle n'étant pas conforme à celle exigée par le règlement.

33. Passages intérieurs, (C.-B.), Vancouver jusqu'au canal Portland (suite)

CATALOGUE CANADIEN				CATALOGUE DU R.-U.
Carte	CEN	Titre	Échelle 1:	Carte
3547	CA470312	Queen Charlotte Strait Eastern Portion/Partie Est	40,000	
	CA470313			
	CA570030	Stuart Narrows	20,000	
	CA570029	Kenneth Passage	20,000	
3548	CA470031	Queen Charlotte Strait Central Portion/Partie Centrale	40,000	
	CA470032	Blunden Harbour	15,000	
	CA470033	Port Hardy	15,000	
3549	CA470306	Queen Charlotte Strait Western Portion/Partie Ouest	40,000	
	CA470307			
	CA570035	Bull Harbour	20,000	
3550	CA470036	Approaches to/Approches à Seymour Inlet and/et Belize Inlet	40,000	
3934	CA470339	Approaches to/Approches à Smith Sound and/et Rivers Inlet	40,000	
	CA470340			
	CA570132	Darby Channel	15,000	
3935	CA470357 CA470358	Hakai Passage and Vicinity/et Environs	40,000	
3936	CA470318	Fitz Hugh Sound to/à Lama Passage	40,000	
	CA570319	Namu Harbour	20,000	
3938	CA470322	Queens Sound to/à Seaforth Channel	40,000	
	CA470568			
	CA470569			
	CA570566	Bella Bella	10,000	
	N/A	St. John Harbour	25,000	
3941	CA470577	Channels Vicinity of/ ChenauX Proximité de Milbanke Sound	40,000	
	CA570580	Jackson Narrows	12,000	
	CA570579	Nowish Cove	20,000	
3943	CA470584	Finlayson Channel and/et Tolmie Channel	40,000	
	CA570585	Meyers Narrows	12,000	
	CA570586	Hiekish Narrows	18,000	
3944		Princess Royal Channel	40,000	
	CA570589	Butedale	6,000	
3945	CA470590	Approaches to/Approches à Douglas Channel	40,000	
		Tuwartz Narrows	25,000	
	CA570592	Coghlan Anchorage	20,000	

Toute carte de la liste figurant sur la même ligne que la carte canadienne peut être utilisée comme carte équivalente dans la région attenante concernée, à l'exception des cartes portant l'inscription "Référence", qui doivent uniquement être utilisées à titre de référence, leur échelle n'étant pas conforme à celle exigée par le règlement.

33. Passages intérieurs, (C.-B.), Vancouver jusqu'au canal Portland (suite)

CATALOGUE CANADIEN				CATALOGUE DES É.-U.	CATALOGUE DU R.-U.
Carte	CEN	Titre	Échelle 1:	Carte	Carte
3946	CA470593 CA470594	Grenville Channel	40,000		4932
	CA570595	Union Passage	20,000		
	CA570596	Baker Inlet	20,000		
3947	CA470597	Grenville Channel to/ à Chatham Sound	40,000		4940
3957	CA470074	Approches to/Approches à Prince Rupert Harbour	40,000		4936
3959	CA470369 CA470370	Hudson Bay Passage	40,000		
3960	CA470363 CA470364	Approches to/Approches à Portland Inlet	40,000		
3994	CA470523	Portland Inlet, Khutzeymateen Inlet and Pearse Canal	40,000	17437 & 17427	
3933	CA370518	Portland Canal and/et Observatory Inlet	80,000	17427 & 17425	
3794	CA570080	Stewart	12,000		

34. Autres cartes acceptées

Le Canada a accepté que les cartes suivantes puissent être utilisées comme carte équivalente dans la région attenante concernée.

CATALOGUE CANADIEN				CATALOGUE DU R.-U.
Carte	CEN	Titre	Échelle 1:	Carte
1201	CA579237	Saint-Fulgence à/to Saguenay	15,000	4795
		Saguenay	5000	
2400	N/A	Great Lakes/Grands Lacs	1,584,000	4794
3000	CA270388	Juan De Fuca Strait to/à Dixon Entrance	1,250,000	4920
3443	CA470070	Thetis Island to/à Nanaimo	40,000	4956
3447	CA570383	Nanaimo Harbour and/et Departure Bay	10,000	4958
3458	N/A	Approches to/Approches à Nanaimo Harbour	20,000	4957
3603	CA370208	Ucluelet Inlet to/à Nootka Sound	150,000	4944
3604	CA370424	Nootka Sound to/à Quatsino Sound	150,000	4943
3605	CA370165	Quatsino Sound to/à Queen Charlotte Strait	150,000	4942
		Scott Channel	80,000	
4406	N/A	Tryon Shoals to/à Cape Egmont	75,574	4770

Toute carte de la liste figurant sur la même ligne que la carte canadienne peut être utilisée comme carte équivalente dans la région attenante concernée, à l'exception des cartes portant l'inscription "Référence", qui doivent uniquement être utilisées à titre de référence, leur échelle n'étant pas conforme à celle exigée par le règlement.

35. Service Hydrographique du Canada – Dates de l'édition courante des cartes

ÉDITIONS DES CARTES

Les trois termes définis ci-dessous sont utilisés pour indiquer le genre de publication.

CARTE NOUVELLE - "NEWCHT"

La première publication d'une carte marine canadienne couvrant une zone qui n'avait pas encore été représentée à l'échelle indiquée ou couvrant une zone différente de celle couverte par une carte existante.

NOUVELLE ÉDITION - "NEWEDT"

Nouvelle édition d'une carte existante, contenant des modifications essentielles pour la navigation en plus de celles signalées dans les Avis aux navigateurs, et annulant par conséquent les éditions en service.

RÉIMPRESSION

Un nouveau tirage de l'édition en vigueur d'une carte sur laquelle aucune modification importante pour la navigation n'a été incorporée à l'exception de celles diffusées préalablement dans les Avis aux navigateurs. Elle peut faire également l'objet de modifications provenant d'autres sources mais qui ne sont pas considérées comme essentielles à la navigation. Les tirages antérieurs de la même édition restent toujours en vigueur.

VEUILLEZ VISITER www.charts.gc.ca POUR UNE LISTE DE CARTES À JOUR.

Autorité : Service hydrographique du Canada (SHC)

14 Cartes et publications nautiques du Canada et publications internationales

Les cartes et publications nautiques du Canada sont disponibles auprès des dépositaires autorisés du Service hydrographique du Canada (SHC). Pour avoir la liste complète des dépositaires autorisés, consultez le site <http://www.charts.gc.ca/charts-cartes/dealer-depositaire-fra.asp>. Vous pouvez également communiquer avec le bureau de vente et de distribution du SHC :

Service hydrographique du Canada
Service à la clientèle
200, rue Kent
Ottawa, ON, K1A 0E6
Téléphone : (613) 998-4931 ou 1-866-546-3613
Facsimilé : (613) 998-1217
Courriel : shcinfo@dfo-mpo.gc.ca
Site Web: www.cartes.gc.ca

# d'item du SHC	Titre	Prix
	Cartes marines	5.00 à 88.00
P231 à P234, et J9	Catalogues régionaux des cartes et liste de prix	Gratuit
P240, P241 et P244	Atlas des courants de marée pour des zones spécifiques	16.50 à 35.00
Chart/Carte 3312	Jervis Inlet & Desolation Sound and Adjacent Waterways/et les voies navigables adjacentes	88.00
Chart/Carte 3313	Jervis Inlet & Desolation Sound and Adjacent Waterways/et les voies navigables adjacentes	88.00
	Instructions nautiques	
ARC400E	General Information, Northern Canada, 2009	26.95
ARC400F	Renseignements généraux, Nord canadien, 2009	26.95
ARC401E	Hudson Strait, Hudson Bay and Adjoining Waters, 2009	25.95
ARC401F	Détroit d'Hudson, baie d'Hudson et eaux limitrophes, 2009	25.95
ARC402E	Eastern Arctic, 2014	26.95
ARC402F	Arctique de l'Est, 2014	26.95
ARC403E	Western Arctic, 2011	21.95
ARC403F	Arctique de l'Ouest, 2011	21.95
ARC404E	Great Slave Lake and Mackenzie River, 2012	21.50
ARC404F	Grand lac des Esclaves et fleuve Mackenzie, 2012	21.50
ATL100E	General Information, Atlantic Coast, 2007	14.95
ATL100F	Renseignements généraux, Côte atlantique, 2007	14.95
ATL101E	Newfoundland, Northeast and East Coasts, 2013	14.95
ATL101F	Terre-Neuve, Côtes Nord-Est et Est, 2013	14.95
ATL102E	Newfoundland, East and South Coasts, 2008	14.95
ATL102F	Terre-Neuve, Côtes Est et Sud, 2008	14.95
ATL103E	Newfoundland, Southwest Coast, 2010	13.95
ATL103F	Terre-Neuve, Côte Sud-Ouest, 2010	13.95
ATL104E	Cape North to Cape Canso (including Bras d'Or Lake), 2010	14.95
ATL104F	Cape North à Cape Canso (y compris Bras d'Or Lake), 2010	14.95
ATL105E	Cape Canso to Cape Sable (including Sable Island), 2014	18.95
ATL105F	Cape Canso à Cape Sable (y compris île de Sable), 2014	18.95
ATL106E	Gulf of Maine and Bay of Fundy, 2001	18.95
ATL106F	Gulf of Maine et baie de Fundy, 2001	18.95

AVIS AUX NAVIGATEURS 1 À 46
ÉDITION ANNUELLE 2018

PARTIE A – AIDES À LA NAVIGATION ET SÉCURITÉ MARITIME

# d'item du SHC	Titre	Prix
ATL 107E	Saint John River, 2009	14.95
ATL 107F	Rivière Saint-Jean, 2009	14.95
ATL108E	Gulf of St. Lawrence (Southwest Portion), 2006	20.95
ATL108F	Golfe du Saint-Laurent (partie Sud-Ouest), 2006	20.95
ATL109E	Gulf of St. Lawrence (Northeast Portion), 2006	10.95
ATL109F	Golfe du Saint-Laurent (partie Nord-Est), 2006	10.95
ATL110E	St. Lawrence River, Cap Whittle/Cap Gaspé to Les Escoumins and Anticosti Island, 2011	10.95
ATL110F	Fleuve Saint-Laurent, Cap Whittle / Cap Gaspé aux Escoumins et île d'Anticosti, 2011	10.95
ATL111E	St. Lawrence River, Île Verte to Québec and Fjord du Saguenay, 2007	9.95
ATL111F	Fleuve Saint-Laurent, Île Verte à Québec et fjord du Saguenay , 2007	9.95
ATL112E	St. Lawrence River, Cap-Rouge to Montréal and Rivière Richelieu, 2009	9.95
ATL112F	Fleuve Saint-Laurent, Cap-Rouge à Montréal et rivière Richelieu, 2009	9.95
ATL120E	Labrador, Camp Islands to Hamilton Inlet (including Lake Melville), 2004	18.95
ATL120F	Labrador, Camp Islands à Hamilton Inlet (y compris Lake Melville), 2004	18.95
ATL121E	Labrador, Hamilton Inlet to Cape Chidley (including Button Islands and Gray Strait), 2016	9.95
ATL121F	Labrador, Hamilton Inlet à Cape Chidley (y compris Button Islands et Gray Strait), 2016	9.95
CEN300E	General Information, Great Lakes, 1996	14.95
CEN300F	Renseignements généraux, Grands Lacs, 1996	14.95
CEN301E	St. Lawrence River, Montréal to Kingston, 2010	14.95
CEN301F	Fleuve Saint-Laurent, Montréal à Kingston, 2010	14.95
CEN302E	Lake Ontario, 1996	14.95
CEN302F	Lac Ontario, 1996	14.95
CEN303E	Welland Canal and Lake Erie, 1996	14.95
CEN303F	Welland Canal et Lac Érié, 1996	14.95
CEN304E	Detroit River, Lake St.Clair, St.Clair River, 1996	9.95
CEN304F	Detroit River, Lac Sainte-Claire, St. Clair River, 1996	9.95
CEN305E	Lake Huron, St. Marys River, Lake Superior, 2000	19.95
CEN305F	Lac Huron, St. Marys River, Lac Supérieur, 2000	19.95
CEN306E	Georgian Bay, 2015	19.95
CEN306F	Baie Georgienne, 2015	19.95
CEN307E	North Channel of Lake Huron, 2000	14.95
CEN307F	North Channel (lac Huron), 2000	14.95
CEN308E	Rideau Canal and Ottawa River, 2003	19.95
CEN308F	Canal Rideau et rivière des Outaouais, 2003	19.95
CEN309E	Small Craft Guide, Trent-Severn Waterway, 2016	18.50
CEN309F	Guide nautique, Voie navigable Trent-Severn, 2016	18.50
PAC200E	General Information, Pacific Coast, 2006	19.95
PAC201E	Juan de fuca Strait and Strait of Georgia, 2012	26.95
PAC202E	Discovery Passage to Queen Charlotte Strait and West Coast of Vancouver Island, 2016	22.95
PAC205E	Inner Passage – Queen Charlotte Sound to Chatham Sound, 2002	19.95

AVIS AUX NAVIGATEURS 1 À 46
ÉDITION ANNUELLE 2018

PARTIE A – AIDES À LA NAVIGATION ET SÉCURITÉ MARITIME

# d'item du SHC	Titre	Prix
PAC206E	Hecate Strait, Dixon Entrance, Portland Inlet and Adjacent Waters and Haida Gwaii, 2015	19.95
P142	Small Craft Guide, Lake Nipissing, 1987	6.00
P143	Guide nautique, Lac Nipissing, 1987	6.00
	Tables des marées et courants du Canada – 2018	
P181	Volume 1 – Atlantic Coast and Bay of Fundy/Côte de l'Atlantique et baie de Fundy	6.50
P182	Volume 2 – Gulf of St. Lawrence/Golfe du Saint-Laurent –	6.50
P183	Volume 3 – St. Lawrence and Saguenay Rivers/Fleuve Saint-Laurent et rivière Saguenay –	6.50
P184	Volume 4 – Arctic and Hudson Bay/l'Arctique et la baie d'Hudson –	6.50
P185	Volume 5 – Juan de Fuca Strait & Strait of Georgia/Détroits de Juan de Fuca et de Georgia –	6.50
P186	Volume 6 – Discovery Passage & West Coast of Vancouver Island/Discovery Passage et côte Ouest de l'île de Vancouver	6.50
P187	Volume 7 – Queen Charlotte Sound to Dixon Entrance/Queen Charlotte Sound à Dixon Entrance	6.50
	Autres Publications	
P250	Tides in Canadian Waters	3.00
P251	Les marées dans les eaux du Canada	3.00
P252	Canadian Tidal Manual	20.00
P253	Manuel canadien des marées	20.00
P875E	Marine Environmental Handbook Arctic Northwest Passage	50.00
P875F	Manuel sur le milieu marin dans l'Arctique Passage du Nord-Ouest	50.00

NOTA :

Les publications des *Livres des feux, des bouées et des signaux de brume* sont disponibles sur le site Web des Avis aux navigateurs à <https://www.notmar.gc.ca/list-livre-fr.php>

NOTA :

Toutes les Lois et tous les Règlements sont accessibles via le site Web de Justice Canada à <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/>

Tous les règlements sont publiés sous format bilingue.

Des versions non-officielles, consolidées et à jour des règlements sont disponibles sur le site Web de Transports Canada à <http://www.tc.gc.ca>

Publications de la Voie maritime du Saint-Laurent	
<i>Le Manuel de la Voie maritime</i> (comprenant le Règlement sur la Voie maritime)/ <i>The Seaway Handbook</i> (includes Seaway Regulations) est disponible en français et en anglais	Gratuit
<i>Guide des embarcations de plaisance / Pleasure Craft Guide</i> , édition bilingue	Gratuit
<p>Les publications susmentionnées peuvent être obtenues en s'adressant à :</p> <p style="text-align: center;">Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent 202, rue Pitt Cornwall, ON, K6J 3P7 Téléphone : (613) 932-5170 Fascimile : (613) 932-7286 Site Web : http://www.greatlakes-seaway.com</p>	
<i>Les Avis aux navigateurs (Notices to Mariners)</i> sont publiés le dernier vendredi du mois, et sont disponibles en français et en anglais à http://www.notmar.gc.ca	Gratuit

¹Signifie que tout navire muni d'installation radiotélégraphique ou radiotéléphonique doit avoir à bord ces règlements.

Publications internationales

1. Publications radio

Les navires tenus d'être munis d'installations radio dont les voyages ne sont pas assujettis à la Convention sont tenus d'avoir à bord la publication *Aides radio à la navigation maritime*. De plus, les navires effectuant des voyages assujettis à la Convention, mais qui demeurent dans les zones océaniques A1 et A2 doivent avoir à bord la publication de l'UIT intitulée *Nomenclature des stations de navires* ou *Liste des indicatifs d'appel et des identités numériques*, ainsi qu'une publication qui énumère les services de radiocommunication des stations côtières se trouvant dans la région où la navire se trouve, notamment la publication de la National Imagery and Mapping Agency (NIMA) intitulée *Radio Navigational Aids – Pub 117*.

Les navires effectuant des voyages assujettis à la Convention dans les zones océaniques A3 et A4 doivent avoir à bord les documents énumérés à la section VA de la publication de l'UIT intitulée *Manuel à l'intention des services mobiles maritimes et des Services mobiles maritimes par satellites*, ainsi que la publication de l'OMI intitulée *Plan-cadre relatif aux installations et services à terre dans le système mondial de détresse et de sécurité en mer (Plan-cadre SMDSM)*.

Il est possible d'obtenir les publications de l'UIT en s'adressant à

Service des ventes
Union internationale des Télécommunications
Place des Nations
CH – 1211 Genève
Suisse
Téléphone : +41 22 730 6141 (anglais)
Téléphone : +41 22 730 6142 (français)
Facsimilé : +41 22 730 5194
Courriel : sales@itu.int
Site Web: <http://www.itu.int/fr/>

Il est possible d'obtenir les publications de NIMA en s'adressant à

Superintendent of Documents
P.O. Box 371954
Pittsburgh, PA 15250-7954
USA
Téléphone : (202) 512-1800
Facsimilé : (202) 512-2250

Liste	Titre	Prix
IV	Nomenclature des stations côtières et des stations effectuant des services spéciaux, Édition 2015, CD (UIT)	213 CHF (francs suisses)
V	Nomenclature des stations de navire et des identités du Service Mobile Maritime assignées, Édition 2016, CD (UIT)	322 CHF (francs suisses)
	UIT Manuel à l'usage des services mobile maritime et mobile maritime par satellite, Édition 2013	295 CHF (francs suisses)

2. Publications de l'OMI

Il est possible de se procurer les publications suivantes et tous les autres textes émis par l'OMI qui paraissent dans le catalogue (gratuit) des publications de l'OMI par le biais du site web à : <http://www.imo.org/> ou en s'adressant à :

OMI Service des publications,
Organisation Maritime International
4 Albert Embankment,
Londres, SE1 7SR,
Royaume Unis.
☎ : +44(0)20-7735-7611
☎ : +44(0)20-7587-3241
Courriel : sales@imo.org

Le paiement doit accompagner la commande et doit être effectué en livres sterling ou l'équivalent en devises américaines. (E = Édition anglaise, F = Édition française)

Les concessionnaires canadiens qui gardent un stock permanent de toutes les publications de l'OMI sont les suivants :

- 1 Binnacle Yachting Equipment & Accessories Ltd.**
15 Purcell's Cove Road, Halifax, N.-É., B3N 1R2
Téléphone : (902) 423-6464
Fax : (902) 479-1518
Courriel : charts@binnacle.com
Site Web : www.binnacle.com
- 2 Captain Andrew J. Rae and Sons Ltd.**
68 Lovett Lake Court, Halifax, N.-É., B3S 1B8
Téléphone : (902) 450-1022
Fax : (902) 450-1021
Courriel : info@nautsci.com
Site Web : www.nautsci.com
- 3 Captain Andrew J. Rae Marine Educational Services Ltd.**
68 Thornhill Drive, Halifax, N.-É., B3S 1B8
Téléphone : (902) 477-4692
Fax : (902) 477-2161
Courriel : info@nautscifaqs.com
Site Web : www.nautscifaqs.com
- 4 ICC The International Compliance Centre Inc.**
205 Matheson Boulevard East, Mississauga, ON, L4Z 1X8
Téléphone : (905) 890-7227
Fax : (905) 890-7070
Courriel : wheaps@thecompliancecenter.com
Site Web : www.thecompliancecenter.com

- 5 **Marine Press of Canada**
640 St. Paul West, Suite 300, Montréal, QC, H3C 1L9
Téléphone : (514) 866-8342
Fax : (514) 866-9050
Courriel : sales@marinepress.com
Site Web : www.marinepress.com
- 6 **Maritime Services Ltd.**
3440 Bridgeway Street, Vancouver, C.-B., V5K 1B6
Téléphone : (604) 297-1204 ou 1-888-387-8667 (sans frais)
Fax : (604) 294-0211
Courriel : sales@maritimeservices.ca
Site Web : www.maritimeservices.ca
- 7 **Nautical Mind Bookstore**
249 Queen's Quay West, Toronto, ON, M5J 2N5
Téléphone : (416) 203-0729
☎ : (416) 203-0729
Courriel : books@nauticalmind.com
Site Web : www.nauticalmind.com

L'OMI compte environ 250 publications, dont une grande partie est disponible sur disque compact ou disquette. Les détails peuvent être obtenus auprès de la section des publications de l'OMI ou par le biais de son site web (<http://www.imo.org/fr/Publications/Pages/CatalogueAndBookCodeLists.aspx>).

Depuis le 1^{er} avril 2013, la Garde côtière canadienne (GCC) a cessé l'impression de ses Livres des feux, de l'édition annuelle des Avis aux navigateurs, ainsi que de l'Édition annuelle des aides radio à la navigation maritime; cette mesure s'inscrit dans ses efforts relatifs à l'adoption des nouvelles technologies. Pour plus de détails visiter la page suivante : <https://www.notmar.gc.ca/paper-papier-fr.php>.

Code	Titre en français	Prix
EB001F*	DOCUMENTS DE BASE VOLUME I; Édition de 2010	£13
EA008F*	DOCUMENTS DE BASE VOLUME II; Édition de 2003	£10
E28F*	28ème SESSION Assemblée 2013 (résolutions 1060 à 1092)	£35
E29F*	29ème SESSION Assemblée 2015 (résolutions 1093 à 1109)	£35
ED100F*	RECUEIL INT'L DE RÈGLES RELATIVES À LA CONSTRUCTION ET À L'ÉQUIPEMENT DES NAVIRES TRANSPORTANT DES PRODUITS DANGEREUX EN VRAC (RECUEIL IBC); 2016	£45
EA104F*	RECUEIL INT'L DE RÈGLES RELATIVES À LA CONSTRUCTION ET À L'ÉQUIPEMENT DES NAVIRES TRANSPORTANT DES GAZ LIQUÉFIÉS EN VRAC (RECUEIL IGC); 2016	£20
EA105F*	RECUEIL INT'L DE RÈGLES RELATIVES À LA CONSTRUCTION ET À L'ÉQUIPEMENT DES NAVIRES TRANSPORTANT DES GAZ LIQUÉFIÉS EN VRAC (RECUEIL IGC); 1993	£14
E109F	RECUEIL INT'L DE RÈGLES RELATIVES À LA SÉCURITÉ AUX NAVIRES QUI UTILISENT DES GAZ OU D'AUTRES COMBUSTIBLES À FAIBLE POINT D'ÉCLAIR (RECUEIL IGF); 2016	£15
KF110F*	CONVENTION SOLAS, EDITION RECAPITULATIVE DE 2014	£90
E116F	CODE INTERNATIONAL POUR LA SÛRETÉ DES NAVIRES ET DES INSTALLATIONS PORTUAIRES (CODE ISPS); Édition de 2003	£14
KA116F*	GUIDE POUR LA SÛRETÉ MARITIME ET LE CODE ISPS; Édition de 2012	£50
EC117F*	CODE INTERNATIONAL DE GESTION DE LA SÉCURITÉ (CODE ISM) ET DIRECTIVES SUR L'APPLICATION DU CODE; Édition de 2014	£14
E128F	CODE POUR LES ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS; Édition de 2008	£10
KB155F*	RECUEIL DE RÈGLES SUR LES SYSTÈMES DE PROTECTION CONTRE L'INCENDIE (RECUEIL FSS); Édition de 2015	£30
E160F	RÉSOLUTIONS DE LA CONFÉRENCE SOLAS DE 1997 SUR LES NAVIRES DE CHARGE; Édition de 1999	£10

Code	Titre en français	Prix
EA185F	RECUEIL HSC 2000 - RECUEIL INTERNATIONAL DE 2000 DE RÈGLES DE SÉCURITÉ APPLICABLES AUX ENGIN À GRANDE VITESSE; Édition de 2008	£20
E188F	RECUEIL HSC 1994 - RECUEIL INTERNATIONAL DE RÈGLES APPLICABLES AUX ENGIN À GRANDE VITESSE, Édition de 1995	£16
E190F	DIRECTIVES POUR LES NAVIRES EXPLOITÉS DANS LES EAUX POLAIRES, Édition de 2010	£10
E191F*	RECUEIL SUR LA NAVIGATION POLAIRE, Édition de 2016	£20
KK200F*	CODE MARITIME INTERNATIONAL DES MARCHANDISES DANGEREUSES (Code IMDG); Édition de 2016 Amendment 38-16	£125
KI210F*	CODE IMDG – SUPPLÉMENT, Édition de 2014	£60
E241F*	RECUEIL INTERNATIONAL DE RÈGLES DE SÉCURITÉ POUR LE TRANSPORT DE GRAINS EN VRAC; Édition de 1991	£10
KH260F*	RECUEIL DE RÈGLES PRATIQUES POUR LA SÉCURITÉ DU TRANSPORT DES CARGAISONS SOLIDES EN VRAC ET SUPPLÉMENT, Édition de 2016	£55
EB265F*	RECUEIL INTERNATIONAL SUR LE PROGRAMME RENFORCÉ D'INSPECTIONS À L'OCCASION DES VISITES DES VRAQUIERS ET DES PÉTROLIERS, Édition de 2013	£15
EA266F	RECUEIL BLU (Y COMPRIS LE MANUEL BLU), Édition de 2011	£20
EA275F*	RECUEIL DE RÈGLES PRATIQUES POUR LA SÉCURITÉ DES NAVIRES TRANSPORTANT DES CARGAISONS DE BOIS EN PONTÉE, Édition de 2012	£15
EC282F*	CONVENTION INTERNATIONALE DE 1972 SUR LA SECURITE DES CONTENEURS (CSC), Édition de 2014	£12
EC284F*	CODE DE BONNE PRATIQUES OMI/OIT/CEE-ONU POUR LE CHARGEMENT DES CARGAISONS DANS DES ENGIN DE TRANSPORT (CODE CTU), Édition de 2014	£25
E288F	RECUEIL DE RÈGLES POUR LA SÉCURITÉ DU TRANSPORT DE CARGAISONS ET DE PERSONNES PAR DES NAVIRES RAVITAILLEURS AU LARGE (RECUEIL OSV); 2000	£10
E289F	DIRECTIVES POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DE QUANTITÉS LIMITÉES DE SUBSTANCES LIQUIDES NOCIVES EN VRAC À BORD DES NAVIRES; 2007	£10
EB290F	RÉCOMMANDATIONS RÉVISÉES RELATIVES À LA SÉCURITÉ DU TRANSPORT DES CARGAISONS DANGEREUSES DANS LES ZONES PORTUAIRES; 2007	£15
EB292F	RECUEIL DE REGLES POUR LA SECURITE DE L'ARRIMAGE ET DE L'ASSUJETISSEMENT DES CARGAISONS, Édition de 2011	£20
E370M	SIGNES INTERNATIONAUX DESTINÉS AUX USAGERS DES AÉROPORTS ET DES GARES MARITIMES	£20
E403F	CONVENTION INTERNATIONALE DE 1969 SUR L'INTERVENTION EN HAUTE MER EN CAS D'ACCIDENT ENTRAÎNANT OU POUVANT ENTRAÎNER UNE POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES; Édition de 1977	£10
E411F	CONVENTION INTERNATIONALE DE 1969 SUR LA RESPONSABILITÉ CIVILE POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES (CLC 1969); Édition de 1977	£10
E420B*	CONFÉRENCE DE 1971 SUR LA CRÉATION D'UN FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES, 1972	£10
E429B	CONFÉRENCE JURIDIQUE INTERNATIONALE DE 1971 SUR LE TRANSPORT PAR MER DES SUBSTANCES NUCLÉAIRES; Édition de 1972	£10
EA436F*	CONFÉRENCE JURIDIQUE INTERNATIONALE DE 1974 SUR LE TRANSPORT DES PASSAGERS ET DE LEURS BAGAGES À BORD DES NAVIRES, Édition de 2003	£10
EB444F*	LIMITATION DE LA RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE DE CRÉANCES MARITIMES; Édition de 2016	£10
E449F	DOCUMENTS OFFICIELS DE LA CONFÉRENCE INTERNATIONALE DE 1976 SUR LLMC; Édition de 1983	£10
E451F	CONFÉRENCE INTERNATIONALE DE 1989 SUR L'ASSISTANCE; Édition de 1989	£10
E452F	TECHNIQUES DE SURVEILLANCE SUR LE TERRAIN, SIMPLES ET PEU CÔUTEUSES, Édition de 2016	£15

Code	Titre en français	Prix
EA462F	CONFERENCE INTERNATIONALE SUR LA REPRESSION D'ACTES ILLICITES CONTRE LA SECURITE DE LA NAVIGATION: Édition de 2006	£10
E470F*	CONVENTION INTERNATIONALE DE NAIROBI SUR L'ENLÈVEMENT DES ÉPAVES, 2007	£10
I472F	DOCUMENTS OFFICIELS DE LA CONFÉRENCE INTERNATIONALE DE 1984 ; Édition de 1993	£60
E474F	RESPONSABILITÉ ET INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES; Édition de 1996	£10
EA479F*	CONVENTION SNPD DE 2010, Édition de 2013	£25
E490M*	CONVENTION INTERNATIONALE DE 2001 SUR LA RESPONSABILITÉ CIVILE POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES DE SOUTE, Édition de 2004	£10
E501F	CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION DES EAUX DE LA MER PAR LES HYDROCARBURES; Édition de 1981	£10
EA531F*	DIRECTIVES POUR L'ÉVALUATION DES DÉCHETS EN VERTU DE LA CONVENTION ET DU PROTOCOLE DE LONDRES DÉCHETS; Édition de 2014	£25
EB532F*	CONVENTION DE LONDRES ET PROTOCOLE DE LONDRES, Edition de 2016	£15
E533F*	PROTOCOLE DE LONDRES – CE QU'IL EST ET COMMENT LE METTRE EN OEUVRE, Édition de 2014	£13
E537F*	DIRECTIVES POUR L'ÉCHANTILLONNAGE ET L'ANALYSE DES DÉBLAIS DE DRAGAGE DESTINÉS À ÊTRE ÉVACUÉS EN MER, Édition de 2005	£10
E538M*	ORIENTATIONS RELATIVES A LA MISE AU POINT DE LISTES D'INTERVENTION ET DE NIVEAUX D'INTERVENTION APPLICABLES AUX DÉBLAIS DE DRAGAGE, Édition de 2009	£10
E539F*	ORIENTATIONS DE 2012 POUR L'ETABLISSEMENT DE LISTES D'INTERVENTION ET DE NIVEAUX D'INTERVENTION POUR LES DECHETS DE POISSON, Édition de 2013	£10
E540F*	DIRECTIVES PORTANT SUR LES TECHNIQUES SIMPLES ET A FAIBLE COUT D'ÉVALUATION DES DEBLAIS DE DRAGAGE, Édition de 2013	£15
E542F*	TECHNIQUES DE SURVEILLANCE SUR LE TERRAIN, SIMPLES ET PEU COÛTEUSES, Edition de 2016	£10
E547F*	CÔNTRÔLE DU RESPECT DES DISPOSITIONS A L'AIDE DE TECHNIQUES SIMPLES ET PEU COÛTEUSES, Edition de 2017	£10
E551F*	CONVENTION INTERNATIONALE DE 1990 SUR LA PRÉPARATION, LA LUTTE ET LA COOPÉRATION EN MATIÈRE DE POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES, Édition de 1991	£10
E556F*	PROTOCOLE OPRC-HNS DE 2000	£10
EA557F*	MANUEL SUR LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES - Section I – PREVENTION, Édition de 2011	£16
EA569F*	MANUEL SUR LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES - Section IV – LUTTE CONTRE LES DÉVERSEMENTS D'HYDROCARBURES, Édition de 2003	£18
EA572F*	MANUEL SUR LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES - Section V – ASPECTS ADMINISTRATIFS DES INTERVENTIONS DE LUTTE CONTRE LA POLLUTION, 2009	£10
EA576F	DIRECTIVES OMI/PNUE SUR L'APPLICATION DE DISPERSANT CONTRE LES DÉVERSEMENTS D'HYDROCARBURES; 1995	£10
E580F	MANUEL OMI/PNEU SUR L'EVALUATION DES DOMMAGES CAUSES A L'ENVIRONNEMENT PAR LES DEVERSEMENTS D'HYDROCARBURES, 2009	£13
E582F*	DIRECTIVES POUR LA LUTTE CONTRE LES DÉVERSEMENTS D'HYDROCARBURES DANS LES COURANTS RAPIDES, Édition de 2013	£10
EB586F	PLANS D'URGENCE DE BORD CONTRE LA POLLUTION DE MER, Édition de 2011	£10
E620M*	CONVENTION SUR LA GESTION DES EAUX DE BALLAST, Édition de 2004	£10
EA631F	MANUEL SUR LA POLLUTION CHIMIQUE - Section 1 – ÉVALUATION ET INTERVENTION; Édition de 1998	£10

Code	Titre en français	Prix
EA633F	MANUEL SUR LA POLLUTION CHIMIQUE - Section 2 - RECHERCHE ET RÉCUPÉRATION DES MARCHANDISES EN COLIS PERDUES EN MER; Édition de 2007	£10
EB636F*	MARPOL - COMMENT PROCÉDER, Édition de 2013	£24
E637F*	MANUEL SUR LA POLLUTION CHIMIQUE - Section 3 - ASPECTS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIFS DES ÉVÉNEMENTS METTANT EN CAUSE DES SUBSTANCES SNPD, 2015	£15
EA646F	MATÉRIEL DE PRÉVENTION DE LA POLLUTION EN VERTU DE MARPOL; Édition de 2006	£18
EB650F*	PROCÉDURES DE CONTRÔLE DES NAVIRES PAR L'ÉTAT DU PORT; 2011 Édition de 2012	£16
E654F	DIRECTIVES POUR L'ÉVALUATION PROVISOIRE DES LIQUIDES TRANSPORTÉS EN VRAC, Édition de 1997	£10
EA680F	CONVENTION INTERNATIONALE DE 2001 SUR LE CONTRÔLE DES SYSTÈMES ANTISALISSURE NUISIBLES SUR LES NAVIRES; Édition de 2005	£12
E683F*	CONVENTION INTERNATIONALE DE HONG KONG POUR LE RECYCLAGE SUR ET ECOLOGIQUEMENT RATIONNEL DES NAVIRES (2009), Édition de 2013	£18
E685F	DIRECTIVES SUR LE RECYCLAGE DES NAVIRES; Édition récapitulative de 2006	£10
EB701F	CONFÉRENCE INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE; Édition de 2005	£22
E714F	CONFÉRENCE INTERNATIONALE DE 1969 SUR LE JAUGEAGE DES NAVIRES; Édition de 1970	£10
E727B	CONFÉRENCE INTERNATIONALE DE 1971 SUR LES NAVIRES À PASSAGERS QUI EFFECTUENT DES TRANSPORTS SPÉCIAUX; Édition de 1972	£10
E734B	CONFÉRENCE INTERNATIONAL DE 1973 SUR LES EMMÉNAGEMENTS À BORD DES NAVIRES À PASSAGERS QUI EFFECTUENT DES TRANSPORTS SPÉCIAUX; Édition de 1973	£10
EA749F	RECUEIL DE RÈGLES DE SÉCURITÉ POUR LES PÊCHEURS ET LES NAVIRES DE PÊCHE - PARTIE A : DIRECTIVES PRATIQUES DE SÉCURITÉ ET D'HYGIÈNE	£18
EA755F	RECUEIL DE RÈGLES DE SÉCURITÉ POUR LES PÊCHEURS ET LES NAVIRES DE PÊCHE, 2005 – PARTIE B : DISPOSITIONS À PRÉVOIR EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ET D'HYGIÈNE	£18
EA761F*	DIRECTIVES FACULTATIVES POUR LA CONCEPTION, LA CONSTRUCTION ET L'ÉQUIPEMENT DES NAVIRES DE PÊCHE DE FAIBLES DIMENSIONS; Édition de 2005	£15
E789F	RECUEIL DE RÈGLES APPLICABLES AUX NAVIRES EXISTANTS TRANSPORTANT DES GAZ LIQUÉFIÉS EN VRAC; Édition de 1976	£10
E794F	SÉCURITÉ DES NAVIRES DE PÊCHE; Édition récapitulative de 1995	£18
E800F*	NORMES DE CONSTRUCTION DES NAVIRES EN FONCTION D'OBJECTIFS APPLICABLES AUX VRAQUIERS ET AUX PÉTROLIERS ET DIRECTIVES CONNEXES, Édition de 2013	£12
EA807F	DIRECTIVES POUR LA CONCEPTION ET LA CONSTRUCTION DES NAVIRES RAVITAILLEURS AU LARGE; Édition de 2006	£10
E810F*	RECUEIL MODU DE 2009, Édition de 2010	£20
I815F	NIVEAUX DE BRUIT À BORD DES NAVIRES; Édition de 1982	£10
E817F*	RECUEIL DE REGLES RELATIVES AUX NIVEAUX DE BRUIT À BORD DES NAVIRES; Édition de 2014	£12
EA820F	RECUEIL DE RÈGLES DE SÉCURITÉ APPLICABLES AUX NAVIRES SPÉCIAUX, 2008; Édition de 2008	£10
EC844F*	CODE INTERNATIONAL POUR L'APPLICATION DES MÉTHODES D'ESSAI AU FEU (CODE FTP); Édition de 2012	£25
E861F	DISPOSITIFS À GAZ INERTE; Édition de 1990	£10
EB867F*	RECUEIL DE RÈGLES RELATIVES AUX ALERTES ET INDICATEURS 2009, Édition de 2010	£15

AVIS AUX NAVIGATEURS 1 À 46
ÉDITION ANNUELLE 2018
PARTIE A – AIDES À LA NAVIGATION ET SÉCURITÉ MARITIME

Code	Titre en français	Prix
EB874F*	RECUEIL INTERNATIONAL DE RÈGLES DE STABILITÉ À L'ÉTAT, 2008 Édition de 2009	£16
E877M*	PRÉVENTION DE LA CORROSION A BORD DES NAVIRES, Édition de 2010	£20
EB904F	CONFÉRENCE INTERNATIONALE DE 1972 SUR LA RÉVISION DES RÈGLES INTERNATIONALES POUR PRÉVENIR LES ABORDAGES EN MER; Édition de 2003	£10
EB910F*	MANUEL SUR LES RENSEIGNEMENTS SUR LA SECURITE MARITIME, Édition de 2015	£15
E916F	STCW-F 95; Édition de 1996	£10
EA949F	DOCUMENT DESTINÉ À SERVIR DE GUIDE POUR LA FORMATION DES PÊCHEURS ET LA DÉLIVRANCE DES BREVETS; Édition de 2001	£10
EB955F	CONVENTION SAR; Édition de 2006	£10
KI960F	MANUEL IAMSAR: Volume I; Édition de 2016	£25
KF961F*	Manuel IAMSAR : Volume II, Édition de 2016	£50
KI962F*	MANUEL IAMSAR: Volume III; Édition de 2016	£50
E968F	DIRECTIVES SUR LA FATIGUE; Édition de 2002	£15
E973F	HEURES DE TRAVAIL ET DE REPOS DES GENS DE MER; Édition de 1999	£10
EE982F*	ENGINS DE SAUVETAGE Y COMPRIS LE RECUEIL LSA, Édition de 2017	£30
EA987F*	SMCP de L'OMI (PHRASES NORMALISÉES DE L'OMI POUR LES COMMUNICATIONS MARITIMES)	£40
EA994F*	CODE INTERNATIONAL DE SIGNAUX; Édition de 2005	£49

Code	Titre du cours en français	Prix
ETA106F	Cours type: FORMATION SPÉCIALISÉE POUR LES TRANSPORTEURS DE GAZ LIQUIFIÉ; Édition de 1999	£32
ETA108F	Cours type: RADAR, APRA, TRAVAIL D'ÉQUIPE À LA PASSERELLE ET RECHERCHE ET SAUVETAGE NAVIGATION AU RADAR – NIVEAU DE DIRECTION; Édition de 1999	£12
ETA113F	Cours type: SOINS MÉDICAUX D'URGENCE – FORMATION DE BASE; Édition de 2000	£12
ETA114F	Cours type: SOINS MÉDICAUX D'URGENCE, Édition de 2000	£12
ETA115F	Cours type: SOINS MÉDICAUX, Édition de 2000	£30
ETA119F	Cours type: TECHNIQUES INDIVIDUELLES DE SURVIE, Édition de 2000	£16
ETA120F	Cours type: PRÉVENTION DE L'INCENDIE ET LUTTE CONTRE L'INCENDIE, Édition de 2000	£16
ETA122F	Cours type: SIMULATEUR DE NAVIRE ET TRAVAIL D'EQUIPE À LA PASSERELLE; Édition de 2002	£20
ETA123F	Cours type: APTITUDE À L'EXPLOITATION DES EMBARCATIONS, RADEAUX DE SAUVETAGE ET DES CANOTS AUTRES QUE LES CANOTS DE SECOURS RAPIDES; 2000	£16
ET124F	Cours type: COMPÉTENCE EN MATIÈRE D'EXPLOITATION DES CANOTS DE SECOURS RAPIDES; Édition de 2006	£16
ET128F	Cours type: FORMATION EN MATIÈRE D'ENCADREMENT DES FOULES, DE SECURITE DES PASSAGERS ET DE SECURITE, 2006	£32
ET129F	Cours type: FORMATION EN MATIÈRE DE GESTION DES CRISES ET DE COMPORTEMENT DE L'HOMME, DONT LA FORMATION À LA SÉCURITÉ DES PASSAGERS; 2006	£32
ET132F	Cours type: UTILISATION OPÉRATIONNELLE DES SYSTÈMES DE PASSERELLE INTÉGRÉS, Y COMPRIS DES SYSTÈMES DE NAVIGATION INTÉGRÉS; Édition de 2005	£20
ET133F	Cours type: SÉCURITÉ DES OPÉRATIONS DE PÊCHE (NIVEAU D'APPUI); Édition de 2005	£20
ET134F	Cours type: EXPLOITATION DES SYSTÈMES D'IDENTIFICATION AUTOMATIQUE (AIS); Édition de 2006	£30

Code	Titre du cours en français	Prix
ET135F	Cours type: SIMULATEUR DE MANUTENTION DE LA CARGAISON ET DU BALLAST À BORD DES TRANSPORTEURS DE GAZ DE PÉTROLE LIQUÉFIÉ (GPL), Édition de 2007	£20
ET136F	Cours type: SIMULATEUR DE MANUTENTION DE LA CARGAISON ET DU BALLAST A BORD DES TRANSPORTEURS DE GAZ NATUREL LIQUIFIÉ (GNL), Édition de 2007	£20
ET137F	Cours type: SIMULATEUR DE MANUTENTION DE LA CARGAISON ET DU BALLAST A BORD DES CHIMIQUERS, Édition de 2007	£20
ETA206F	Cours type: SIMULATEUR DE MANUTENTION DES CARGAISONS ET DE BALLASTAGE; Édition de 2002	£20
ETA303F	Cours type: VISITE DES INSTALLATIONS DE MACHINES, Édition de 2004	£24
ETA304F	Cours type: VISITE DES INSTALLATIONS ELECTRIQUES, Édition de 2004	£40
ETA305F	Cours type: VISITES RELATIVES AUX DISPOSITIFS DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET À LEURS INSTALLATIONS, Édition de 2004	£60
ETA307F	Cours type: VISITES DE LA COQUE ET DE LA STRUCTURE, Édition de 2004	£80
ETA308F	Cours type: VISITE DES AIDES ET DU MATÉRIEL DE NAVIGATION; Édition de 2004	£40
TA309F	Cours type: CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT, Édition de 2001	£24

Code	Titre du CD en français	Prix
D405B	CD: COURS D'INTRODUCTION A L'INTERVENTION EN CASE D'EVENEMENT METTAN EN CAUSE DES SNPD DANS LE MILIEU MARIN, Édition de 2011	£100

Légende

* - Le titre est également disponible en format papier.

E - Indique que le titre est en format livre électronique

I / T - Indique que le titre est en format papier seulement

K - Indique que le titre est en format fichier lecteur électronique

DÉPOSITAIRES AUTORISÉS DU SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA

Les dépositaires autorisés situées dans les principaux ports canadiens et étrangers, ont en stock les cartes marines et les publications canadiennes nécessaires aux navires de commerce dans leur région. Pour la liste complète des dépositaires autorisés, consulter les catalogues de cartes, publiés par le Service hydrographique du Canada à l'adresse suivante : <http://www.charts.gc.ca/charts-cartes/dealer-depositaire-fra.asp>.

<p>Service hydrographique du Canada Service à la clientèle 200, rue Kent Ottawa, ON, K1A 0E6 Téléphone : (613) 998-4931 ou 1-866-546-3613 Facsimilé : (613) 998-1217 Courriel : shcinfo@dfo-mpo.gc.ca Site Web: www.cartes.gc.ca</p>

Autorité : Service hydrographique du Canada (SHC)
Transports Canada

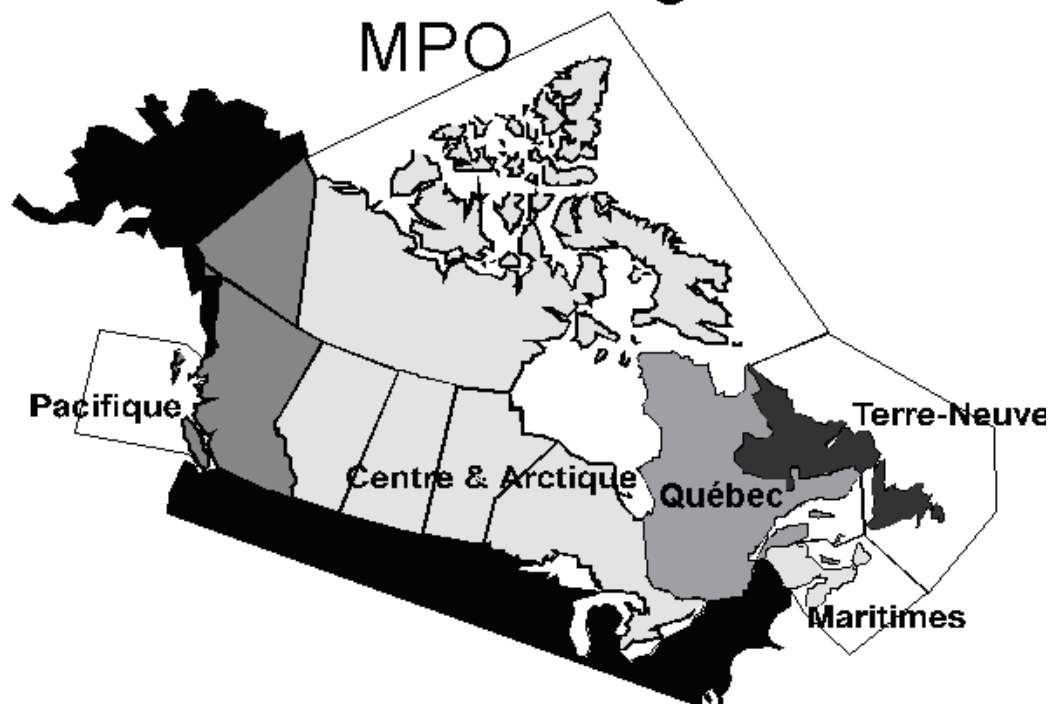
A7 OBSTRUCTIONS**15 Installations d'aquaculture**

L'installation des aires d'aquaculture dans les eaux navigables du Canada a atteint des niveaux élevés de concentration dans plusieurs localités. Des bouées d'avertissement sont mouillées afin de marquer les sites d'aquaculture et des bouées d'information sont utilisées pour délimiter les périmètres des sites loués. Tous les navigateurs doivent user de prudence et se tenir bien à l'écart de ces bouées. Les navigateurs ne devraient pas essayer de naviguer entre les sites d'aquaculture à moins qu'il soit évident que les canaux de navigation soient correctement identifiés.

Des avis à la navigation seront publiés par l'autorité locale de la Garde côtière canadienne dans l'éventualité où des changements de position seraient approuvés pour les sites d'aquaculture existants ou lorsque de nouveaux sites seront approuvés.

Autorité : Transports Canada (Programme de protection de la navigation)

Nouvelles Frontières régionales



16 Câbles sous-marins et aériens

Les signes conventionnels pour les câbles sous-marins et aériens indiqués sur la plupart des cartes marines du Service hydrographique du Canada ne font pas la distinction entre les câbles électriques, souvent de haut voltage, et les autres types de câbles (voir la *Carte n° 1, D26-27 et L30.1-32*).

Puisque les câbles sont sujets à de fréquents changements, il se peut que ceux qui ont été installés, enlevés ou modifiés depuis la date de publication d'une carte marine ne soient pas indiqués. Les changements aux câbles existants ne sont diffusés dans les *Avis aux navigateurs* (<http://www.notmar.gc.ca/>) que dans les cas suivants :

- (a) nouveaux câbles sous-marins – si le câble se trouve sur une carte marine autre qu'une carte pour embarcations et s'il est situé dans une région accessible à la navigation commerciale où le mouillage et le chalutage peuvent endommager le câble,
- (b) nouveaux câbles aériens – si le câble représente un danger à la navigation,
- (c) câbles existants – s'il y a des changements à la hauteur libre qui auraient des répercussions sur la navigation ou si le câble est enlevé.

1. CÂBLES SOUS-MARINS

AVERTISSEMENT - Les navigateurs doivent prendre toutes les dispositions pour éviter de mouiller ou chaluter dans les zones de câbles, même si aucune restriction à ce sujet n'est indiquée. Tout dégât causé aux câbles sous-marins peut entraîner des blessures et brouiller gravement les communications ou l'approvisionnement en électricité. Les navigateurs doivent exercer la même prudence partout où le symbole d'un câble sous-marin apparaît sur une carte marine.

Au cas où un bateau accroche un câble sous-marin, les navigateurs devront tout mettre en œuvre pour dégager l'ancre ou tout autre équipement en utilisant les méthodes ordinaires. En cas d'échec, ils doivent filer et abandonner l'ancre, ou l'équipement, sans tenter de sectionner le câble. **Un courant à haute tension passe au travers de certains de ces câbles sous-marins; toute tentative visant à couper le câble représente un danger de mort ou de brûlures graves.**

- a) Le bateau qui sectionne ou endommage un câble sous-marin pourrait faire l'objet de poursuites judiciaires et pourrait être tenu responsable des coûts et dépenses engendrés par les dégâts causés au câble.
- b) Les navigateurs devront se tenir à au moins un mille marin de tout navire posant ou réparant des câbles sous-marins. Le gréement de pêche et les filets devront être tenus à la même distance. Un délai d'un maximum de vingt-quatre heures sera accordé aux bateaux de pêche pour leur permettre de se conformer à cet avis.
- c) Les navigateurs ne devront pas s'approcher à moins d'un quart de mille marin des bouées indiquant la présence de câbles; le gréement de pêche et les filets seront tenus à la même distance.
- d) Les navigateurs pouvant produire la preuve qu'ils ont sacrifié une ancre, un filet ou tout autre équipement de pêche dans le but d'éviter d'endommager un câble sous-marin pourraient être indemnisés par le propriétaire du câble.

Pour tout renseignement complémentaire, référez-vous au site de l'*International Cable Protection Committee* à <http://www.iscpc.org/>

2. CÂBLES AÉRIENS

Dans les eaux à marées, la hauteur libre des câbles aériens est donnée au-dessus de la pleine mer supérieure, grande marée; dans les eaux où il n'y a pas de marées, la hauteur libre est donnée au-dessus du zéro des cartes. Par conséquent, dans les eaux où il n'y a pas de marées, la hauteur du niveau de l'eau au-dessus du zéro des cartes doit être déduite de la hauteur libre indiquée sur la carte marine, de façon à obtenir la véritable hauteur libre à un moment donné (voir la *Carte n° 1, D22*).

AVERTISSEMENT – En raison du danger d'arcs électriques provoqués par la présence de câbles aériens, les navigateurs doivent s'assurer de maintenir une distance sécuritaire entre leur bateau et tout câble aérien. Soyez prudent surtout avec les câbles à haut voltage. Si la hauteur libre à respecter pour éviter toute décharge électrique dangereuse entre le câble à haut voltage et un bateau navigant en dessous du câble ne peut être obtenue auprès des autorités, déduisez alors au moins 7 m de la hauteur libre.

Nous avisons les navigateurs que la véritable hauteur libre sous un câble aérien peut différer de sa valeur portée sur les cartes marines en raison des changements dans les conditions atmosphériques, des niveaux de l'eau et d'autres facteurs. Plus particulièrement, une épaisse glace peut réduire de manière significative les hauteurs libres indiquées sur les cartes marines.

Nous invitons les navigateurs à lire le volume pertinent d'*Instructions nautiques* pour prendre connaissance des conditions locales.

Autorité : Service hydrographique du Canada (SHC)

17 Rapports de sondes peu profondes

- 1 Les rapports de sondes peu profondes doivent être accompagnés de renseignements pertinents afin que le Service hydrographique du Canada puisse être en mesure de porter ces sondes sur les cartes.
- 2 Les sondes peu profondes signalées accompagnées de renseignements insuffisants peuvent être impossibles à porter sur les cartes ou même à être localisées par des examens ultérieurs effectués au moyen de levés hydrographiques.
- 3 Afin que les rapports de sondes peu profondes puissent servir à leur pleine valeur, les officiers de navigation sont priés de noter les renseignements essentiels suivants :
 - a) Obtenir la position de la sonde minimale en prenant le point au-dessus de celle-ci ainsi que de chaque côté. Si ce n'est pas possible, on doit alors fournir la position du navire accompagnée d'un relèvement et d'une distance à la position de la sonde minimale.
 - b) Indiquez la méthode utilisée pour positionner la sonde, p. ex. : RADAR, GPS, DGPS, etc., ainsi que le système de référence terrestre du point de repère p. ex. : NAD83, NAD27, WGS84, etc. Il est utile d'ajouter les détails sur une carte qui sera rapidement mise à jour par le Service hydrographique du Canada.
 - c) Numérotez les points de repères et prenez l'heure en note (pour pouvoir réduire la sonde en fonction de la marée). Prenez aussi le fuseau horaire en note, p. ex. : TUC, HNP, HAP, etc.
 - d) Pour les échosondeurs numérique, traceurs, sondeur avec afficheur de positionnement intégré :
 - Utilisez votre téléphone cellulaire, appareil intelligent ou caméra numérique pour prendre une photo de l'équipement au moment où la mesure de la profondeur minimale du haut-fond est captée. Le sondeur devrait se trouver, à ce moment précis, au-dessus du haut-fond ou en retrait si cette position est plus sécuritaire.
 - S'assurer que l'écran d'affichage permet de lire la profondeur de façon numérique, l'unité de profondeur, l'heure, la date et le fuseau horaire (si disponible).
 - Indiquez le tirant d'eau sur le *Rapport d'information maritimes et formulaire de suggestion*. Si le tirant d'eau est appliqué directement dans les paramètres du sondeur de façon à ce que les profondeurs soient mesurées à partir de la ligne de flottaison, veuillez le spécifier dans le rapport.
 - Pour les traceurs ou sondeur avec afficheur de positionnement intégré, s'assurer que la position affichée est en latitude/longitude et que le nombre maximal de décimales est visible.
 - Pour les positions prises en retrait du haut-fond pour des raisons de sécurité, prenez note de l'angle d'azimut et la distance de cette position par rapport à celle du haut-fond.

NOTA: Nous rappelons aux navigateurs et aux autorités portuaires qu'ils ont la responsabilité de signaler tout risque éventuel pour la navigation qu'ils rencontrent aux centres appropriés de la Garde côtière. Veuillez consulter la Partie 3 de la publication des Aides Radio à la navigation maritime.

Autorité : Service hydrographique du Canada (SHC)

A8 PÉTROLE ET GAZ - EXPLORATION ET EXPLOITATION DES RESSOURCES NATURELLES

18 Éclairage et marquage des navires et plates-formes d'exploration et d'exploitation

La règle 42 du *Règlement sur les abordages* prescrit aux bâtiments d'exploration et d'exploitation lorsqu'ils sont à leur station et affectés à des activités de forage ou de production, de porter un feu blanc ou plusieurs feux, rythmés suivant la lettre morse U (.-), à des intervalles ne dépassant pas 15 secondes et synchronisés. Ces feux sont montrés à la place de ceux prescrits ailleurs dans le Règlement et doivent être visibles sur tout l'horizon à une distance de 15 milles.

Ces bâtiments doivent aussi être équipés d'un signal sonore faisant entendre la lettre Morse U (.-) à des intervalles de 30 secondes, lorsque la visibilité est réduite.

Les extrémités horizontales et verticales d'un bâtiment d'exploration ou d'exploitation seront éclairées et marquées conformément aux exigences prévues dans les normes sur le marquage des obstacles à la navigation publiées dans la *Loi sur l'aéronautique, Norme 621 - Balisage et éclairage des obstacles*.

Le propriétaire ou l'exploitant d'un bâtiment d'exploration ou d'exploitation dont la tour de forage s'élève à plus de 60 mètres au-dessus de l'eau, doit aviser le gestionnaire régional approprié de la sécurité maritime, de sa position, de ses déplacements de manière à entreprendre les démarches nécessaires pour renseigner les aéronefs volant à basse altitude.

Autorité : Transports Canada

19 Éclairage et marquage des structures ou ouvrages pour l'exploration et l'aménagement de ressources naturelles

En vertu du *Règlement sur les ouvrages construits dans les eaux navigables DORS/70-35*, les structures ou ouvrages utilisés aux fins de l'exploration ou de l'aménagement de ressources naturelles, et du transport, enlèvement ou manutention de ces ressources du fond d'eau navigable doivent être munis des feux et signaux sonores prescrits. (Réf. Articles 8 à 10) (DORS/84-182).

Ces structures ou ouvrages peuvent être de nature permanente, temporaire ou flottante et peuvent être fixés ou ancrés au fond d'une voie navigable.

De plus, de tels ouvrages exigent l'approbation du ministre des Transports en vertu des dispositions de la *Loi sur la protection de la navigation*.

Autorité : Transports Canada

20 Sécurité des bâtiments d'exploration et d'exploitation au large

1 Bâtiments d'exploration et d'exploitation au large dans les eaux relevant du Canada

- 1.1 Des travaux d'exploration et d'exploitation au large sont effectués en cours dans les eaux relevant du Canada. (Voir le plan ci-joint). Ces secteurs d'activités sont implantés sur les Grands Bancs de Terre-Neuve, sur le plateau Scotian au large de la Nouvelle-Écosse et de l'île au Sable, dans la mer de Beaufort au large du delta du Mackenzie, dans la baie d'Hudson et les eaux canadiennes du lac Érié.
- 1.2 Fréquemment des plaintes ont été reçues de ces bâtiments d'exploration ou d'exploitation, que des situations dangereuses se sont produites parce que des navires s'approchaient trop près de leur secteur d'activités.
- 1.3 La plainte la plus courante concerne le fait que les navires qui s'approchent ne répondent pas aux appels radiotéléphoniques de sécurité émis par ces bâtiments. La plupart de ces appels sont effectués sur la fréquence de détresse, de sécurité et d'appel VHF, c'est-à-dire sur la voie 16, 156,8 MHz.
- 1.4 D'autres moyens classiques pour attirer l'attention, comme l'utilisation d'une lampe de signalisation et/ou d'un projecteur, le lancement de fusées servant à attirer l'attention du navire qui s'approche et l'envoi d'un navire de servitude pour l'intercepter, n'ont pas toujours fait la preuve de leur efficacité.
- 1.5 On a également noté à leur passage que certains navires se servent des bâtiments d'exploration et d'exploitation au large comme d'un repère de navigation pour leurs traversées océaniques. Cette habitude est dangereuse parce qu'elle tend à concentrer dans une même zone des navires en transit où leur présence peut affecter dangereusement la sécurité de la navigation.
- 1.6 Il est bien connu que les conditions atmosphériques sont mauvaises dans la plupart de ces eaux. Les icebergs, les longues périodes de visibilité réduite et la présence de glaces rendent particulièrement difficiles pour les navires en transit et les bâtiments d'exploration et d'exploitation, leur identification respective et les prises de contact entre eux.
- 1.7 Il est rappelé aux navigateurs naviguant dans des secteurs où des travaux d'exploration et d'exploitation ont lieu qu'ils doivent:
 - .1 se maintenir à une bonne distance de tout bâtiment d'exploration et d'exploitation et si nécessaire effectuer un changement de route suffisamment à temps, de façon à ce que le personnel à bord de ces bâtiments d'exploration et d'exploitation sache sans aucun doute possible que leur bâtiment a été aperçu et que le navire passera à une bonne distance.
 - .2 garder continuellement l'écoute sur la fréquence radiotéléphonique VHF de détresse, de sécurité et d'appel (voie 16 - 156,8 MHz) et répondre aux appels de sécurité de navigation émis sur cette fréquence conformément:
 - 2.1 à la législation canadienne appropriée (voir le *Règlement sur les pratiques et les règles de téléphonie en VHF* qui s'applique dans les eaux canadiennes et les zones de pêche);
 - 2.2 à la règle 12 du chapitre IV de la *Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer*, qui oblige les navires dotés d'une installation radiotéléphonique VHF, d'assurer un service de veille permanent sur la passerelle de navigation sur le VHF DSC 70 et d'être à l'écoute de la voie 16 lorsqu'ils le peuvent et;
 - .3 assurer une veille permanente en VHF sur la voie 13 (de navire à navire) dans certains secteurs des Grands Lacs selon le *Règlement sur les méthodes et formalités à suivre en radiotéléphonie VHF*;
 - .4 appeler le centre de Services de communications et de trafic maritime le plus proche afin d'obtenir sans frais les renseignements les plus récents sur la position des bâtiments d'exploration et d'exploitation, en adressant leur demande à:
 - .4.1 "ECAREG CANADA" dans les eaux de la côte Est,
 - .4.2 "NORDREG CANADA" dans les eaux arctiques,
 - .4.3 au "Centre de Services de communications et de trafic maritime de la Garde côtière canadienne de Sarnia (SARNIA TRAFIC) dans les eaux canadiennes des Grands Lacs, et

- .4.4 "VTS OFFSHORE" dans les eaux de la côte Ouest.
- .5 porter sur la carte les positions les plus récentes de tous les bâtiments d'exploration et d'exploitation afin de pouvoir planifier une route permettant d'éviter en toute sécurité ces bâtiments.

2 Avis aux navigateurs et Avis à la navigation radiodiffusés

- 2.1 (a) Tous les trois mois, un Avis aux navigateurs temporaire est publié donnant une liste complète des positions à jour de chaque bâtiment d'exploration et d'exploitation au large, signalé dans les eaux relevant du Canada, à l'exception des eaux des Grands Lacs. Ces Avis sont publiés dans la partie I des éditions mensuelles des Avis aux navigateurs, numéros 1, 4, 7, et 10. Un Avis à la navigation sera diffusé si la position de l'un de ces bâtiments venait à changer.
- (b) Les plates-formes de production peuvent indiquer une structure permanente au-large, qui peut influencer la navigation de façon significative. Ces modifications sont cartographiées à l'aides des Avis aux navigateurs ou par une nouvelle édition de la carte.
- 2.2 Dans les Grands Lacs (seulement dans le lac Érié à l'heure actuelle), les bâtiments d'exploration et d'exploitation changent de position trop fréquemment pour justifier la publication d'un Avis aux navigateurs. En conséquence, leur position est précisée par des bulletins radiodiffusés d'Avis à la navigation. Afin d'obtenir les renseignements les plus récents sur la position de toutes les barges de forage et de tous les bâtiments d'exploration et d'exploitation en activité à l'Est de Long Point, les navigateurs, avant de transiter dans ce secteur, peuvent aussi appeler en VHF sur la voie 11, la station radio de Long Point de la voie maritime.
- 2.3 Certains centres SCTM de la Garde côtière canadienne diffusent également deux fois par jour:
 - .1 tout nouvel Avis à la navigation (AVNAV) durant 48 heures et
 - .2 une liste des AVNAV en vigueurCes AVNAV et la liste comprennent la position révisée de chaque bâtiment d'exploration et d'exploitation signalé qui est en activité dans les eaux relevant du Canada.

On peut trouver, dans les *Aides radio à la navigation maritime*, publication de la Garde côtière canadienne, et dans la *Nomenclature des stations côtières*, publication de l'Union internationale des télécommunications, une liste de ces stations ainsi que leurs fréquences et heure d'émission.
- 2.4 Les États-Unis diffusent également quotidiennement des Avertissements à la navigation NAVAREA qui portent notamment sur tous les mouvements et déplacements signalés des bâtiments d'exploration et d'exploitation. Ces mouvements sont résumés mensuellement dans la partie III des Avis aux navigateurs publiés par les États-Unis. Cette édition renferme également une liste, par numéros, de tous les avertissements NAVAREA qui demeurent en vigueur. L'édition trimestrielle résume les détails de tous les avertissements NAVAREA qui sont toujours en vigueur et comprend la position de tous les bâtiments d'exploration et d'exploitation signalés.
- 2.5 Les navigateurs doivent se rappeler que la section 7 du (*Règlement canadien sur les abordages*) stipule que: "Tout bâtiment doit naviguer avec une prudence particulière lorsque la navigation peut être difficile ou dangereuse et doit, dans ce but, respecter, le cas échéant, les instructions et directives contenues dans les Avis à la navigation ou les Avis aux navigateurs."

3 Zones de sécurité

- 3.1 Dans les eaux canadiennes, la règle 43 du Règlement sur les abordages établit des zones de sécurité s'étendant dans un rayon de 500 mètres autour d'un bâtiment d'exploration ou d'exploitation, ou de 50 mètres au-delà des limites extrêmes de son dispositif d'ancrage, celle de ces deux zones qui est la plus grande, étant prise en considération. À moins d'en être expressément dispensé, il est interdit à tout navire de naviguer dans une zone de sécurité. Le Règlement permet sous certaines circonstances l'établissement d'une zone de sécurité plus grande.

- 3.2 Dans les zones au large le *Règlement canadien relatif au forage et à l'extraction du pétrole et du gaz* établit également des zones de sécurité et interdit aux navires non autorisés d'y pénétrer. Ces zones peuvent s'étendre: a) à 50 mètres au-delà des limites du dispositif d'ancrage d'une unité de forage ancrée, ou b) dans un rayon de 500 mètres, de toute autre unité de forage qui se trouve en place sur un puits.
- 3.3 Le signal d'avertissement aux navigateurs peut être utilisé par les bâtiments d'exploration et d'exploitation au large, en danger immédiat d'être abordés et par les stations qui considèrent qu'un navire est en danger immédiat d'aller s'échouer. Le signal d'avertissement aux navigateurs est une tonalité discontinue régulière, transmis par radiotéléphone sur 2182 KHz dans les bandes marines de moyenne fréquence, pendant une période de 15 secondes, avant qu'un avertissement d'une importance cruciale pour la navigation ne soit diffusé. Si possible, la puissance de cette transmission doit être limitée au minimum nécessaire à la réception par les navires se trouvant dans les parages immédiats du bâtiment d'exploration ou d'exploitation au large, ou de la station radio à terre, concernée. Dans le cadre d'un avertissement à la navigation vital pour le trafic maritime, le signal d'avertissement aux navigateurs devrait être suivi immédiatement par une transmission en radiotéléphonie, donnant l'identité et la position du bâtiment d'exploration ou d'exploitation au large. De même, dans le cadre d'un avertissement à la navigation vital pour le bâtiment en danger, les stations qui considèrent qu'un navire est en danger immédiat de s'échouer, devraient fournir autant que possible, de la même manière, tous les renseignements sur son identité et sa position.

4 Infractions

Les responsables de bâtiments d'exploration et d'exploitation doivent veiller à ce que ces unités montrent les feux appropriés et fassent entendre les signaux prescrits. Les responsables doivent en outre prendre toutes les mesures nécessaires pour avertir à temps et être sûrs que les navires non autorisés qui semblent vouloir pénétrer dans la zone de sécurité se tiendront à l'écart de celle-ci. Tout navire qui viole une zone de sécurité doit être signalé au bureau de la Sécurité maritime de Transports Canada le plus proche, immédiatement après l'incident concernant les mesures de suivi. À l'usage de tous les navigateurs qui signalent à l'autorité appropriée un incident qui a failli se produire, voici une liste des renseignements à fournir dans ce rapport:

- 4.1 Date et heure de l'incident
- 4.2 Emplacement de l'unité
- 4.3 Nom de l'unité de forage
- 4.4 Nom du bâtiment de servitude
- 4.5 Nom(s) d'autre(s) bâtiment(s) de servitude utilisé(s) au cours de cet incident
- 4.6 Bâtiment en infraction:
- a) Nom
 - b) Port d'immatriculation (ou pays d'immatriculation)
 - c) Route
 - d) Vitesse
 - e) Dimensions estimées et description
 - f) Relèvement et distance du point d'approche minimal
- 4.7 Conditions météorologiques
- a) Mer, houle, état et direction
 - b) Visibilité
 - c) Précipitation
 - d) Vitesse et direction du vent
- 4.8 Description des feux et des signaux sonores utilisés à ce moment-là.
- 4.9 Canevas de pointage radar de l'unité de forage ainsi que de celle du bâtiment de servitude représentant l'incident.

4.10 Rapport sur les mesures prises par l'unité de forage et tous les bâtiments impliqués dans l'incident.

4.11 Un exemplaire du journal radar.

4.12 Un résumé de toutes les communications transmises; et/ou des tentatives de communications se rapportant à l'incident.

5 Avant d'entrer dans une zone d'exploration et d'exploitation

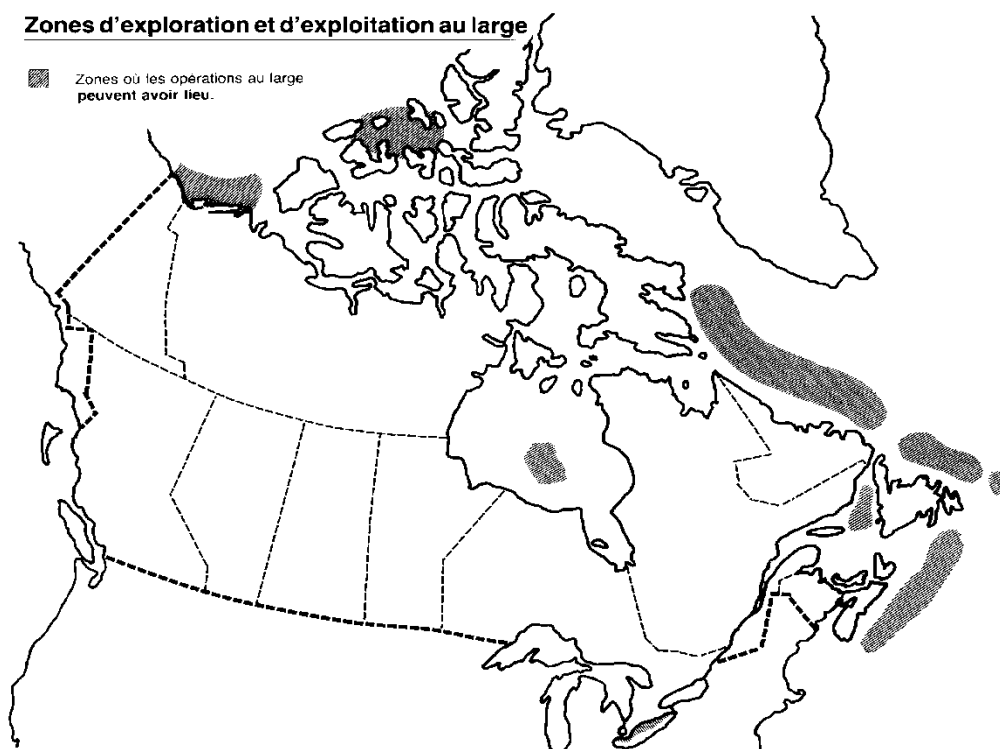
5.1 Les navigateurs sont priés d'obtenir un compte rendu à jour des positions des bâtiments de forage et des installations de production avant d'entrer dans une zone d'exploration et d'exploitation. On peut se procurer ces renseignements en communiquant avec ECAREG CANADA, NORDREG CANADA OU VTS OFFSHORE, selon le cas, par l'entremise de tout centre de Services de communications et de trafic maritime de la Garde côtière.

5.2 Dès que possible, les navigateurs devraient communiquer avec les centres de Services de communications et de trafic maritime énumérés à l'alinéa 1.7.4. de cet Avis, afin de s'assurer qu'ils recevront à temps les renseignements relatifs aux positions actuelles de chacun des bâtiments d'exploration et d'exploitation, étant donné que ces renseignements pourraient très bien ne pas figurer dans le plus récent Avis aux navigateurs.

6 Îles artificielles abandonnées

Dans les eaux Arctiques, les navigateurs peuvent rencontrer des îles artificielles. Ces îles qui sont des structures artificielles, sont indiquées sur les cartes marines. Un certain nombre de ces îles artificielles ont été abandonnées et sont indiquées sur la carte par le symbole "Aband". Les navigateurs sont avisés que ces îles artificielles abandonnées ont tendance à se désintégrer jusqu'à une profondeur située au-dessous du niveau d'action de la houle et continuent à présenter certains risques pour la navigation.

Autorité : Transports Canada



21 Prudence à exercer en mouillant à proximité des installations d'exploitation sous-marines dans le lac Érié

Avant de mouiller dans les eaux canadiennes du lac Érié, il est conseillé aux navigateurs de noter avec soin les emplacements sous-marins des installations d'exploitation existantes.

Les navigateurs sont prévenus que des dommages causés à ces installations d'exploitation peuvent être très dangereux, car le gaz naturel sous pression est toxique et inflammable. Les navires peuvent également être tenus responsables de tout dommage qu'ils pourraient causer à ces installations qui approvisionnent une grande partie du Sud de l'Ontario.

Les coordonnées suivantes indiquent une zone dans la baie Long Point qui est recommandée comme étant un mouillage convenable.

42°36'18"N	80°10'00"W
42°36'18"N	80°11'27"W
42°38'24"N	80°14'40"W
42°42'30"N	80°14'40"W
42°42'30"N	80°10'00"W

Autorité : Transports Canada

22 Levés sismiques

Des levés sismiques destinés à l'exploitation pétrole et des ressources minérales au large, sont effectués dans toutes les eaux canadiennes et adjacentes. Les détails de ces levés peuvent être radiodiffusés aux navigateurs par les centres de Services de communications et de trafic maritime. Cependant, les navigateurs peuvent rencontrer, sans avis préalable, des bâtiments effectuant des levés.

Conformément aux dispositions de la *Loi sur la production et la rationalisation de l'exploitation du pétrole et du gaz*, ceux qui effectuent des levés sismiques sont tenus d'obtenir la permission de l'Office National de l'Énergie (ONE) pour effectuer des levés géologiques ou géophysiques. Lorsqu'il fait sa demande d'autorisation à l'ONE, le responsable devra fournir les renseignements concernant les dates et lieux proposés des levés et une description complète du ou des bâtiments et de l'équipement. En outre, l'ONE demande aux responsables effectuant les levés, de transmettre chaque semaine par télécopieur, des comptes rendus décrivant la progression des travaux, l'emplacement du ou des bâtiments et tous les détails importants.

Lorsque des bâtiments effectuant des levés sismologiques ont une capacité de manœuvre restreinte, ils doivent montrer les feux et les signaux indiqués à la Règle 27 du *Règlement sur les abordages* et faire entendre les signaux stipulés aux règles 34 et 35 du *Règlement sur les abordages*. Les navigateurs doivent donner un large tour à ces bâtiments.

De tels bâtiments peuvent travailler seuls ou de conserve avec d'autres bâtiments et peuvent remorquer des capteurs immergés sur l'arrière, à une distance comprise entre 2.5 et 3.5 milles et s'il y a de nombreux capteurs en ligne, un intervalle de 50 à 100 mètres peut séparer chacun d'eux.

Le capteur est lesté de façon à rester immergé juste sous la surface ou à une profondeur d'immersion comprise entre 10 et 20 mètres. Un flotteur orange, est habituellement maillé à l'extrémité du câble, pour indiquer jusqu'où s'étendent les capteurs immergés. Un feu blanc et un réflecteur radar équipent ce flotteur. Montrer ce feu est conforme à l'intention de la Règle 24(g) du *Règlement sur les abordages*.

Durant les travaux de levés, des ondes de choc répétées peuvent être produites mécaniquement ou électriquement ou encore au moyen d'air comprimé à des intervalles de 5 à 10 secondes. La dynamite est rarement employée à cette fin, mais, si elle l'est, il est possible que des charges explosives atteignant jusqu'à 1000 kg soient mises à feu. Durant les levés, le bâtiment fait habituellement une route en surface à une vitesse de 4 à 5 nœuds; toutefois, les bâtiments peuvent stopper pour des périodes prolongées tandis que des réparations sont faites à l'équipement.

Si les charges sont allumées par radio ou au moyen de détonateurs électriques, les bâtiments qui effectuent les levés peuvent interrompre les transmissions radio et les impulsions radar de façon à éviter tout allumage accidentel. Les bâtiments qui seront appelés au moyen d'une lampe de signalisation devront répondre par le même moyen et non par radio.

Les charges explosives peuvent être contenues dans des cylindres, des boîtes métalliques, des tubes ou des sacs pas toujours marqués comme étant dangereux. On ne doit pas tenter de récupérer ce matériel et si par mégarde il était remonté sur le pont dans un chalut, etc. il devrait être immédiatement rejeté à la mer.

Autorité : Transports Canada

B SERVICE DE PILOTAGE DANS LES EAUX CANADIENNES

23 Renseignements généraux sur le service de pilotage

1 MESSAGES DE PILOTAGE - GÉNÉRALITÉ

Les capitaines de navires qui ont besoin des services d'un pilote sont avisés d'en faire la demande de manière à donner au pilote le temps nécessaire pour se rendre au navire.

Le message doit comprendre les renseignements suivants :

- a) L'heure UTC à laquelle le pilote est requis à bord.
- b) L'endroit où le pilote devra embarquer.
- c) Le travail à être effectué.
- d) Selon que la libre pratique radio a été accordée au navire ou non.

Afin d'éviter tout retard dans l'obtention d'un pilote, les avis minimaux d'HPA d'un navire aux stations de pilotage sont décrits ci-après pour les différentes circonscriptions de pilotage. Au besoin, l'HPA doit être révisée avant l'arrivée à la station de pilotage.

2 MESSAGES DE PILOTAGE - GRANDS LACS

- a) De l'écluse de St. Lambert au lac Michigan

Les capitaines qui ont besoin des services d'un pilote dans les eaux de la circonscription de pilotage des Grands lacs doivent donner un avis d'au moins douze heures aux bureaux de pilotage afin de pouvoir obtenir un pilote sans délai.

Ce message portant le nom du navire, le tirant d'eau, l'heure prévue d'arrivée ou de départ et la destination, doit être confirmé au moins quatre heures avant l'arrivée à une station de pilotage ou le départ d'un port, et peut être relayé via n'importe quel centre de services de communication et de trafic maritime (SCTM).

Régions de contrôle	Message adressé
Écluse de St. Lambert au lac Ontario	Pilotes Cornwall
Lac Ontario - navires à l'Est de Cobourg	Pilotes Cornwall
Lac Ontario - navires à l'Ouest de Cobourg	Pilotes Port Weller
Canal de Welland	Pilotes Port Weller
Lac Érié - navires à l'Est de Cleveland	Pilotes Port Weller
Lac Érié - navires à l'Ouest de Cleveland	Pilotes Port Huron
Rivières Détroit et St. Clair et lac Huron	Pilotes Port Huron

- b) Sault-Sainte-Marie et lac Supérieur

Les navires se dirigeant vers l'Ouest et requérant les services d'un pilote doivent donner un avis d'au moins douze (12) heures avant l'heure prévue d'arrivée à Detour, par message adressé à pilotes Detour via n'importe quel centre de SCTM. Une confirmation de l'heure prévue d'arrivée doit être envoyée au moins quatre (4) heures avant l'arrivée à la station de pilotage.

Les navires se dirigeant vers l'Est doivent donner un avis d'au moins douze (12) heures avant l'heure prévue d'arrivée au feu de Gros Cap, par message radio adressé à pilotes Detour via Thunder Bay SCTM. Une confirmation de l'heure prévue d'arrivée doit être envoyée au moins quatre (4) heures avant l'arrivée à la station de pilotage.

3 MESSAGES DE PILOTAGE - GOLFE ET FLEUVE SAINT-LAURENT

(Extrait du *Règlement de l'Administration de pilotage des Laurentides*)

Préavis d'arrivée

- 6(1) Le propriétaire, le capitaine ou l'agent d'un navire qui doit arriver dans la zone de pilotage obligatoire, à la station d'embarquement de pilotes des Escoumins, doit,
- a) lorsque le navire arrive d'un endroit situé à l'Est du détroit de Belle-Isle, du détroit de Cabot ou du détroit de Canso,
 - (i) donner un premier préavis de 24 heures de l'heure prévue d'arrivée du navire,
 - (ii) donner un deuxième préavis de 12 heures de l'heure prévue d'arrivée du navire, et
 - (iii) donner un dernier préavis pour confirmer ou corriger l'heure d'arrivée prévue, 6 heures avant l'heure prévue d'arrivée du navire.
 - b) lorsque le navire arrive d'un endroit situé à l'Ouest du détroit de Belle-Isle, du détroit de Cabot ou du détroit de Canso,
 - (i) donner un premier préavis de 12 heures de l'heure prévue d'arrivée du navire, et
 - (ii) donner un dernier préavis pour confirmer ou corriger l'heure d'arrivée prévue, 6 heures avant l'heure prévue d'arrivée du navire.
- (2) Les préavis dont il est question aux alinéas (1)a) et b) se donnent en appelant le centre d'affectation des pilotes de l'Administration de pilotage des Laurentides :

Adresse électronique : pilote-mtl@apl.gc.ca

N° de facsimile : (514) 283-3647

- 7 Le propriétaire, le capitaine ou l'agent d'un navire qui doit arriver dans la zone de pilotage obligatoire, en provenance d'un endroit situé en amont de l'entrée de l'écluse de Saint-Lambert, doit faire connaître les destinations prochaines et ultimes du navire dans ladite zone, en appelant le centre de radio contrôle de la Voie maritime du Saint-Laurent lorsque le bateau passe par l'écluse d'Iroquois et par l'écluse de Beauharnois.

Préavis de départ

- 8 Le propriétaire, le capitaine ou l'agent d'un navire qui doit quitter un poste dans la zone de pilotage obligatoire pour une raison quelconque, sauf pour effectuer un déplacement, doit, en appelant le centre d'affectation des pilotes,
- a) donner un premier préavis de 12 heures de l'heure prévue du départ du navire, et
 - b) donner un dernier préavis d'au moins 4 heures pour confirmer ou corriger l'heure de départ prévue.

Préavis de déplacement

- 9(1) Le propriétaire, le capitaine ou l'agent d'un navire qui doit effectuer un déplacement doit,
- a) dans un port situé dans la zone de pilotage obligatoire, sauf le port de Montréal et le port de Québec,
 - (i) donner un premier préavis de 12 heures de l'heure prévue du déplacement du navire, et
 - (ii) donner un dernier préavis pour confirmer ou corriger l'heure prévue du déplacement 4 heures avant l'heure prévue du déplacement du navire,
 - b) dans le port de Montréal ou dans le port de Québec, donner un préavis de 3 heures de l'heure du déplacement du navire.
- (2) Les préavis dont il est question au paragraphe (1) se donnent en appelant le centre d'affectation des pilotes.

Préavis facultatifs

- 10(1) Nonobstant les articles 8 et 9, le propriétaire, le capitaine ou l'agent d'un navire qui doit quitter un port ou y effectuer un déplacement peut, dans les 8 heures qui suivent le moment où ils ont donné le premier préavis visé à l'alinéa 8a) ou au sous-alinéa 9(1)a)(i), donner un deuxième préavis pour confirmer ou corriger l'heure prévue du départ du navire d'une zone de pilotage obligatoire, ou du déplacement du navire dans une telle zone.
- (2) Lorsqu'un deuxième préavis a été donné à l'égard d'un navire conformément au paragraphe (1), le départ ou le déplacement du navire doit avoir lieu dans les 12 heures qui suivent le moment où ce préavis a été donné.

Renseignements requis

- 11 Lorsque le propriétaire, le capitaine ou l'agent d'un navire donne un préavis dont il est question au sous-alinéa 6(1)a)(i) ou 6(1)b)(i), il doit déclarer,
- a) lorsqu'il s'agit de la première arrivée du navire dans la zone de pilotage obligatoire au cours d'une année civile,
 - (i) le nom, la nationalité, l'indicatif d'appel et l'agent du navire,
 - (ii) la longueur, la largeur, le creux sur quille, le plus fort tirant d'eau, la vitesse, la jauge de port en lourd et la jauge nette au registre la plus forte du navire, et
 - (iii) les destinations prochaines et ultimes du navire dans la zone de pilotage obligatoire, et,
 - b) lorsqu'il s'agit d'une arrivée, d'un déplacement ou d'un départ subséquent du navire dans la zone de pilotage obligatoire au cours d'une année civile,
 - (i) le nom, l'indicatif d'appel, le plus fort tirant d'eau, la vitesse du navire et tout changement à apporter aux renseignements donnés en vertu de l'alinéa a), et
 - (ii) les destinations prochaines et ultimes du navire dans la zone de pilotage obligatoire.
- 12 Lorsqu'un navire a à son bord un ou plusieurs titulaires de certificat de pilotage brevetés pour la zone de pilotage obligatoire où le navire doit naviguer, le capitaine du navire doit, chaque fois que le navire y passe, faire connaître,
- a) les noms des titulaires de certificat de pilotage ainsi que les numéros des certificats, et
 - b) les renseignements spécifiés aux sous-alinéas 11b)(i) et (ii),
- 13 L'Administration n'est pas tenue de fournir les services d'un pilote à un navire si le propriétaire, le capitaine ou l'agent du navire omet, sans motif valable, de donner les préavis prescrits aux articles 6, 7, 8, 9, ou 10 dans les cas prévus à ces articles.

4 MESSAGES DE PILOTAGE - CÔTE EST

Demande de pilotes pour les zones de pilotage obligatoires et facultatifs – Arrivées et départs

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA) a établi un bureau de contrôle central à Halifax (N.-É.). Tous les messages de demande de services de pilotes pour les arrivées, les départs et les déplacements sont adressés au bureau de contrôle de l'Administration de pilotage de l'Atlantique (CONTRÔLE APA). Il est possible de demander les services d'un pilote par l'intermédiaire d'un centre de Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) en demandant clairement ce qui suit: «Veuillez acheminer la présente demande au bureau de contrôle de l'Administration de pilotage de l'Atlantique de Halifax». Le nom du port où les services du pilote sont requis devrait être clairement indiqué.

Seuls les capitaines, les propriétaires ou les agents de navire peuvent demander les services d'un pilote. Afin d'éviter tout retard dans l'obtention d'un pilote, le capitaine, le propriétaire ou l'agent du navire aux ports désignés dont la liste apparaît ci-dessous doivent aviser le CONTRÔLE APA de l'heure prévue d'arrivée (HPA), heure UTC, à la station d'embarquement des pilotes tel qu'indiqué aux colonnes 4 et 5. Un tel message peut-être transmis en utilisant l'un des moyens suivants :

PARTIE B – SERVICES DE PILOTAGE DANS LES EAUX CANADIENNES

Téléphone : 1(877)272-3477 (sans frais)
Télécopieur : 1(866)774-2477 (sans frais) (envoi direct à l'adresse courriel)
Adresse électronique du contrôle : dispatch@atlanticpilotage.com
Adresse Internet : <http://www.atlanticpilotage.com/agents>

Les utilisateurs Inmarsat peuvent composer :

Téléphone : 1(902)426-7610
Télécopieur : 11(902)425-1746 (envoi direct à l'adresse courriel)
À Halifax, NS VHF canal 23

En ce qui a trait aux départs et aux déplacements, les capitaines, propriétaires ou agents de navire doivent transmettre au CONTRÔLE APA le message indiqué à la colonne 6.

Pour demander les services d'un pilote

Lorsque vous appelez le service d'affectation, il est très utile pour l'agent des opérations de savoir dès le début s'il s'agit d'une nouvelle demande ou de la modification d'une demande déjà faite. Pour faire une nouvelle demande, veuillez fournir les renseignements indiqués ci-dessous :

Pour une nouvelle demande originale

- (1) Port
- (2) Nom du navire et indicatif d'appel
- (3) Date de l'affectation (date de la demande)
- (4) Type de demande – p. ex. Voyage, déplacement, voyage d'essai, etc.
- (5) Tirant d'eau
- (6) Longueur/Largeur/Creux sur quille
- (7) Jauge brute
- (8) Tirant d'air (le cas échéant)
- (9) Numéro de certificat (le cas échéant)
- (10) Nom de l'agent
- (11) Nom du demandeur
- (12) Taxes : Voir page 1.5
- (13) Instructions spéciales
- (14) Cargaison dangereuse p. ex. Concentration présentes du gaz H₂S pour les navires-citernes

Pour confirmer une demande

- (1) Port
- (2) Nom du navire
- (3) Date et heure de l'affectation
- (4) L'agent des opérations confirmera l'information figurant sur la demande originale
- (5) Nom du demandeur

Pour modifier une demande

- 1) Port
- 2) Indicatif d'appel du navire
- 3) Date de l'affectation originale
- 4) Agent
- 5) Nom du demandeur
- 6) Information à modifier

Télécopie / Courriel

Pour la commodité des agents, un formulaire à envoyer par télécopieur leur sera fourni pour qu'ils puissent télécopier toute l'information nécessaire. On peut aussi se servir du formulaire pour faire une demande par courriel. Veuillez consulter la page Web de l'APA pour un exemplaire du formulaire.

Pour demander les services d'un pilote dans une zone de pilotage facultatif

**PORTS AU PILOTAGE FACULTATIF
PILOTAGE CÔTIER**

Pour demander les services d'un pilote pour les types de services ci-dessus, prière de s'adresser au Centre d'affectation pour l'informer **le plus tôt possible de l'heure d'arrivée.**

DÉCLARATION CONCERNANT LES TAXES

(Lettre type)

Administration de pilotage de l'Atlantique
Tour Cogswell, bureau 910
2000, rue Barrington
Halifax NS B3J 3K1

Monsieur, Madame,

Veuillez prendre note que nous, _____, agissons à titre d'agent maritime et nous déclarons par la présente que tous les Directeurs pour lesquels nous demandons des services à titre d'agent seulement ne sont pas résidents et ne sont pas inscrits aux fins de la taxe de vente. Par conséquent, nous demandons respectueusement que toutes les sommes à verser pour services rendus aux navires de nos Directeurs soient exemptées de taxe. Si le statut de nos Directeurs devait changer, nous nous engageons à vous en avertir pour que le taux de taxe approprié soit appliqué.

Recevez, Monsieur, Madame, nos salutations respectueuses.



Atlantic Pilotage
Authority

Administration de Pilotage
de l'Atlantique



DEMANDE DE PILOTE

Dest. : ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

Exp. : _____

COURRIEL : dispatch@atlanticpilotage.com

Date : _____

Télec. pour courriels : 1-866-774-2477

Télec. : 1-877-745-3477

Ligne directe de la Répartition : 1-877-272-3477

Site Web : <https://www.atlanticpilotage.com/fra/index.html>

Port : _____

Motif de la demande de pilote : Arrivée : _____ Départ : _____ Déménagement : _____

Date demandée : _____

Heure demandée : _____

Nom du navire : _____

Nombre de remorqueurs : _____

Numéro OMI : _____

Tirant d'eau : _____

Air Tirant d'eau : _____

Maîtriser : _____

Dangers à signaler

H₂S ou autres gaz dangereux : _____ PPM : _____

Problèmes mécaniques : _____

Maladies ou quarantaines : _____

Autre : _____

Spécifications du navire

Longueur hors tout : _____ Largeur : _____ Creux sur quille : _____

Demandes d'amarrage

Renseignements sur l'agent

Agent représentant le navire : _____ Tél. : _____

Représentant local : _____

Agent à facturer : _____

PARTIE B – SERVICES DE PILOTAGE DANS LES EAUX CANADIENNES

NOUVEAU-BRUNSWICK Zones de pilotage obligatoire							
1.	Miramichi 16 avril - 10 déc.	Pilotes Miramichi	47 07 30 N 64 47 00 W	12	4	4	16
1(a)	Miramichi 11 déc. - 15 avril	Pilotes Miramichi	45 24 00 N 61 01 00 W	24	12	4	14
2.	Restigouche (a) Dalhousie (b) Campbellton	Pilotes Dalhousie	48 03 12 N 66 15 00 W	12	4	4	16
3.	Saint-Jean Pour les navires- citermes et les transporteurs de gaz naturel liquide, la zone de pilotage obligatoire est étendue.	Pilotes Saint-Jean Entrant Sortant	45 10 48 N 66 03 42 W 45 09.5 N 66 05.8 W 45 10 48 N 66 03 42 W	12	4	4	16 12
Zones de pilotage facultatif							
1.	Bathurst	Pilotes Bathurst	47 43 45 N 65 33 48 W	12	4	4	16
2.	Belledune	Pilotes Belledune	47 56 00 N 65 48 00 W	12	4	4	16
3.	Caraquet	Pilotes Caraquet	47 54 24 N 64 48 30 W	12	4	4	16

TERRE-NEUVE Zones de pilotage obligatoire							
1.	Baie des Exploits (a) Botwood 15 mai - 1 janv. Dépendant de l'état des glaces	Pilotes Baie des Exploits	49 19 44 N 55 12 49 W	12	4	4	16
	(b) Lewisporte 15 mai - 1 janv. Dépendant de l'état des glaces	Pilotes Baie des Exploits	49 20 45 N 54 56 31.5 W	12	4	4	16
	(c) Botwood/ Lewisporte 2 janv. - 14 mai Dépendant de l'état des glaces	Pilotes Baie des Exploits	Au large de St. John's 47 33 42 N 52 37 54 W	24	12	6	16 11
2.	Holyrood Au large de Holyrood 47 27 48 N 53 07 30 W	Pilotes St. John's	Au large de St. John's 47 33 42 N 52 37 54 W	12 12	3 3	4 Provisoire 3 Confirmer -	16 11 16 11
3.	Humber Arm	Pilotes Corner Brook	49 04 08 N 58 09 18 W	12	4	4	16

PARTIE B – SERVICES DE PILOTAGE DANS LES EAUX CANADIENNES

TERRE-NEUVE							
Zones de pilotage obligatoire							
4.	Baie Placentia	Pilotes Baie Placentia	Au large d'Argentia 47 20 00 N 54 06 30 W	12	4	12 Provisoire 2 Confirmer	16 12
5.	St. John's	Pilotes St. John's	47 33 42 N 52 37 54 W	12	3	4 Provisoire 3 Confirmer	16 11
6.	Stephenville	Pilotes Stephenville	48 29 40 N 58 33 00 W	12	4	4	16 11
Zones de pilotage facultatif							
1.	Baie Verte 31 mai - 14 déc. Approximativement	Pilotes Baie des Exploits	50 02 48 N 56 01 54 W	24	6	12	16
1(a)	Baie Verte 15 déc. - 30 mai approximativement	Pilotes St. John's	Au large de St. John's 47 33 42 N 52 37 54 W	24	6	12	16 11
2.	Clarenville	Pilotes St. John's	Au large de Clarenville 48 04 30 N 53 35 00 W	12	4	9 Provisoire 4 Confirmer	16 11
			Au large de St. John's 47 33 42 N 52 37 54 W	12	1	4 Provisoire 3 Confirmer	16 11
3.	Goose Bay	Pilotes	54 13 30 N 58 21 06 W	24	6	Tel que Convenu Consulter la note.	51 16
4.	Port Aux Basques	Pilotes Port aux Basques	47 33 00 N 59 07 00 W	12	4	4 Consulter la note.	16
5.	Toute autre zone portuaire Pilotage côtier et dans les glaces	Pilotes St. John's	Au large de St. John's 47 33 42 N 52 37 54 W (ou tel que convenu)	12	1	Tel que convenu Consulter la note.	16 11

NOUVELLE-ÉCOSSE							
Zones de pilotage obligatoire							
1.	Cape Breton	Pilotes Cape Breton	Sydney et lacs Bras d'Or 46 20 30 N 60 07 00 W	12	6	12 Provisoire 4 Confirmer	16 12
	(a) Port de Sydney						
	(b) Bras d'Or Lakes	Pilotes Cape Breton	46 22 00 N 60 17 30 W	12	6	12 Provisoire 4 Confirmer	16 11

PARTIE B – SERVICES DE PILOTAGE DANS LES EAUX CANADIENNES

NOUVELLE-ÉCOSSE							
Zones de pilotage obligatoire							
1.	(c) Strait of Canso	Pilotes Cape Breton	Approche Nord 45 41 42 N 61 28 18 W	12	6	12 Provisoire 4 Confirmer	14
	Baie Chedabucto						
	Navire <225.5 m (Moins que 740 pieds LHT)		Approche intérieure 45 29 30 N 61 11 06 W	12	6	12 Provisoire 4 Confirmer	14
	Navire >225.5 m (Plus que 740 pieds LHT)		Approche Sud 45 24 00 N 61 01 00 W	12	6	12 Provisoire 4 Confirmer	14
	(d) Écluse St. Peters		Approche intérieure 45 32 00 N 60 46 00 W ou Approche Sud 45 24 00 N 61 01 00 W	12	6	12 Provisoire 4 Confirmer	14 14
2.	Halifax	Pilotes Halifax	44 30 4 N 63 29 5 W	12	3	Approx. -12 Provisoire - 5 Confirmer - 1.5	12
3.	Pugwash	Pilotes Pugwash	45 54 30 N 63 40 42 W	12	4	4	17/7A/77 (Voir le nota)
NOTA: La station d'affectation des pilotes et le bateau-pilote pour Pugwash fonctionnent sur la voie VHF 77 (156.875 MHz) et gardent une écoute sur les voies VHF 17 (156.850 MHz) et 7A VHF (156.350 MHz).							
Zones de pilotage facultatif							
1.	Rive Est Halifax au Cap Canso	Pilotes Halifax	Au large d'Halifax 44 30 4 N 63 29 5 W ou (embarquement local selon un arrangement préalable)	24	6	6	12
	Country Harbour	Pilotes Halifax	45 02 00 N 61 33 00 W	24	6	6	16
	Sheet Harbour	Pilotes Halifax	44 30 4 N 63 29 5 W (embarquement local selon un arrangement préalable)	24	6	6	16
2.	Rivière LaHave	Pilotes Halifax	44 15 00 N 64 19 00 W	24	6	4	16
3.	Liverpool	Pilotes Halifax	44 01 34 N 64 38 55 W	24	6	4	10

PARTIE B – SERVICES DE PILOTAGE DANS LES EAUX CANADIENNES

NOUVELLE-ÉCOSSE							
Zones de pilotage facultatif							
4.	Lunenburg	Pilotes Halifax	Au large d'Halifax 44 30 4 N 63 29 5 W ou Rivière La Have 44 15 00 N 64 19 00 W (tel que convenu)	24	6	4	12 16
5.	Baie Mahone/ St. Margarets	Pilotes Halifax	Au large d'Halifax 44 30 4 N 63 29 5 W ou Rivière La Have 44 15 00 N 64 19 00 W (tel que convenu)	24	3	4	12 16
6.	Pictou	Pilotes Pictou	45 42 30 N 62 34 00 W	12	4	4	16
7.	Shelburne	Pilotes Halifax	43 39 00 N 65 16 00 W	24	6	6	16

ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD							
Zones de pilotage obligatoire							
1.	Charlottetown	Pilotes Charlottetown	46 00 00 N 63 08 00 W	12	6	6	-
2.	Pont de la Confédération	Pilotes Pont de la Confédération	Nord-ouest stationnement 46 15 12 N 63 49 30 W Sud-est stationnement 46 10 30 N 63 41 30 W	24	6	6	16
Zones de pilotage facultatif							
1.	Georgetown	Pilotes Georgetown	46 08 30 N 62 20 30 W	12	6	6	-
2.	Souris	Pilotes Souris	46 19 00 N 62 13 30 W	12	6	6	-
3.	Summerside	Pilotes Summerside	46 19 00 N 63 53 00 W	12	6	6	-

PARTIE B – SERVICES DE PILOTAGE DANS LES EAUX CANADIENNES

QUÉBEC Zones de pilotage facultatif							
1.	Chandler	Pilotes Chandler a/s La Compagnie Gaspésia Ltée	48 19 00 N 64 38 00 W	12	4	4	16 11
2.	Golfe du Saint-Laurent	Pilotes Cap Breton	Tel que convenu	24	6	-	14 12

Nota : Dans les ports de toutes les provinces où le service de pilotage est facultatif, les demandes doivent être effectuées le plus tôt possible à l'avance afin de s'assurer les services d'un pilote breveté, s'il y en a un de disponible.

5 MESSAGES DE PILOTAGE - CÔTE OUEST - COLOMBIE-BRITANNIQUE

Stations d'embarquement de pilotes

- 1 Il y aura une station d'embarquement de pilote
 - a) au large de Victoria, adjacent à la bouée VH au large de Brotchie Ledge;
 - b) au large du cap Beale, à l'entrée du chenal Trevor, dans la Baie Barkely (pas de bateau-pilote; d'hélicoptère sur demande);
 - c) au large de l'île Triple, près de Prince Rupert;
 - d) au large de l'île Pine, à proximité de Port Hardy
 - e) au large du cap Sand Heads, à l'embouchure du fleuve Fraser, pour la mise à bord de pilotes dans le cas de la zone 1; et
 - f) à tout autre point ou endroit dans la région que l'Administration estime nécessaire pour assurer un service de Pilotage efficient et sécuritaire.

Demande de pilote à l'arrivée

- 2(1) Le capitaine, le propriétaire ou l'agent d'un navire qui doit arriver dans une zone de pilotage obligatoire doit donner à l'Administration un préavis de l'heure prévue (temps universel coordonné) d'arrivée du navire à la station d'embarquement de pilotes.
 - a) indiquée à l'alinéa 1 a), au moins 12 heures avant l'arrivée du navire, et doit en confirmer ou corriger l'heure prévue d'arrivée pas moins que 4 heures avant l'arrivée;
 - b) indiquée à l'alinéa 1 b), au moins 48 heures avant l'arrivée du navire, et doit en confirmer ou corriger l'heure prévue d'arrivée pas moins que 12 heures avant l'arrivée;
 - c) indiquée à l'alinéa 1 c), au moins 48 heures avant l'arrivée du navire, et doit en confirmer ou corriger l'heure prévue d'arrivée pas moins que 12 heures avant l'arrivée; et
 - d) désignée en application de l'alinéa 1(d), au moins 48 heures avant l'arrivée du navire, et doit en confirmer ou corriger l'heure prévue d'arrivée pas moins que 12 heures avant l'arrivée.
 - e) indiquée à l'alinéa (e) au moins 48 heures avant l'arrivée du navire, et doit en confirmer ou corriger l'heure prévue d'arrivée pas moins que 12 heures avant l'arrivée

Demande de pilote au départ et lors de déplacements

- (2) Le capitaine, le propriétaire ou l'agent d'un navire assujéti au pilotage obligatoire doit donner à l'Administration un préavis de l'heure locale à laquelle les services d'un pilote seront requis à bord du navire qui doit aller:
- a) d'un lieu dans une zone de pilotage obligatoire à un autre lieu dans une zone de pilotage obligatoire;
 - b) d'un lieu dans une zone de pilotage obligatoire à un lieu hors d'une zone de pilotage obligatoire; ou
 - c) d'un lieu hors d'une zone de pilotage obligatoire à un autre lieu dans une zone de pilotage obligatoire.
- 2(1) Les avis dont il est fait mention à l'alinéa 2(1) doivent être adressés à "*Pilotes Victoria*". Ils doivent comprendre tous les renseignements requis et être envoyés par radiotéléphone ou autre moyen approprié via n'importe quelle station côtière ou doivent être donnés en appelant le Centre d'affectation des pilotes.
- 2(2) L'avis dont il est fait mention à l'alinéa 2(2)(a) doit être donné en appelant le centre d'affectation des pilotes comme suit.
- a) Le capitaine, le propriétaire ou l'agent d'un navire qui quitte un endroit où le service de pilotage est requis doit, en utilisant l'heure locale, faire une demande pour les services de pilotes à l'Administration de pilotage, au moins 12 heures avant que le pilote ou les pilotes soient requis d'être à bord du moyen de transports qui les emmèneront au navire spécifié dans la demande de pilotage, ou, au moins 12 heures avant que le pilote ou les pilotes soient requis à bord du navire, si le navire est amarré à un endroit où les pilotes sont basés.
 - b) L'heure pour les services de pilotes spécifiée dans l'avis de demande peut être retardée une fois et/ou annulée sans paiement de droits d'annulation, si un préavis de retard ou d'annulation est reçu par l'Administration au moins:
 - (i) 6 heures avant le transport dans le cas de longs trajets, par exemple, les affectations de pilotage à des ports, des endroits ou des havres sur la côte Ouest de l'île de Vancouver, et des ports, endroits ou havres au Nord de la latitude 50° Nord, excluant Port Alberni, Campbell River, Duncan Bay, Prince Rupert et Kitimat;
 - (ii) 4 heures dans le cas des ports de Roberts Bank, d'English Bay et du fleuve Fraser, de tous les mouillages et postes d'amarrage à l'Est de la pointe Berry et des aéroports de Vancouver, Victoria et Cassidy.
 - (iii) 3 heures dans tous les autres cas.
- (3) L'Administration de pilotage peut dispenser du préavis de 12 heures en autant que le capitaine, le propriétaire ou l'agent donne des motifs raisonnables pour ne pas se conformer.
- (4) a) Toutes les demandes pour les services de pilotes entre 1200 heures et 1700 heures doivent être confirmées, retardées ou annulées avant 0900 heures chaque jour. Tout retard ou annulation subséquent entraînera des droits de détention ou l'annulation.
- b) Toutes les demandes pour les services de pilotes entre 1700 heures et 2100 heures doivent être confirmées, retardées ou annulées avant 1200 heures chaque jour. Tout retard ou annulation subséquent entraînera des droits de détention ou l'annulation.
- c) Les agents sont priés de placer leurs demandes pour les services de pilotes requis entre 2000 heures et 1059 heures le lendemain matin, avant 1730 chaque jour.
- (5) Dans les cas urgents constituant un danger de mort, de blessures ou de dommages à la propriété, l'Administration de pilotage dispensera de tout avis concernant les demandes de pilotes et enverra le premier pilote disponible pour parer à l'urgence.

Renseignements à donner dans le préavis

- 4 Le préavis qui fait l'objet de l'article 2 peut être donné verbalement ou, si l'Administration l'exige, il doit être donné par écrit et doit indiquer
- a) le service de pilotage à effectuer; et
 - b) le nom, la nationalité, la longueur, la largeur, la jauge brute et le tirant d'eau le plus profond du navire.

6 INSTALLATIONS POUR L'EMBARQUEMENT DES PILOTES À L'INTENTION DES NAVIRES ARBORANT UN PAVILLON ÉTRANGER - EAUX TERRITORIALES DU CANADA

- Stations d'embarquement des pilotes de la côte Est
- Stations d'embarquement des pilotes du fleuve Saint-Laurent (des Escoumins à Saint-Lambert)
- Stations d'embarquement des pilotes des Grands Lacs (de Saint-Lambert vers l'Ouest)
- Stations d'embarquement des pilotes de la côte Ouest.

En vertu de l'article 74 du Règlement sur la sécurité à la navigation, les navires qui utilisent les stations d'embarquement des pilotes à l'intérieur des régions susmentionnées sont priés de se conformer à la règle 23 du chapitre V de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), 1974, ainsi que des exigences de l'annexe de la résolution A.889 (21) de l'OMI, tel qu'amendée périodiquement. La résolution de l'OMI A.889 (21) a été remplacée par la résolution A.1045 (27).

Autorité : Transports Canada

24 Règlement sur la sécurité de la navigation

Équipement et dispositifs de transfert du pilote

74. (1) Tout navire qui effectue un voyage au cours duquel il est probable qu'un pilote soit employé doit être pourvu de l'équipement et des dispositifs de transfert du pilote conformément à la règle 23 du chapitre V de la Convention de sécurité.
- (2) L'équipement et les dispositifs de transfert du pilote dont un navire est pourvu doivent être conformes à l'annexe de la résolution A.1045(27) de l'OMI, *Dispositifs utilisés pour le transfert du pilote* telle qu'amendée de temps en temps.
- (3) Malgré le paragraphe (1), dans le cas d'un navire canadien dans les eaux des Grands Lacs ou du fleuve Saint-Laurent, lorsque la distance de l'eau au point d'accès au navire est supérieure à cinq mètres, il doit comporter une échelle de coupée, ou tout autre dispositif aussi sûr et commode pour accéder au navire et en descendre de façon que la montée de l'échelle de pilote n'excède pas cinq mètres.

SOLAS – Chapitre V

RÈGLE 23, Dispositifs de transfert du pilote

1 Application

- 1.1 Les navires qui effectuent des voyages au cours desquels ils peuvent avoir à employer des pilotes doivent être dotés de dispositifs de transfert du pilote.
- 1.2 Le matériel et les dispositifs de transfert du pilote installés¹ le 1er juillet 2012 ou après cette date doivent satisfaire aux prescriptions de la présente règle et il doit être dûment tenu compte des normes adoptées par l'Organisation².
- 1.3 Sauf disposition contraire, le matériel et les dispositifs de transfert du pilote installés à bord des navires avant le 1er juillet 2012 doivent au moins satisfaire aux prescriptions de la règle 17³ ou 23, selon le cas, de la Convention qui étaient applicables avant cette date et il doit être dûment tenu compte des normes adoptées par l'Organisation avant cette date.
- 1.4 Le matériel et les dispositifs qui sont installés le 1er juillet 2012 ou après cette date en remplacement de matériel et de dispositifs installés à bord des navires avant le 1er juillet 2012 doivent satisfaire aux prescriptions de la présente règle dans la mesure où cela est raisonnable et possible dans la pratique.
- 1.5 Dans le cas des navires construits avant le 1er janvier 1994, le paragraphe 5 s'applique au plus tard à la date de la première visite⁴ prévue le 1er juillet 2012 ou après cette date.
- 1.6 Le paragraphe 6 s'applique à tous les navires.

2 Généralités

- 2.1 Tous les dispositifs utilisés pour le transfert du pilote doivent remplir efficacement leur rôle, qui est de permettre au pilote d'embarquer et de débarquer en toute sécurité. Ces dispositifs doivent être tenus propres, être convenablement entretenus et arrimés et être contrôlés régulièrement de façon à pouvoir être utilisés en toute sécurité. Ils ne doivent être utilisés que pour l'embarquement ou le débarquement du personnel.

1 Se reporter à l'Interprétation uniforme de la règle V/23 de la Convention SOLAS (circulaire MSC.1/Circ.1375).

2 Se reporter aux dispositifs de transfert du pilote (résolution, 1045(27)).

3 Se reporter à la résolution MSC.99(73), par laquelle la règle 17 est renommée règle 23, qui est entrée en vigueur le 1er juillet 2002.

4 Se reporter à l'Interprétation uniforme de l'expression "première visite" mentionnée dans les règles de la Convention SOLAS" (Circulaire MSC.1/Circ.1290).

- 2.2 La mise en place des dispositifs de transfert du pilote et l'embarquement du pilote doivent être surveillés par un officier responsable disposant de moyens de communication avec la passerelle de navigation, lequel doit aussi faire en sorte que le pilote soit escorté le long d'un parcours sûr pour aller à la passerelle de navigation et en revenir. Le personnel qui s'occupe de la mise en place et de l'utilisation d'un dispositif mécanique doit être mis au courant des consignes de sécurité à suivre et le matériel doit être mis à l'essai avant d'être utilisé.
- 2.3 La conformité de l'échelle de pilote à la présente règle ou à une norme internationale jugée acceptable par l'Organisation⁵ doit être certifiée par le fabricant. Les échelles doivent être inspectées conformément aux dispositions des règles I/6, I/7 et I/8.
- 2.4 Toutes les échelles de pilote utilisées pour le transfert du pilote doivent être clairement identifiées comme telles à l'aide d'une étiquette ou d'une autre marque permanente afin que chacune d'elles puisse être identifiée dans le contexte des visites, de l'inspection et de la tenue des registres. Les dates auxquelles une échelle donnée a été mise en service et a fait l'objet d'une quelconque réparation doivent être consignées dans un registre conservé à bord du navire.
- 2.5 L'échelle de coupée à laquelle il est fait référence dans la présente règle peut être une échelle inclinée si elle fait partie des dispositifs de transfert du pilote.

3 Dispositifs de transfert

- 3.1 Des dispositifs doivent être prévus pour que le pilote puisse embarquer et débarquer en toute sécurité de chaque bord du navire.
- 3.2 Lorsque, à bord d'un navire, le point d'entrée ou de sortie se trouve à une hauteur de plus de 9 m du niveau de la mer et qu'il est prévu d'embarquer et de débarquer les pilotes en utilisant une échelle de coupée⁶ ou tout autre moyen également sûr et commode conjointement avec une échelle de pilote, le navire doit être équipé de ce matériel de chaque bord, à moins que le matériel en question puisse être déplacé pour être transféré d'un bord à l'autre du navire.
- 3.3 Il doit être possible d'accéder au navire et d'en débarquer de manière sûre et commode par :
- .1 une échelle de pilote, sans monter moins de 1,5 m ni plus de 9 m au-dessus de la surface de l'eau, cette échelle devant être installée et assujettie de manière :
 - .1.1 qu'elle ne risque pas de recevoir d'éventuels rejets provenant du navire;
 - .1.2 qu'elle soit située sur la partie rectiligne du navire et, si possible, entre le quart avant et le quart arrière;
 - .1.3 que chaque échelon soit solidement appuyé contre le bordé du navire; si des caractéristiques de construction, telles que des bandes de ragage, empêchent l'application de la présente disposition, des mesures spéciales doivent être prises, à la satisfaction de l'Administration, pour que les personnes puissent embarquer et débarquer en toute sécurité;
 - .1.4 qu'elle puisse, tout en étant d'une seule pièce, atteindre l'eau depuis l'accès au navire ou le point de sortie et qu'il soit dûment tenu compte de toutes les conditions de chargement et d'assiette du navire ainsi que d'une contre-gîte de 15°, le point d'assujettissement, les manilles et les cordages de fixation doivent être au moins aussi résistants que les cordages latéraux; ou
 - .2 une échelle de coupée conjointement avec l'échelle de pilote (autrement dit un dispositif combiné) ou un autre dispositif présentant des conditions de sécurité et de commodité équivalentes, lorsque la distance entre le niveau de la mer et le point d'accès au navire est supérieure à 9 m. L'échelle de coupée doit être disposée en direction de l'arrière. Lorsqu'elle est utilisée, il doit y avoir un moyen permettant d'assujettir le plateau inférieur de l'échelle de coupée d'une manière telle que l'extrémité et le plateau inférieurs de l'échelle restent bien contre la partie rectiligne du bordé et, dans la mesure du possible, entre le quart avant et le quart arrière du navire et à l'écart de tout rejet.

5 Se reporter aux recommandations de l'Organisation internationale de normalisation, en particulier la publication ISO 799:2004, *Navires et technologie maritime – Échelles de pilote*.

6 Se reporter à la règle II-1/3-9 relative aux *Moyens d'embarquement et de débarquement* adoptée par la résolution MSC.256(84), ainsi qu'aux Directives connexes (circulaire MSC.1/Circ.1331).

- .2.1 Si un dispositif combiné est utilisé pour embarquer de pilote, il doit y avoir un moyen permettant d'assujettir l'échelle de pilote et les tire-veilles au bordé du navire à une distance nominale de 1,5 m au-dessus de la plate-forme inférieure de l'échelle de coupée. Dans le cas d'un dispositif combiné qui comprend une échelle de coupée ayant une trappe dans sa plate-forme inférieure (c'est-à-dire la plate-forme d'embarquement), l'échelle de pilote et les tire-veilles doivent passer dans la trappe et se prolonger, au-dessus de la plate-forme, jusqu'à la hauteur de la main courante.

4 Accès au pont du navire

Des dispositifs doivent être prévus pour permettre à toute personne embarquant ou débarquant de passer de manière sûre et commode et sans entrave du sommet de l'échelle de pilote, ou de toute échelle de coupée ou autre dispositif, au pont du navire :

- .1 lorsqu'on utilise à cet effet une ouverture dans les lisses ou le pavois, il doit être prévu des poignées appropriées;
- .2 lorsque ce passage s'effectue au moyen d'une échelle de pavois, deux batayoles fixées de manière rigide à la structure du navire, à leur base ou non loin de celle-ci, ainsi qu'à des points situés plus haut, doivent être installées. L'échelle de pavois doit être solidement fixée au navire pour ne pas risquer de se retourner.

5 Portes latérales

Les portes latérales utilisées pour le transfert du pilote ne doivent pas s'ouvrir vers l'extérieur.

6 Appareils de hissage du pilote

Il est interdit d'utiliser des appareils de hissage du pilote.

7 Accessoires

7.1 Les accessoires ci-après doivent toujours être prêts à être utilisés immédiatement lors d'un transfert de personnes :

- .1 deux tire-veilles d'un diamètre d'au moins 28 mm mais de 32 mm au plus, bien assujettis au navire, si le pilote le demande; ces tire-veilles doivent être attachés par leur extrémité à l'anneau fixé sur le pont et doivent être prêts à être utilisés quand le pilote débarque ou à la demande d'un pilote qui s'apprête à embarquer (les tire-veilles doivent se prolonger jusqu'à la hauteur des chandeliers ou du pavois au niveau de l'accès au pont avant leur fixation à l'anneau sur le pont);
- .2 une bouée de sauvetage munie d'un feu à allumage automatique;
- .3 un halin.

7.2 Dans le cas spécifié au paragraphe 4 ci-dessus, les navires doivent être munis de batayoles et d'échelles de pavois.

8 Éclairage

Un éclairage adéquat doit être prévu pour éclairer les dispositifs de transfert du pilote sur le bordé et l'endroit du pont où se font l'embarquement et le débarquement."

Autorité : Transports Canada

25 Informations à propos des systèmes de transfert de pilote sur le fleuve Saint-Laurent

Tous les navires doivent être munis d'équipements et de dispositifs conformes et déployés de façon réglementaire, peu importe les conditions de mer et de houle.

Le transbordement des pilotes demeure la responsabilité du navire qui l'effectue.

Sur le fleuve Saint-Laurent, entre Les Escoumins et Saint-Lambert, les pilotes souhaitent que les navires déploient leur échelle de coupée en plus d'une échelle de pilote, quelle que soit la distance entre la surface de l'eau et le point d'accès au navire. Cependant, cette méthode ne sera considérée que si l'équipement est présent à bord.³¹

De façon à minimiser la distance verticale à monter dans l'échelle de pilote, lorsque possible, la position de l'échelle de pilote sera ajustée de manière à abaisser le point de transition échelle de pilote/échelle de coupée (figure 1).

Tel que demandé par les pilotes et après consultation³², il a été déterminé comme alternative qu'il serait sécuritaire, sous certaines conditions, de baisser l'échelle de coupée afin de permettre au pilote d'embarquer ou de débarquer directement du bateau-pilote si le navire a l'équipement requis (figure 2). Transports Canada, Sécurité et sûreté maritime reconnaît ce moyen est comme étant un « dispositif ou moyen aussi sûr et commode » visé par le règlement, lorsque la procédure et les critères suivants sont respectés :

1. l'embarquement à partir de l'échelle de pilote doit être possible en tout temps;
2. lors de l'approche du bateau-pilote vers le navire, l'échelle de coupée est relevée de sorte à ne pas causer un risque ou un obstacle pour le personnel sur le pont ou pour les superstructures du bateau-pilote;
3. une fois le bateau-pilote en position, sous la supervision du personnel sur le pont du bateau-pilote et de l'officier du navire responsable du transbordement, l'échelle de coupée est ajustée en position finale, soit :
 - a) à la zone de transition avec l'échelle de pilote selon les conditions de mer et de houle présentes; ou
 - b) sur une mer sans vague ni houle, à une distance minimum d'environ 350 mm (la distance entre deux marches de l'échelle selon SOLAS) pour permettre l'embarquement directement à partir du pont ou de la plate-forme du bateau-pilote.
4. le ou les pilotes demeurent à l'intérieur du bateau-pilote ou sur le pont du navire jusqu'à ce que tout l'équipement soit en position finale et appuyé contre la muraille du navire.

La procédure de transbordement précitée s'applique également en conditions hivernales.

L'abaissement de la zone de transition de l'échelle de coupée et l'échelle de pilote est considéré comme un moyen efficace pour diminuer les risques inhérents aux transbordements durant la période hivernale. Le transbordement direct à partir de l'échelle de coupée sera également considéré lorsqu'un remorqueur remplace le bateau-pilote lors des transbordements en période hivernale.

³¹ Il est à noter que les navires ne sont pas tenus d'avoir une échelle de coupée installée à cette fin si la distance entre la surface de l'eau et le point d'accès est de 5 mètres ou moins, dans le cas des navires canadiens, ou de 9 mètres ou moins, dans le cas des autres navires.

³² Comité de travail sur le transbordement des pilotes en hiver.

FIGURE 1 : ABAISSEMENT DU POINT DE TRANSITION ENTRE L'ÉCHELLE DE PILOTE ET L'ÉCHELLE DE COUPÉE.

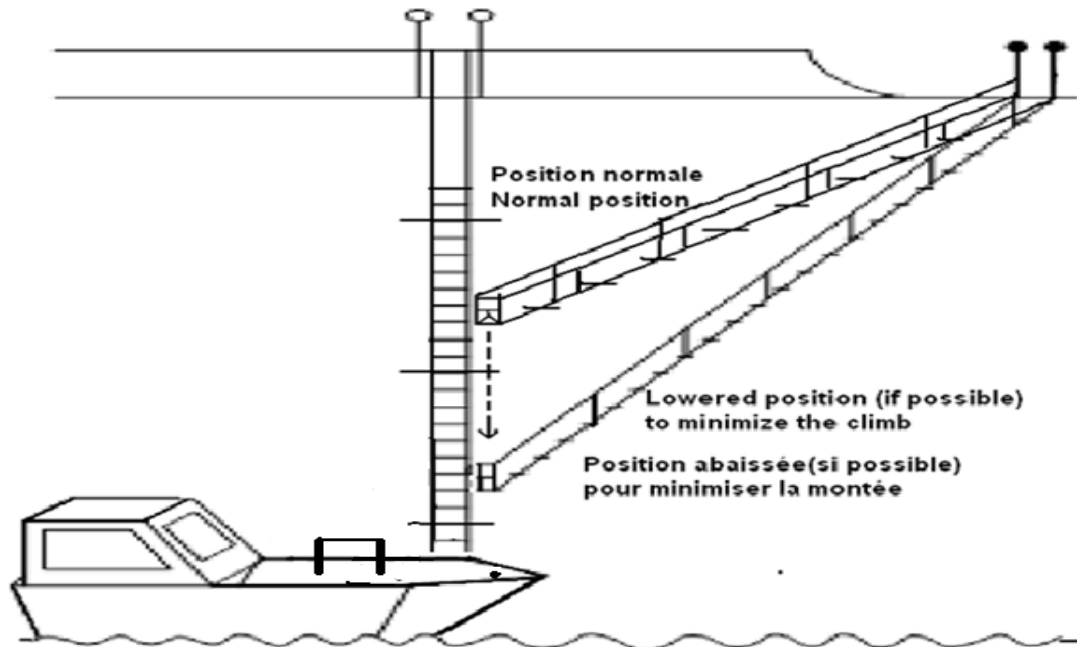
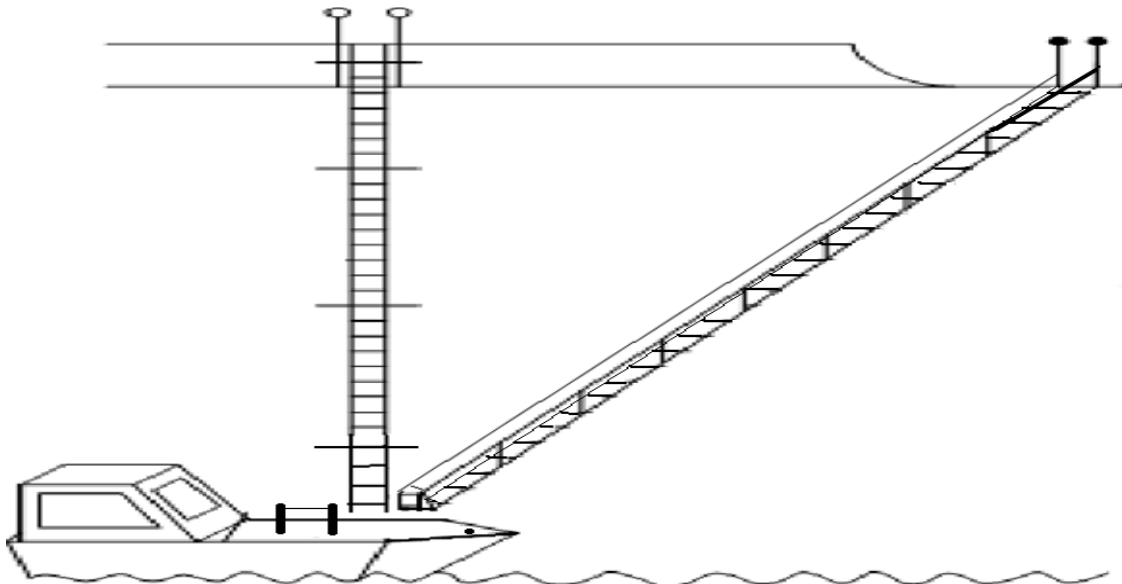


FIGURE 2 : ABAISSEMENT DE L'ÉCHELLE DE COUPÉE, SOUS CERTAINES CONDITIONS, POUR PERMETTRE LA MONTÉE DIRECTE À PARTIR DU PONT



Autorité : Transports Canada

26 Directives supplémentaires sur les dispositions du transfert de pilote en ce qui concerne les exigences applicables aux bateaux canadiens

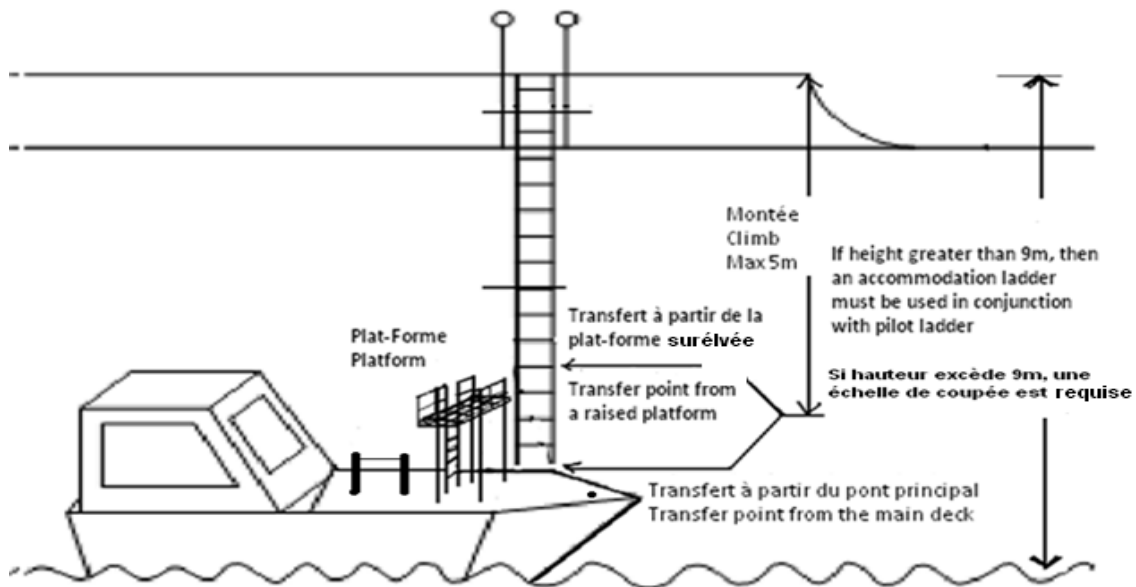
Cet avis fournit des clarifications sur le paragraphe 74.(4) du *Règlement sur la sécurité de la navigation*.

74.(4) *Malgré le paragraphe (1), dans le cas d'un navire canadien dans les eaux des Grands Lacs ou du fleuve Saint-Laurent, lorsque la distance de l'eau au point d'accès au navire est supérieure à cinq mètres, il doit comporter une échelle de coupée, ou tout autre dispositif aussi sûr et commode pour accéder au navire et en descendre de façon que la montée de l'échelle de pilote n'excède pas cinq mètres.*

L'objectif du paragraphe 74.(4) est d'assurer que la montée maximale sur l'échelle de pilote n'excède pas 5 mètres. Le « point de transfert » où le pilote fait le transfert entre le bateau-pilote et l'échelle de pilote peut être considéré comme la limite inférieure de la montée. Ce point de transfert sera unique pour chaque bateau-pilote. Ce point peut être le pont principal du bateau-pilote ou une position élevée sur une plate-forme ou la structure du bateau-pilote conçue spécifiquement pour faciliter l'embarquement des pilotes. La hauteur du point de transfert au-dessus de la surface de l'eau pour un bateau-pilote en particulier peut être obtenue à l'avance à la station de pilotage pour lors de la demande de services d'un pilote. Si la distance de ce point de transfert vers le point d'accès ou la sortie du navire ne dépasse pas 5 mètres, une échelle de coupée peut ne pas être fournie.

Nonobstant ce qui précède, les règlements ne permettent pas l'utilisation d'une échelle de pilote lorsque la montée de celle-ci excède 9m de hauteur à partir de la surface de l'eau.

FIGURE 3: LA MONTÉE DE L'ÉCHELLE DE PILOTE NE DOIT PAS EXCÉDER 5 MÈTRES



Autorité : Transports Canada

C SERVICES DES COMMUNICATIONS ET DU TRAFIC MARITIME

L'information relative au rapport sur les renseignements exigés au préalable (RREP), en conformité au Règlement sur la sûreté du transport maritime, peut être trouvée dans la partie 3 et 4 de la publication des Aides Radio à la navigation maritime (ARNM). <http://www.ccg-gcc.gc.ca/Communications-Marines/Accueil>

27A Lignes directrices concernant la circulation des navires de fort gabarit et de forte longueur**TRANSIT DES NAVIRES DE FORT GABARIT ET DE FORTE LONGUEUR DANS LE TRONÇON QUÉBEC-MONTRÉAL.****Définitions :****Dans le tronçon Québec-Montréal**

Navire **fort gabarit** désigne un navire dont la longueur hors-tout n'excède pas 300,0 mètres et dont la largeur* est égale ou supérieure à 32,5 mètres sans excéder 44,0 mètres.

Navire de **forte longueur** désigne un navire dont la longueur hors-tout est comprise entre 270,0 et 300,0 mètres et dont la largeur* n'excède pas 44,0 mètres.

* Largeur du navire désigne « la plus grande largeur », tel que spécifié dans la Convention COLREG 1972 Partie A, Règle 3 j). C'est la distance maximale (exprimée en mètres et en centimètres) entre les faces externes des bordés extérieurs du navire, incluant les bandeaux et les ailerons de passerelle, etc...

Date d'entrée en vigueur : printemps 2013.

Cet avis permettra aux navires de **fort gabarit** et de **forte longueur** de s'engager de manière sécuritaire dans la voie navigable du Saint-Laurent entre Québec et Montréal.

Les navigateurs sont priés de se référer à l'édition mensuelle des Avis aux navigateurs, www.notmar.gc.ca – Édition 4. ainsi que la carte VN301. Ces documents expliquent quels sont les tronçons à risque.

Cet avis décrit les conditions de transit des navires pour :

- 1) la Navigation dans les glaces (**G**) ;
- 2) la Rencontres dans les zones à risques (**R**) ;
- 3) le Dépassements dans les zones à risques (**D**) ;
- 4) les Zones de mouillage (**M**).
- 5) Dégagement sous-quille
- 6) Double pilotage

1) Navigation dans les glaces (G)

G-1) La Corporation des pilotes du Saint-Laurent central (CPSLC) doit nommer un agent de liaison afin de coordonner avec le Bureau des glaces l'information sur les risques associés aux conditions de glaces lors du transit d'un navire de **fort gabarit** ou de **forte longueur**

G-2) Les navires de **fort gabarit** et de **forte longueur** doivent s'assurer d'avoir des conditions favorables avant de s'engager dans la voie navigable entre Québec et Montréal, conformément aux avis ou directives du Bureau des glaces (GCC). À cet effet, les conditions devront être respectées :

- a) Pour un navire en montant à destination du tronçon Québec - Montréal : À la hauteur de l'Île Blanche, le pilote de la CPBSL communiquera au Bureau des glaces de la GCC son heure prévue d'arrivée (HPA) pour la station de pilotage de Québec ainsi que le comportement du navire dans les glaces. Par la suite, le Bureau des glaces (GCC) communiquera avec l'agent de liaison de la CPSLC et ils évalueront les conditions de glaces et de battures fragilisées en vue de déterminer si celles-ci peuvent causer des problèmes à la navigation lors du transit du navire entre Québec et Montréal ;

- b) Avant qu'un navire ne quitte son poste à quai à destination du tronçon Québec Montréal : l'agent de liaison de la CPSLC doit contacter le Bureau des glaces (GCC) afin qu'ils évaluent les conditions de glaces et de battures fragilisées en vue de déterminer si celles-ci peuvent causer des problèmes à la navigation lors du transit du navire dans le tronçon Québec - Montréal.

G-3) Les navires de *fort gabarit* et de *forte longueur* qui de par leurs conditions opérationnelles semblent dans l'impossibilité de lutter contre les forces exercées par les glaces, que ce soit causé par:

- des troubles mécaniques ;
- des troubles du système de propulsion ;
- des limitations dues aux types de programmation du système de propulsion ;
- ou autres,

ne peuvent s'engager en amont de Québec avant que les troubles ou limitations ne soient rétablis, afin de permettre un passage sécuritaire aux endroits restreints du fleuve.²

G-4) Lorsqu'il y a présence de glace sous pression, conformément à l'évaluation du Bureau des glaces (GCC) et de l'agent de liaison de la CPSLC, les navires de *fort gabarit* et de *forte longueur* doivent s'engager sous les ponts de Québec à la faveur des courants de marée.

G-5) Dans le secteur du Lac St-Pierre, les pilotes doivent favoriser les rencontres de jour et par bonne visibilité afin de bien percevoir le mouvement du navire, les conditions de glace et s'il y a un effet de battillage constituant un risque de décollement des battures.

2) Directives concernant les rencontres dans les zones à risques moyens et élevés (R)

En tout temps les navires de fort gabarit doivent favoriser le transit de jour dans le tronçon Québec et Montréal

R-1) Les rencontres sont interdites dans les zones à risque élevé. Les zones à risques élevés entre Québec et Montréal pour les navires dont la largeur nominale combinée est entre 65,0 mètres et 72,6 mètres et entre 72,61 mètres et 88,0 mètres sont identifiées sur la carte VN-301.

Secteur particulier: Course de Contrecoeur

a) Le secteur de la **course de Contrecoeur** est identifié comme un secteur d'étude pour les rencontres des navires de *fort gabarit* dont la largeur nominale combinée est entre 72,6 mètres et 88,0 mètres. Bien qu'à priori les rencontres soient interdites, les pilotes pourront rencontrer d'autres navires *fort gabarit* lorsque les conditions seront favorables pour le faire en toute sécurité. Avant que les navires ne se rencontrent, les pilotes devront aviser les SCTM de la manoeuvre qu'ils ont convenu.

b) La CPSLC devra fournir un rapport aux autorités de la GCC et de TC dans les 10 jours suivant cette rencontre. Le rapport devra décrire la condition des navires, les conditions de passage, les facteurs environnementaux, les conditions de manoeuvre et tout commentaire pertinent sur le comportement des navires lors de la rencontre.

R-2) Les zones à risque moyen sont sujets à une évaluation des pilotes afin de déterminer la possibilité d'effectuer une rencontre sécuritaire en fonction d'un ou de plusieurs facteurs exposés ci-dessous :

a) Les zones à risques moyens entre Québec et Montréal pour les navires avec une largeur nominale combinée entre 65,0 mètres et 72,6 mètres et entre 72,61 mètres et 88,0 mètres sont identifiés sur la carte VN-301. Avant que les navires ne se rencontrent, les pilotes devront aviser les SCTM de la manoeuvre qu'ils ont convenu.

b) La CPSLC devra fournir un rapport aux autorités de la GCC et de TC dans les 10 jours suivant cette rencontre. Le rapport devra décrire la condition des navires, les conditions de passage, les facteurs environnementaux, les conditions de manoeuvre et tous commentaires pertinents sur le comportement des navires lors de la rencontre.

- c) Les facteurs à considérer par les pilotes afin d'évaluer les risques lors de rencontres sont les suivants :
- 1) **Navigation de nuit.** La noirceur rend plus difficile l'évaluation des distances, l'arrière-plan lumineux peut être confondu avec les feux de navigation du navire et avec les aides à la navigation, les balises sont moins nombreuses et non lumineuses en saison hivernale et l'effet du batillage sur les berges est difficilement observable ;
 - 2) **Visibilité.** Lors de rencontres, la visibilité doit être suffisante pour que les pilotes puissent évaluer visuellement l'approche entre les deux navires. Les pilotes doivent prendre en considération que la visibilité théorique (disponibilité de 75%) des aides à la navigation est de 4,3 milles nautiques et que les bouées peuvent être cachées sous le couvert de glace ;
 - 3) **Force et direction des vents.** Sous certaines conditions de charge du navire, la direction et la vélocité du vent (au-dessus de 35 noeuds) peuvent influencer la manoeuvrabilité du navire ;
 - 4) **Distance de manoeuvre.** Le pilote doit s'assurer qu'il a une distance suffisante pour terminer sa manoeuvre et rétablir le cap avant la prochaine zone de risques élevés ou moyens ;
 - 5) **Trafic maritime.** Le pilote doit s'assurer qu'il n'y a pas d'autres navires en situation de manoeuvre de dépassement ou de rencontre dans le zone en plus de considérer la navigation de plaisance et autres activités nautiques. Toute entente de manoeuvre entre les navires qui s'écarte du présent avis doit être communiquée au centre SCTM;
 - 6) **Caractéristiques du navire.** Le pilote doit s'assurer que les caractéristiques de manoeuvre du navire ainsi que la distance entre les navires soient adéquates afin de contrer les effets d'interaction entre ceux-ci ;
 - 7) **Passage sous les câbles aériens et les ponts.** Afin d'assurer un passage sécuritaire, le pilote doit s'assurer qu'il a les données exactes sur le tirant d'air du navire et celles sur la hauteur libre des câbles électriques et des ponts au lieu de passage ;
 - 8) **Opérations de remorquage et de dragage.** Les SCTM doivent fournir aux pilotes l'information sur les opérations de remorquage et de dragage en cours, afin que le pilote puisse évaluer adéquatement la situation et planifier son passage ;
 - 9) **Caractéristiques du chenal.** Le pilote doit prendre en considération la configuration du chenal, le type de fond, les courants et les marées.

Zones particulières : Courbe de Portneuf, courbe Sorel-Tracy et Pointe à la Citrouille

Lors d'une rencontre avec un navire-citerne, le pilote doit s'assurer que l'angle d'incidence sur l'axe longitudinal du navire-citerne est inférieur à 30° afin de favoriser (dans l'éventualité d'un abordage) une chance de ricochet sur la bordée du navire au lieu de perforer sa double coque.

- R-3) Contrôle de vitesse.** Lors d'une rencontre où les navires sont soumis à des conditions de contrôle de vitesse en raison de leur tirant d'eau, les pilotes doivent ajuster la vitesse prescrite de façon à augmenter la marge de sécurité de 50% de plus que celle prescrite dans la table de dégagement sous quille de la GCC, sans toutefois dépasser une vitesse de 9 noeuds par rapport à l'eau (SOW).
- R-4) Les rencontres sont interdites aux navires de *forte longueur* dans les zones suivantes (carte VN 301) :**
- Courbe de Sainte-Croix
 - Barre à Boulard
 - Courbe de Cap Charles
 - Courbe du Cap à la roche
 - Courbe de Champlain
 - Courbe de Bécancour
 - Courbe de l'Île de Grâce
 - Courbe de Bellemouth
 - Le tronçon entre Cap Saint-Michel et l'Île aux vaches
 - Le secteur Tétreauville aval

3) Directives concernant les dépassements dans les zones à risques moyens et élevés (D)

En tout temps les navires de fort gabarit doivent favoriser le transit de jour dans le tronçon Québec et Montréal

D-1) Les dépassements dans les zones à risque élevé sont interdits. Les zones à risque élevé entre Québec et Montréal pour les navires dont la largeur nominale combinée est entre 65,0 mètres et 72,6 mètres et entre 72,61 mètres et 88,0 mètres sont identifiées sur la carte VN-301.

D-2) Les zones à risques moyens sont sujets à une évaluation des pilotes afin de déterminer la possibilité d'effectuer un dépassement sécuritaire en présence d'un ou de plusieurs facteurs exposés ci-dessous.

- a) Les zones à risques moyens entre Québec et Montréal pour les navires avec une largeur nominale combinée entre 65,0 mètres et 72,6 mètres et entre 72,61 mètres et 88,0 mètres sont identifiées sur la carte VN-301. Avant le dépassement, les pilotes doivent aviser les SCTM de la manoeuvre qu'ils ont convenue ;
- b) La CPSLC devra fournir un rapport aux autorités de la GCC et de TC dans les 10 jours suivant cette rencontre. Le rapport devra décrire la condition des navires, les conditions de passage, les facteurs environnementaux, les conditions de manoeuvre et tous commentaires pertinents sur le comportement des navires lors de la rencontre ;
- c) Les facteurs à considérer par les pilotes afin d'évaluer les risques lors de dépassements sont les suivants:
 - 1) **Navigation de nuit.** La nuit, l'évaluation des distances est plus difficile, l'arrière-plan lumineux peut être confondu avec les feux de navigation du navire et avec les aides à la navigation, les balises sont moins nombreuses et non lumineuses (en saison hivernale) et l'effet du batillage sur les berges est difficilement observable ;
 - 2) **Visibilité.** Lors de dépassements, la visibilité doit être suffisante pour que les pilotes puissent évaluer visuellement l'approche entre les deux navires. Les pilotes doivent prendre en considération que la visibilité théorique (disponibilité de 75%) des aides à la navigation est de 4,3 milles nautiques et que les bouées peuvent être cachées sous le couvert de glace ;
 - 3) **Force et direction des vents.** Sous certaines conditions de charge du navire, la direction et la vélocité du vent (au-dessus de 35 noeuds) peuvent influencer la manoeuvrabilité du navire ;
 - 4) **Distance de manoeuvre.** Le pilote doit s'assurer qu'il a une distance suffisante pour terminer sa manoeuvre avant la prochaine zone à risques élevés ou moyens ;
 - 5) **Trafic maritime.** Le pilote doit s'assurer qu'il n'y a pas d'autres navires en situation de manoeuvre de dépassement ou de rencontre dans la zone, en plus de considérer la navigation de plaisance et autres activités nautiques. Toute entente de manoeuvre entre les navires qui s'écarte du présent avis doit être communiquée au centre SCTM;
 - 6) **Caractéristiques du navire.** Le pilote doit s'assurer que les caractéristiques de manoeuvre du navire ainsi que la distance entre les navires soient adéquates pour contrer les effets d'interaction entre ceux-ci ;
 - 7) **Passage sous les câbles aériens et les ponts.** Afin d'assurer un passage sécuritaire, le pilote doit s'assurer qu'il a les données exactes sur le tirant d'air du navire et celles sur la hauteur libre des câbles électriques et les ponts au lieu de passage ;
 - 8) **Opérations de remorquage et de dragage.** Les SCTM doivent préciser l'information sur les opérations de remorquage et de dragage en cours, afin que le pilote puisse évaluer adéquatement la situation et planifier son passage ;
 - 9) **Caractéristiques du chenal.** Le pilote doit prendre en considération la configuration du chenal, le type de fond, les courants et les marées.

D-3) Contrôle de vitesse. Lors d'un dépassement, le pilote doit obtenir l'autorisation du navire qu'il désire dépasser. Ils ajusteront leurs vitesses pour obtenir un ratio s'approchant idéalement de 2:1 (double de la vitesse) afin de réduire au minimum les effets d'interaction entre les navires. Le navire qui dépasse ne pourra toutefois pas maintenir une vitesse pouvant conduire à une érosion accélérée des berges ou causer des dommages aux propriétés riveraines.

D-4) Les dépassements sont interdits aux navires de **forte longueur** dans les zones suivants (carte VN 301) :

- Courbe de Sainte-Croix
- Barre à Boulard
- Courbe de Cap Charles
- Courbe du Cap à la roche
- Courbe de Champlain
- Courbe de Bécancour
- Courbe de l'Île de Grâce
- Courbe de Bellemouth
- Le tronçon entre Cap Saint-Michel et l'Île aux vaches
- Le secteur Tétreauville aval

4) Directives concernant les zones de mouillage (M)

M-1) Aucun navire de **fort gabarit** ou **forte longueur** ne peut utiliser la zone de mouillage de Pointe-aux-Trembles (PAT), sauf pour des circonstances exceptionnelles.

M-2) Aucun navire de **fort gabarit** ou **forte longueur** ne peut utiliser les zones de mouillage de longue durée³³ dans le tronçon de la voie navigable entre Québec et Montréal.

M-3) Les zones de mouillage d'attente³⁴ autorisées pour les navires **de fort gabarit** ou **forte longueur** sont les suivantes : Québec/Saint-Nicolas, Trois-Rivières et Sorel/Lanoraie.

M-4) Si des navires de **fort gabarit** ou **forte longueur** utilisent une zone de mouillage d'attente autorisée, le rayon d'évitement du poste de mouillage ne doit pas nuire ou faire dévier la circulation.

5) Directives concernant le dégagement sous-quille

Afin de maximiser leurs chargements, les opérateurs et les capitaines de navire de fort gabarit déterminaient le dégagement minimum sous la quille en utilisant la valeur de la vitesse minimale autorisée de la table de dégagement sous-quille (DSQ) établie à 7 nœuds. Ce qui contraint ces navires en montant dans le tronçon Québec-Montréal avec des fenêtres de restriction à transiter sur une longue période à vitesse minimum. La vitesse du navire entre Québec et Trois-Rivières peut encore être influencée par l'effet de la marée afin d'assurer un temps de passage d'environ 7 heures. Par contre, entre Trois-Rivières et Montréal, ce secteur dépend seulement des niveaux d'eau; le navire, ne pouvant pas faire plus de 7 ou 8 nœuds dans l'eau, aura une vitesse fond de 5 nœuds donnant un temps de passage de 12 heures. Le navire se retrouve donc à encombrer le système sur une longue période, ce qui rend plus difficile la coordination des passages et des rencontres sécuritaires puisque ces navires doivent favoriser des passages principalement de jour et ne peuvent ancrer que dans des mouillages de courtes durées.

La pression hydraulique sur ces navires très larges est importante, à basse vitesse ils sont moins manœuvrables et le temps de réaction est plus lent. Lorsque vient le moment de pousser le navire afin d'augmenter la pression d'eau sur le gouvernail pour contrecarrer une embardée, l'inertie du navire est si grande qu'il peut prendre plusieurs minutes avant d'avoir l'effet désiré. Les opérateurs et les capitaines devraient donc planifier leurs transits à une vitesse minimum de 10 nœuds sur l'eau, pour ainsi réduire le temps de transit et permettre au navire d'être dans le système pour une durée de temps acceptable et planifiable tout en favorisant des passages de jour et en assurant une bonne manœuvrabilité.

Afin d'assurer une conduite sécuritaire et de permettre la coordination du transit des navires circulant à contresens sur le Saint-Laurent entre Québec et Montréal les navires dont la largeur est supérieure à 32.50 mètres (Post-Panamax) doivent :

³³ Zone de mouillage de longue durée : zone où le navire est susceptible d'attendre plusieurs jours avant d'aller à quai.

³⁴ Zone de mouillage d'attente : zone où le navire est susceptible d'attendre quelques heures avant d'aller à quai ou de continuer sa route. Les raisons d'utilisation des mouillages d'attente sont diverses (ex. : attente d'une fenêtre de niveau d'eau, attente de conditions météorologiques favorables, attente d'une fenêtre de trafic favorable pour un secteur restreint, disponibilité de remorqueurs, disponibilité des quais, mouvement de navires lors de mesures d'urgence à quai, etc.).

PARTIE C – SERVICES DES COMMUNICATIONS ET DU TRAFIC MARITIME

- Se conformer à la table de dégagement sous-quille publiée dans l'avis aux navigateurs 27C.
- En montant à destination d'une localité en amont de Québec, s'assurer d'avoir un dégagement sous-quille permettant un transit à une vitesse minimale de 10 nœuds sur l'eau.
- En descendant à partir d'une localité en amont de Québec, s'assurer d'avoir un dégagement sous-quille permettant un transit à une vitesse minimale de 7 nœuds sur l'eau.

Nonobstant ce qui précède, tous les navires doivent être en mesure de réduire leur vitesse au besoin, afin de permettre la coordination des rencontres entre navires et de se conformer aux mesures volontaires de réduction de vitesse.

Annuler avis Q801 et Q828

Annuler avis écrit Q0545/2012.

Annuler l'avis aux navigateurs 617(T).

NOTE : Vous pouvez consulter un aperçu du tronçon en suivant ces liens :

http://www.marinfo.gc.ca/documents/Post-Panamax/VN-301_mtl-3r_novembre_2016.png

http://www.marinfo.gc.ca/documents/Post-Panamax/VN-301_3r-qc_novembre_2016.png

Transit des navires dont la largeur combinée est égale ou supérieure à 81.3 mètres dans le secteur de la traverse du nord de l'Île d'Orléans.

Contexte :

La venue récente de navires post-Panamax à destination de localités situées en amont de la traverse du Nord de l'Île d'Orléans a amené la Garde côtière canadienne à revoir les règles de gestion du trafic maritime applicables dans ce tronçon de la voie navigable du St-Laurent.

Les règles décrites ci-dessous s'appuient principalement sur le guide concernant la conception, l'entretien et l'utilisation sécuritaire des voies de navigation de la Garde Côtière Canadienne ainsi que sur les consultations effectuées auprès des intervenants maritimes concernés.

À compter du 1er décembre 2009, les mesures suivantes s'appliqueront aux navires dont la largeur combinée est égale ou supérieure à 81.3 mètres.

1. Les rencontres et les dépassements entre deux (2) navires dont la largeur combinée est égale ou supérieure à 81.3 mètres seront interdits dans le chenal dragué de la Traverse du Nord soit entre les bouées K-136 et K-92.
2. Si un navire doit ralentir ou s'arrêter pour éviter une rencontre à l'intérieur des limites du chenal dragué, le navire ayant le courant sur l'arrière sera le navire privilégié à poursuivre sa route (réf. *Règlement sur les abordages, règle 9, paragraphe K*).
3. L'officier des Services de Communications et de Trafic Maritimes (OSCTM) avisera les navires concernés suffisamment tôt afin que ces derniers puissent prendre les arrangements nécessaires pour respecter ces mesures.
4. Les navires concernés aviseront l'officier des SCTM des arrangements qui auront été pris afin que ceux-ci informent le trafic pertinent.

Note : En appliquant les présentes mesures, il est compris que l'équipe à la passerelle doit tenir compte de tous les dangers de la navigation, des risques d'abordage ainsi que de toutes les circonstances particulières, notamment les limites d'utilisation des navires en cause et peut donc être obligée de s'écarter des présentes mesures pour éviter un danger immédiat. Dans un tel cas de dérogation aux règles prescrites, le pilote devra aviser l'officier des SCTM qui retransmettra l'information aux autres usagers de la voie navigable.

6) Double pilotage

Pour les navires d'une largeur égale ou supérieure à 32,5 mètres transitant dans le tronçon Québec-Montréal, ces navires sont soumis au double pilotage par l'Administration de Pilotage des Laurentides.

L'information relative au rapport sur les renseignements exigés au préalable (RREP), en conformité au Règlement sur la sûreté du transport maritime, peut être trouvée dans la partie 3 et 4 de la publication des Aides Radio à la navigation maritime (ARNM). <http://www.ccg-gcc.gc.ca/Communications-Marines/Accueil>

27B Renseignements généraux sur les mouillages de pointe Saint-Jean et Saint-Vallier

1 MOUILLAGE DE POINTE SAINT-JEAN

Référence Carte 1317

Conditions d'utilisation

À compter du 1er décembre 2012, les mesures suivantes s'appliqueront au mouillage de Pointe Saint-Jean (position : 46° 54.7'N; 070° 52.5'W).

- Le navire doit obtenir l'autorisation des services des communications et trafic maritimes
- Le mouillage ne sera pas autorisé en période hivernale lorsqu'il sera établi que les conditions météorologiques et glacielles actuelles ou prévues à court terme constituent une menace à la sécurité du navire, de la navigation et l'environnement.
- Mouillage de courte durée (moins de 24 heures)
- Ce mouillage est prioritaire pour les navires à fort tirant d'eau

2 MOUILLAGE DE SAINT-VALLIER

Référence Carte 1317

Conditions d'utilisation

À compter du 1er décembre 2012, les mesures suivantes s'appliqueront au mouillage de Saint-Vallier (position : 46° 55.6'N; 070° 49.3'W).

- Le navire doit obtenir l'autorisation des services des communications et trafic maritimes.
- Le mouillage ne sera pas autorisé en période hivernale lorsqu'il sera établi que les conditions météorologiques et glacielles actuelles ou prévues à court terme constituent une menace à la sécurité du navire, de la navigation et l'environnement.
- Le mouillage est interdit aux navires de 60 000 TPL et plus.

27C Dégagement sous quille**1. NAVIRES PORTE CONTENEURS****FLEUVE SAINT-LAURENT, QUÉBEC À MONTRÉAL****Modification du tableau : effectif le : 2013-04-01**

La présente modification établit de nouveaux paramètres pour des navires de 40,0 m à 44,0 m. de largeur. Afin de promouvoir la sécurité et l'efficacité de la navigation et la protection de l'environnement, le régulateur de trafic maritime (RTM) a le pouvoir d'émettre, dans certains cas, des directives de mouvements à un navire en vertu de l'article 126 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada. Dans l'exercice de ses pouvoirs, le RTM prendra en considération le dégagement sous quille des navires qui empruntent le secteur en amont de Québec. Les Services de communications et de trafic maritime détermineront le dégagement sous quille requis du navire en fonction des paramètres reproduits dans le tableau ci-dessous :

L'information relative au rapport sur les renseignements exigés au préalable (RREP), en conformité au Règlement sur la sûreté du transport maritime, peut être trouvée dans la partie 3 et 4 de la publication des Aides Radio à la navigation maritime (ARNM). <http://www.ccg-gcc.gc.ca/Communications-Marines/Accueil>

Largeur du navire n'excédant pas	Vitesse sur l'eau du navire n'excédant pas (en nœuds)								
	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	Dégagement sous quille requis (en mètres ; ceci comprend l'enfoncement estimé et la marge de sécurité/manœuvrabilité)								
24 m	0,79	0,88	0,96	1,04	1,22	1,41	1,63	1,88	2,17
26	0,83	0,90	0,98	1,07	1,25	1,45	1,68	1,93	2,23
28	0,84	0,91	1,00	1,09	1,28	1,48	1,72	1,98	2,29
30	0,86	0,93	1,01	1,11	1,31	1,52	1,76	2,03	2,34
32	0,87	0,94	1,03	1,14	1,34	1,55	1,80	2,08	2,40
34	0,88	0,96	1,05	1,16	1,36	1,58	1,84	2,12	2,45
36	0,89	0,97	1,07	1,18	1,39	1,62	1,88	2,16	2,50
38	0,90	0,98	1,08	1,20	1,42	1,65	1,92	2,20	2,55
40	0,91	1,00	1,10	1,22	1,44	1,68	1,96	2,24	2,60
42	0,92	1,01	1,12	1,24	1,47	1,71	1,99	2,29	2,65
44	0,93	1,02	1,13	1,26	1,49	1,74	2,03	2,33	2,70
	Enfoncement estimé (en mètres)								
24 m	0,21	0,27	0,35	0,43	0,53	0,65	0,79	0,97	1,18
26	0,22	0,29	0,37	0,46	0,56	0,69	0,84	1,02	1,24
28	0,23	0,30	0,39	0,48	0,59	0,72	0,88	1,07	1,30
30	0,25	0,32	0,40	0,50	0,62	0,76	0,92	1,12	1,35
32	0,26	0,33	0,42	0,53	0,65	0,79	0,96	1,17	1,41
34	0,27	0,35	0,44	0,55	0,67	0,82	1,00	1,21	1,46
36	0,28	0,36	0,46	0,57	0,70	0,86	1,04	1,25	1,51
38	0,29	0,37	0,47	0,59	0,73	0,89	1,08	1,29	1,56
40	0,30	0,39	0,49	0,61	0,75	0,92	1,12	1,33	1,61
42	0,31	0,40	0,51	0,63	0,78	0,95	1,15	1,38	1,66
44	0,32	0,41	0,52	0,65	0,80	0,98	1,19	1,42	1,71
	Marge de sécurité/manœuvrabilité (en mètres)								
	0,61	0,61	0,61	0,61	0,69	0,76	0,84	0,91	0,99

* Une exception à la marge de sécurité/manœuvrabilité est permise pour un navire dont la largeur n'excède pas 24 m, à une vitesse entre 6 et 7 nœuds. Dans ce cas seulement, une marge de 0,58 m est acceptée au lieu de 0,61 m.

Ces paramètres sont présentés sur la base que le capitaine ou l'officier responsable du navire a pris en considération les autres éléments spécifiques qui agissent sur le dégagement sous quille dont : l'établissement précis du niveau d'eau (incluant les marées) pendant le transit du navire; la vitesse du navire; les effets des vents et des vagues et le comportement du navire dans ces conditions; l'estimation du tirant d'eau du navire (lestage/délestage); et tout effet d'enfoncement occasionné par le passage du navire près des talus du chenal ou lors des manœuvres de dépassement et de rencontres. Le capitaine ou l'officier responsable a, en tout temps, l'ultime responsabilité de la sécurité du navire.

Source : Garde côtière canadienne (TC-L95-133 ; AMA8035-10-1) ;
Avis aux navigateurs n° 462 de l'Édition n° 17 de 1995, modifié le 2013-03-21

2. AUTRES NAVIRES (autres que porte-conteneurs)

FLEUVE SAINT-LAURENT, QUÉBEC À MONTRÉAL

Modification du tableau : effectif le : 2013-04-01

La présente modification établit de nouveaux paramètres pour des navires de 40.0 m à 44.0 m. de largeur. Afin de promouvoir la sécurité et l'efficacité de la navigation et la protection de l'environnement, le régulateur de trafic maritime (RTM) a le pouvoir d'émettre, dans certains cas, des directives de mouvements à un navire en vertu de l'article 126 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada. Dans l'exercice de ses pouvoirs, le RTM prendra en considération le dégagement sous quille des navires qui empruntent le secteur en amont de Québec. Les Services de communications et de trafic maritime détermineront le dégagement sous quille requis du navire en fonction des paramètres reproduits dans le tableau ci-dessous :

Largeur du navire n'excédant pas	Vitesse sur l'eau du navire n'excédant pas (en nœuds)								
	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	Dégagement sous quille requis (en mètres ; ceci comprend l'enfoncement estimé et la marge de sécurité/manœuvrabilité)								
24 m	0,80	0,90	0,97	1,06	1,24	1,44	1,66	1,92	2,21
26	0,85	0,92	1,00	1,09	1,29	1,49	1,73	1,99	2,29
28	0,86	0,94	1,03	1,13	1,33	1,54	1,79	2,06	2,37
30	0,88	0,96	1,05	1,16	1,37	1,59	1,85	2,13	2,46
32	0,89	0,98	1,08	1,19	1,41	1,64	1,91	2,19	2,53
34	0,91	1,00	1,10	1,23	1,45	1,69	1,97	2,26	2,61
36	0,93	1,02	1,13	1,26	1,49	1,74	2,02	2,32	2,69
38	0,94	1,04	1,16	1,29	1,53	1,78	2,08	2,39	2,77
40	0,96	1,06	1,18	1,32	1,57	1,83	2,13	2,44	2,84
42	0,97	1,08	1,21	1,36	1,61	1,88	2,18	2,51	2,91
44	0,99	1,10	1,23	1,39	1,65	1,93	2,24	2,57	2,98
	Enfoncement estimé (en mètres)								
24 m	0,22	0,29	0,36	0,45	0,55	0,68	0,82	1,01	1,22
26	0,24	0,31	0,39	0,48	0,60	0,73	0,89	1,08	1,30
28	0,25	0,33	0,42	0,52	0,64	0,78	0,95	1,15	1,38
30	0,27	0,35	0,44	0,55	0,68	0,83	1,01	1,22	1,47
32	0,28	0,37	0,47	0,58	0,72	0,88	1,07	1,28	1,54
34	0,30	0,39	0,49	0,62	0,76	0,93	1,13	1,35	1,62
36	0,32	0,41	0,52	0,65	0,80	0,98	1,18	1,41	1,70
38	0,33	0,43	0,55	0,68	0,84	1,02	1,24	1,48	1,78
40	0,35	0,45	0,57	0,71	0,88	1,07	1,29	1,53	1,85
42	0,36	0,47	0,60	0,75	0,92	1,12	1,34	1,60	1,92
44	0,38	0,49	0,62	0,78	0,96	1,17	1,40	1,66	1,99

	Marge de sécurité/manœuvrabilité (en mètres)								
	0,61	0,61	0,61	0,61	0,69	0,76	0,84	0,91	0,99

* Une exception à la marge de sécurité/manœuvrabilité est permise pour un navire dont la largeur n'excède pas 24 m, à une vitesse entre 6 et 7 nœuds. Dans ce cas seulement, une marge de 0,58 m est acceptée au lieu de 0,61 m.

Ces paramètres sont présentés sur la base que le capitaine ou l'officier responsable du navire a pris en considération les autres éléments spécifiques qui agissent sur le dégagement sous quille dont : l'établissement précis du niveau d'eau (incluant les marées) pendant le transit du navire; la vitesse du navire; les effets des vents et des vagues et le comportement du navire dans ces conditions; l'estimation du tirant d'eau du navire (lestage/délestage); et tout effet d'enfoncement occasionné par le passage du navire près des talus du chenal ou lors des manœuvres de dépassement et de rencontres. Le capitaine ou l'officier responsable a, en tout temps, l'ultime responsabilité de la sécurité du navire.

Source : Garde côtière canadienne (TC-L95-133 ; AMA8035-10-1) ;
Avis aux navigateurs n° 462 de l'Édition n° 17 de 1995, modifié le 2013-03-21

D RECHERCHE ET SAUVETAGE

28 Recherche et sauvetage dans les secteurs relevant du Canada

1 Généralités

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 ressources maritimes SAR appropriées dans les endroits stratégiques. Des Centres de Coordination Conjoint de Sauvetage (JRCC) existent à Victoria (C.-B.), à 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) (voir la planche A.1). De plus, afin de coordonner les opérations SAR maritimes locales, un Centre secondaire de sauvetage maritime (MRSC), opéré par du personnel de la Garde côtière, est situé à Québec, QC. La région secondaire de recherche et sauvetage (SRS) du MRSC Québec, inclut le Fleuve St-Laurent et les parties nord et centrale du Golfe St-Laurent (voir Annexe A4).

- 2 La *Loi sur les Océans et la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC 2001) autorise le ministre des Pêches et Océans à déléguer les pouvoirs nécessaires à la coordination du sauvetage en mer. Ces pouvoirs, tel qu'exercés par les JRCC et les MRSC habilite le coordinateur SAR de service lorsqu'il apprend l'existence d'une situation de détresse réelle, du fait qu'un navire est manquant ou du fait que des signaux ou d'autres renseignements indiquent l'existence possible d'une situation de détresse, à ordonner à tous les navires se trouvant dans un secteur précis à signaler leur position, à participer aux recherches et à exécuter toute autre mission SAR jugée nécessaire.

Le capitaine ou le responsable du navire sont tenus d'obtempérer à des ordres de ce genre sauf si ce fait met en danger son navire, sa remorque ou les personnes qui se trouvent à bord. Le gouvernement a pour politique en matière SAR de réquisitionner les navires appartenant au gouvernement fédéral en vue de missions SAR avant de réquisitionner des navires appartenant à des particuliers lorsque les premiers sont prêts à servir et appropriés pour la mission qui se présente, et à libérer des missions SAR les navires appartenant à des particuliers réquisitionnés lorsque des navires de l'État les remplacent.

- 3 La LMMC 2001 habilite également le capitaine de tout navire en détresse à réquisitionner tout navire pour qu'il vienne à son secours. Même s'il/si elle agit ainsi et que la situation semble bien en main, il est souhaitable qu'il/elle tienne le JRCC/MRSC intéressé bien informé, car ce dernier a à sa disposition des connaissances et des liaisons avec les ressources spécialisées SAR et autres organismes d'urgence, ce qui pourrait être utile au capitaine pour le traitement et les soins à donner aux survivants (en cas de sinistres).
- 4 Un navire réquisitionné afin de porter secours à un navire en détresse est tenu de se conformer aux instructions du JRCC/MRSC et/ou du capitaine du navire en détresse. La LMMC 2001 autorise des peines en cas de refus de porter secours. Le JRCC/MRSC peut déléguer ses pouvoirs au Commandant d'une unité SAR sur les lieux muni d'appareils SAR et de communication spécialisés, qui devient alors le coordonnateur sur les lieux (OSC). En l'absence d'une unité SAR, les pouvoirs du RCC/MRSC peuvent également être délégués à un autre navire se trouvant sur les lieux. Les devoirs du OSC sont définis dans le "Manuel international de Recherche et de Sauvetage aéronautiques et maritimes (Volume III) (IAMSAR)", une publication conjointe de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) qui devrait être consulté.
- 5 Le JRCC/MRSC s'efforcera d'informer les propriétaires ou les agents des navires qui ont émis un signal de détresse des circonstances ainsi que des mesures qui ont été prises. Les propriétaires ou les agents des navires réquisitionnés seront également informés si possible des mesures qui ont été prises.

Communications de détresse

- 6 La manière de traiter les messages de détresse est la même partout au monde et est décrite dans le *"Manuel international de Recherche et de Sauvetage aéronautiques et maritimes (IAMSAR) (Volume III)* une publication OMI-OACI, également dans la publication de la Garde côtière canadienne *"Aides radio à la navigation maritime"*. Le réseau SCTM de la Garde côtière canadienne assure l'écoute sur toutes les fréquences de détresse maritimes, même si chaque station ne garde pas nécessairement l'écoute sur chaque fréquence. La publication de la Garde côtière canadienne les *"Aides radio à la navigation maritime"* renferme les détails de ce système (MPO 5470 et MPO 5471).

Les instructions permanentes des centres SCTM de la Garde côtière prescrivent la retransmission automatique des signaux de détresse aux JRCC/MRSC.

- 7 Lorsqu'ils choisissent la fréquence appropriée pour envoyer des messages de détresse et communiquer avec les navires de secours, les capitaines devraient se rappeler que les exigences légales relatives au matériel que doivent transporter les navires dépendent du secteur qu'ils fréquentent, et ils devraient en tenir compte. Par exemple, une installation de radiotéléphone VHF suffit aux navires qui fréquentent les Grands lacs à l'Ouest de Montréal. La publication de la Garde côtière canadienne *"Aides radio à la navigation maritime (Atlantique et Grands Lacs)"* MPO 5470 décrit en détail l'installation en question.
- 8 On rappelle aux gens de mer que les fusées et signaux de détresse décrits à l'appendice IV du *Règlement sur les abordages* ne doivent être utilisés que par une personne ou des personnes qui sont en situation de détresse et qui nécessitent des secours immédiats. Toute autre utilisation des fusées de détresse est contraire aux dispositions de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC 2001) et de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS). Nous invitons les organisations qui désirent donner de la formation relativement à l'utilisation des fusées de détresse à communiquer avec les fabricants de fusées de détresse qui pourront les informer sur la marche à suivre pour obtenir des aides à la formation.

Signal de détresse montré aux aéronefs par les navires

- 9 Un signal de détresse destiné à être montré aux aéronefs par les navires fréquentant les eaux canadiennes a été conçu de concert avec les services SAR. Le signal consiste en un morceau de tissu enduit ou imprégné de peinture fluorescente et montrant un disque et un carré afin de représenter le signal visuel de détresse bien connu qui consiste en une boule et un drapeau.

Les essais d'évaluation effectués par des aéronefs de SAR indiquent que la combinaison de couleurs qui convient le mieux consiste à superposer des signes noirs à un fond de peinture orange ou rouge fluorescent. Les plus petites dimensions qui conviennent sont de 1,8 m (72 po) par 1,1 m (45 po) montrant des signes mesurant 46 cm (18 po) et sont séparés de 46 cm (18 po). Les oeillets ou boucles devraient être fixés à chaque coin pour permettre d'attacher les cordages (voir l'illustration à la fin du présent Avis).

Comme le signal doit attirer l'attention des aéronefs, il devrait être fixé sur un panneau d'écouille ou sur le toit d'une cabine. En cas de naufrage, il devrait être montré par l'embarcation de survie. Les autorités canadiennes SAR savent que le signal est un signal de détresse et tenteront de le repérer au cours des recherches. Tout autre aéronef est prié de signaler au JRCC ou au MRSC le plus près le fait qu'il l'a aperçu.

On peut se procurer le signal auprès des commerçants, mais on peut également le fabriquer chez soi ou à bord d'un navire sans difficulté. Du calicot non blanchi ou un tissu similaire et une boîte de peinture rouge orange fluorescent en aérosol sont les principaux produits nécessaires. Les dimensions minimales recommandées sont indiquées à la fin du présent Avis.

Le signal est facultatif, mais on espère que les capitaines de remorqueurs, de bâtiments de pêche et des embarcations de plaisance profiteront de son usage pour améliorer l'efficacité des missions de SAR.

Aide aux bateaux désemparés

- 10** La LMMC 2001 n'autorise pas le coordonnateur du sauvetage à ordonner à d'autres navires d'entreprendre le sauvetage des biens, mais le JRCC/MRSC essaiera d'informer le navire désemparé et les propriétaires de la présence à proximité d'autres navires et normalement émettra un avis radio demandant si des navires sont disponibles pour fournir de l'aide.

La GCC tient compte du fait que fournir une assistance de remorquage aux navires en difficulté peut constituer un moyen efficace de prévenir les pertes de vie et les blessures et d'accélérer la résolution de situation urgente dans certaines circonstances. Cependant le Gouvernement Fédéral ou ses agents n'aideront pas directement les bateaux désemparés simplement parce qu'ils en font la demande et ne feront pas concurrence aux entreprises commerciales qui sont en mesure d'apporter une assistance directe. Il est évident que certains incidents requérant l'utilisation du système SAR sont parfois de nature peu sérieuse et auraient pu être évités. La réponse à ces incidents occupe les ressources qui peuvent être nécessaire pour des incidents plus sérieux et peuvent placer des répondeurs dans une situation de danger inutile.

Les navires de l'État entreprendront le sauvetage des biens seulement si le sauvetage des biens est relié au sauvetage des vies humaines, qu'il est minime, implique peu d'efforts et lorsqu'il n'est pas possible de le faire exécuter par l'industrie privée ou que le fait de le retarder peut causer des difficultés inutiles.

11 Centre d'information canadien du Centres de Coordinations Conjointes de Sauvetage (JRCC) / Centres Secondaires de Sauvetage Maritime (MRSC)

JRCC Victoria 1-800-567-5111 (**Colombie-Britannique et Yukon**)
+1-250-413-8933 (Satellite, Local, ou hors zone)
727 (Cellular)
+1-250-413-8932 (fax)
jrcvictoria@sarnet.dnd.ca (Courriel)

JRCC Trenton 1-800-267-7270 (**Au Canada**)
+1-613-965-3870 (Satellite, Local, ou hors zone)
+1-613-965-7279 (fax)
jrcctrenton@sarnet.dnd.ca (Courriel)

MRSC Québec 1-800-463-4393 (**Région du Québec**)
+1-418-648-3599 (Satellite, Local, ou hors zone)
+1-418-648-3614 (fax)
mrscqbc@dfo-mpo.gc.ca (Courriel)

JRCC Halifax 1-800-565-1582 (**Région des Maritimes**)
1-800-563-2444 (**Région de Terre-Neuve & Labrador**)
+1-902-427-8200 (Satellite, Local, ou hors zone)
+1-902-427-2114 (fax)
jrcchalifax@sarnet.dnd.ca (Courriel)

***Note:**

Malgré la fermeture du MRSC Saint-Jean en avril 2012 et le transfert de ses responsabilités au centre de coordination de sauvetage à Halifax, les numéros de téléphone à composer en cas d'urgence maritime sont pareils pour le public.

Secteurs océaniques et côtiers

12 Patrouilles de SAR en mer :

Des bâtiments SAR spécialisés effectuent des patrouilles dans les zones où se concentrent les bâtiments de pêche, de commerce, de plaisance et autres sur les côtes Atlantique et Pacifique.

13 Stations de SAR basées sur la côte :

Des embarcations de SAR spécialisées sont basées aux endroits suivants en vue de missions locales, et sont indiquées sur les cartes marines au moyen du signe conventionnel GC:

a) Côte Est :

Burin, Burgeo, Port-aux-Choix (saisonnier) et Lark Harbour (saisonnier) (T.-N.); Louisbourg, Clark's Harbour, Bickerton, Sambro et Westport; Summerside et Souris (Î.-P.-É.) (Saisonnier); Shippegan (saisonnier) et St. John (N.-B.).

b) Côte Ouest :

Tofino, Bamfield, Port Hardy, Vancouver, Powell River, Campbell River, Prince Rupert, Ganges et French Creek. Un aéroglisseur de SAR est également disponible à Sea Island.

14 Embarcations de sauvetage côtier

Il s'agit de petites embarcations SAR, mesurant de 5 à 7 mètres, qui sont exploitées de la mi-mai au début de septembre sur les côtes Est et Ouest dans les secteurs les plus achalandés. Leur emplacement peut varier selon les besoins opérationnels et les concentrations de trafic.

Grands lacs, fleuve et Golfe Saint-Laurent

15 Patrouilles SAR en mer

Il n'y a pas de patrouille SAR dans l'estuaire et le golfe Saint-Laurent. Cependant lorsque les stations SAR basées sur la côte sont fermées en raison de la saison hivernale, des brise-glaces assurent également une présence pour des fins de recherche et sauvetage.

16 Stations SAR basées sur la côte

Des embarcations SAR spécialisées sont basées de façon saisonnière aux endroits suivants: Cap aux Meules (Îles de la Madeleine), Rivière au Renard, Havre Saint-Pierre, Tadoussac, Kegashka et Québec pour la partie Fleuve Saint-Laurent. Dans la partie Grands Lacs, on retrouve le même genre d'embarcation à Kingston, Cobourg, Port Weller, Port Dover, Amhersburg, Goderich, Tobermory, Meaford et Thunder Bay.

17 Embarcations de sauvetage côtier

Il s'agit d'embarcations SAR de dimensions et d'un mode de fonctionnement semblable à ceux des embarcations décrites au paragraphe 14 ci-dessus et qui sont basées à divers endroits à travers le territoire.

Ressources aériennes

18 Les FC affectent des aéronefs réservés aux missions SAR et équipés à cette fin comme suit:

a) Avions:

Greenwood (N.-É.), Trenton (Ont.), Winnipeg (Man) et Comox (C.-B.).

b) Hélicoptères:

Gander (T.-N.), Greenwood (N.-É.), Trenton (Ont.), et Comox (C.-B.).

Autres moyens

19 Selon les besoins prévus, les navires de l'État qui ne sont pas normalement affectés à des missions courantes R et S le sont à l'occasion. Par ailleurs, tous les navires et aéronefs appartenant à l'État peuvent servir au besoin.

Feux bleus à éclat

- 20 a)** La règle 45 des *Règlement sur les abordages* identifie l'utilisation d'un feu bleu clignotant sur tout navire d'État ou tout navire qui appartient à un corps policier portuaire, fluvial, de comté ou municipal ou qui est exploité par lui, peut montrer comme signal d'identification un feu bleu à éclats lorsque, selon le cas
- (i) il prête assistance dans n'importe quelles eaux à un bâtiment ou autre embarcation, à un aéronef ou à une personne qui sont menacés d'un danger grave et imminent et qui ont besoin d'un secours immédiat,
 - (ii) il sert à l'application des lois dans les eaux canadiennes.

Tout bâtiment exploité par la Garde côtière auxiliaire canadienne peut montrer comme signal d'identification un feu bleu à éclats lorsqu'il participe, à la demande de la Garde côtière canadienne, à des opérations de recherche et de sauvetage.

Les bâtiments visés aux alinéas a) et b) qui montrent comme signal d'identification un feu bleu à éclats ne sont pas dispensés de l'obligation de se conformer aux règles de barre et de route énoncées à la partie B.

Appliquer la loi dans le cas d'un navire appartenant ou exploité par la police fédérale, provinciale ou municipale. Ce feu devrait être installé sur le plus grand nombre possible de navires de l'État, notamment sur les navires qui, selon toute probabilité, pourraient être appelés à effectuer des missions de recherche et sauvetage ou à appliquer la loi. Le feu bleu clignotant n'attribue aucun privilège au navire en vertu des *Règles de barre et de route du Règlement pour prévenir les abordages*. Cependant, ce feu identifie un navire impliqué dans des activités de recherche et sauvetage ou policières et les navires devraient en tenir compte.

- b)** L'usage, le caractère et la définition du feu sont définis dans les règles 21, 22, 45 et dans l'Appendice 1, lesquels renferment les dispositions canadiennes du *Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer*.

Garde côtière auxiliaire canadienne

- 21** La Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC) est un organisme qui regroupe environ 5000 volontaires exploitant plus de 1500 unités et dont le rôle consiste à prêter main forte à la Garde côtière canadienne dans le cadre de missions de recherche et sauvetage maritimes. Des unités de la GCAC sont basées sur les côtes Est et Ouest, le fleuve et le golfe Saint-Laurent, les Grands lacs, le lac Winnipeg, le Grand Lac des Esclaves, Nunavut et sur le fleuve Mackenzie.

Sources

Le navigateur peut consulter les publications suivantes :

- a) *"Manuel international de Recherche et de Sauvetage aéronautiques et maritimes (IAMSAR) (Volume III)"*, publication OMI-OACI.
- b) *Aides Radio à la navigation maritime (Pacifique, et l'Arctique de l'ouest)* (MPO 5471); et *Aides radio à la navigation maritime (Atlantique, St.-Laurent, Grands Lacs, Lac Winnipeg et l'Arctique de l'est)* (MPO 5470).

Loi sur la marine marchande du Canada :

Certaines parties particulières de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* s'appliquant à la recherche et sauvetage sont citées ci-après à titre informatif.

Réponse à un signal de détresse

- 384.(1)** *Le capitaine d'un navire canadien en mer, dès qu'il reçoit, d'une source quelconque, un signal qu'un navire ou un aéronef ou une embarcation rescapée de navire ou d'aéronef est en détresse, doit se porter en toute diligence au secours des personnes en détresse et les en informer, si possible, mais s'il en est incapable ou si, en raison des circonstances spéciales, il juge la chose déraisonnable ou inutile, il doit inscrire au journal de bord réglementaire de son navire, la raison pour laquelle il a omis de le faire.*

Réquisition de navires

- (2) *Le capitaine d'un navire en détresse, après avoir consulté, autant que possible, les capitaines des navires qui ont répondu à son signal de détresse, peut réquisitionner tel ou tels de ces navires qu'il juge le plus en mesure de porter secours, et le capitaine de tout navire canadien ainsi réquisitionné doit se conformer à la réquisition en continuant à se rendre à toute vitesse au secours du navire en détresse.*

Libération de l'obligation

- (3) *Le capitaine d'un navire est dégagé de l'obligation imposée par le paragraphe (1) lorsqu'il apprend qu'un ou plusieurs navires autres que le sien, ont été réquisitionnés et se conforment à cette réquisition.*

Autre libération

- (4) *Le capitaine d'un navire est dégagé de l'obligation imposée par le paragraphe (1) et, en cas de réquisition de son navire, est dégagé de l'obligation imposée par le paragraphe (2), si les personnes en détresse ou le capitaine d'un autre navire ayant atteint ces personnes l'informent que le secours n'est plus nécessaire.*

Infraction et peine

- (5) *Le capitaine d'un navire canadien qui contrevient au présent article est coupable d'un acte criminel et passible d'une amende maximale de cinq cents dollars ou d'un emprisonnement maximal d'un an.*

Droit l'indemnité de sauvetage

- (6) *Le présent article n'a pas pour effet de porter atteinte aux dispositions de l'article 451, et l'observation par le capitaine d'un navire des dispositions du présent article ne porte pas atteinte à son droit à l'indemnité de sauvetage ni à celui d'une autre personne.*

Le ministre peut nommer des coordonnateurs de sauvetage

- 385.(1)** *Le ministre peut nommer des personnes qui seront connues sous la désignation de coordonnateurs de sauvetage et chargées des opérations de recherche et de sauvetage dans les eaux canadiennes et en haute mer au large du littoral du Canada.*

Autorité des coordonnateurs de sauvetage

- (2) *Dès qu'il est informé qu'un bâtiment, un aéronef ou leurs embarcations et radeaux de sauvetage sont en détresse ou manquent à l'appel dans les eaux canadiennes ou en haute mer au large du littoral du Canada, dans des circonstances indiquant que le bâtiment, l'aéronef ou les embarcations et radeaux de sauvetage peuvent être en détresse, un coordonnateur de sauvetage peut :*
- a) *enjoindre à tous les bâtiments se trouvant dans le rayon qu'il spécifie de lui signaler leur position;*
 - b) *enjoindre à tout bâtiment de participer à la recherche du navire, de l'aéronef ou des embarcations et radeaux de sauvetage ou d'autre façon de leur porter secours;*
 - c) *donner les autres ordres qu'il juge nécessaires pour les opérations de recherche et de sauvetage du bâtiment, de l'aéronef ou des embarcations et des radeaux de sauvetage.*

Infraction et peine

- (3) *Tout capitaine ou toute personne responsable d'un bâtiment dans les eaux canadiennes ou d'un bâtiment canadien en haute mer au large du littoral du Canada qui omet de se conformer à un ordre donné par un coordonnateur de sauvetage ou par une personne agissant sous la direction de ce dernier commet une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de cinq cents dollars et un emprisonnement maximal de six mois, ou l'une de ces peines.*

Défense

- (4) Aucun capitaine ni aucune personne responsable d'un bâtiment ne peuvent être déclarés coupables d'une infraction prévue au paragraphe (3) si ce capitaine ou cette personne établissent qu'en se conformant à l'ordre d'un coordonnateur de sauvetage ou d'une personne agissant sous la direction de ce dernier, ils auraient exposé leur bâtiment ou remorque, ou les personnes à bord, à un danger grave.

Autorité : Garde côtière canadienne (Recherche et Sauvetage)

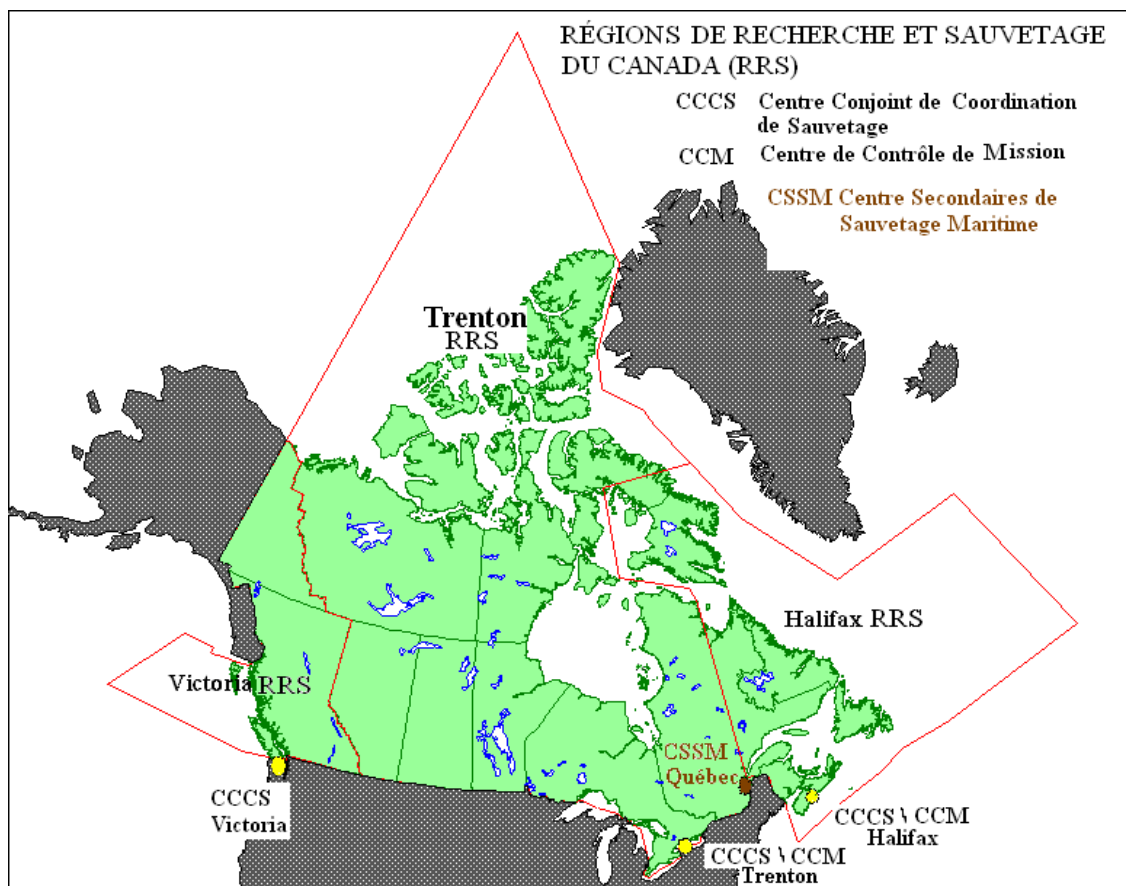


Figure A.1 - Régions de recherche et sauvetage

SRR de Victoria

De 54°42.5'N 130°36.5'W, le long de la frontière Alaska – Canada jusqu'à la mer de Beaufort, à l'est le long de la côte jusqu'à la frontière Yukon – Territoires du Nord-Ouest, au sud le long de la frontière Yukon – Territoires du Nord-Ouest jusqu'à 60°00'N, à l'est le long du 60°00'N jusqu'à la frontière Colombie-Britannique – Alberta, au sud le long de la frontière Colombie-Britannique – Alberta jusqu'à la frontière Canada – États-Unis, à l'ouest le long de la frontière Canada – États-Unis jusqu'à 48°30'N 124°45'W, 48°30'N 125°00'W, 48°20'N 128°00'W, 48°20'N 145°00'W, 54°40'N 140°00'W, 54°40'N 136°00'W, 54°00'N 136°00'W, 54°13'N 134°57'W, 54°39.45'N 132°41'W et 54°42.5'N 130°36.5'W.

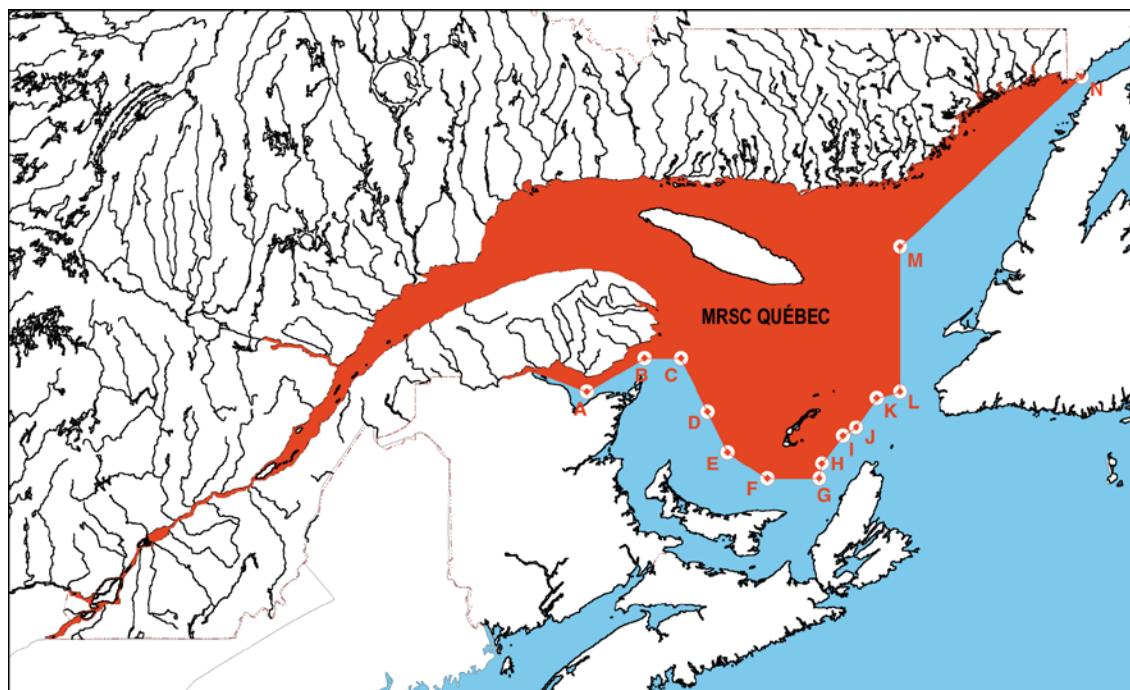
SRR de Trenton

De 70°00'N 080°00'W à 64°00'N 080°00'W, 62°00'N 070°00'W, 46°42'N 070°00'W, à l'ouest le long de la frontière Canada – États-Unis jusqu'à la frontière Alberta – Colombie-Britannique, au nord le long de la frontière Alberta – Colombie-Britannique jusqu'à 60°00'N 120°00'W, à l'ouest jusqu'à 60°00'N 124°00'W, au nord le long de la frontière Yukon – Territoires du Nord-Ouest jusqu'à la mer de Beaufort, à l'ouest le long de la côte jusqu'à la frontière Canada – Alaska, au nord le long du 141°00'W jusqu'au Pôle Nord, au sud jusqu'à 82°00'N 060°00'W, 78°00'N 075°00'W, 76°00'N 076°00'W, 74°00'N 068°18'W, 73°00'N 067°00'W, 70°00'N 063°00'W et à l'ouest jusqu'à 70°00'N 080°00'W.

SRR de Halifax

De 64°00'N 080°00'W à 70°00'N 080°00'W, 70°00'N 063°00'W, 65°30'N 058°39'W, 58°30'N 050°00'W, 58°30'N 030°00'W, 45°00'N 030°00'W, 45°00'N 053°00'W, 43°36'N 060°00'W; 41°52'N 067°00'W, 44°30'N 067°00'W, au nord jusqu'à la frontière Canada – États-Unis, à l'ouest le long de la frontière Canada – États-Unis jusqu'au 70° méridien, au nord le long du 70° méridien jusqu'à 62°00'N 070°00'W et au nord-ouest jusqu'à 64°00'N 080°00'W.

Annexe A4 - Sous-régions de recherche et sauvetage



	Latitude	Longitude		Latitude	Longitude
A	47° 50' 00" N	65° 25' 00" W	H	47° 00' 35" N	61° 21' 05" W
B	48° 13' 14" N	64° 25' 22" W	I	47° 19' 46" N	60° 59' 34" W
C	48° 13' 14" N	63° 47' 33" W	J	47° 25' 24" N	60° 45' 49" W
D	47° 36' 21" N	63° 19' 56" W	K	47° 45' 40" N	60° 24' 17" W
E	47° 08' 23" N	62° 59' 14" W	L	47° 50' 00" N	60° 00' 00" W
F	46° 50' 24" N	62° 18' 03" W	M	49° 30' 00" N	60° 00' 00" W
G	46° 50' 24" N	61° 24' 01" W	N	51° 27' 00" N	56° 52' 00" W

Figure A.2 - Sous-région de SAR - MRSC Québec

28A Procédures d'évacuation par hélicoptère par les hélicoptères de Recherche et sauvetage des Forces armées canadiennes

Les évacuations médicales par hélicoptère sont une question sérieuse. Étant donné qu'elles peuvent être dangereuses tant pour le patient que pour l'équipage de l'hélicoptère, on ne devrait y recourir qu'en dernier ressort pour prévenir une blessure permanente ou une perte de vie. Si vous êtes à bord d'un bateau de pêche, par exemple, et qu'un des membres de l'équipage subit une blessure légère, vous ne devez pas demander une évacuation médicale par hélicoptère tout simplement pour que vous puissiez continuer de pêcher.

Pour aider le Centre de coordination de sauvetage/Centre secondaire de sauvetage maritime (JRCC/MRSC) à bien évaluer la nécessité d'une évacuation, il faut lui présenter un tableau précis de la situation. Vous pouvez accélérer le processus en étant prêt à donner les renseignements suivants:

- a) Nom du navire, indicatif d'appel, position, route et vitesse.
- b) Nom, âge et sexe du patient.
- c) État de conscience.
- d) Rythme respiratoire et difficulté ou douleur associée à la respiration.
- e) Pouls, force et régularité; température du patient.
- f) Nature et endroit précis de la douleur. Est-elle sourde, vive, continue, intermittente, limitée à un petit endroit ou généralisée?
- g) Quand la blessure s'est-elle produite et mentionner la cause - coup, brûlure, chute - Nature de la blessure, coupures ou meurtrissures. Dites si le patient a été déplacé.
- h) Déterminer l'importance du saignement.
- i) Décrire toute déformation ou tout fonctionnement anormal de la part du patient.
- j) Quel est le traitement qui a été donné et comment le patient y a-t-il réagi?
- k) HPA à destination et intentions.
- l) Nom de l'agent ou du propriétaire et adresse.
- m) Fréquence sur laquelle le navire garde l'écoute et autres fréquences disponibles.
- n) Si l'hélicoptère doit intervenir: endroit sur le navire qui convient le mieux à un hissage - endroit libre d'obstacles - et fréquence sur laquelle l'hélicoptère peut appeler le navire.

PREMIÈRE REMARQUE: Les détails concernant l'état du patient sont nécessaires parce que, selon cette information, le chirurgien régional approuvera ou n'approuvera pas l'utilisation d'un hélicoptère.

DEUXIÈME REMARQUE: Vous devez appeler la Garde côtière immédiatement si l'un de ces renseignements change.

TROISIÈME REMARQUE: La Garde côtière doit être informée immédiatement si on n'a plus besoin de l'évacuation par hélicoptère du fait qu'il y a d'autres arrangements ou si le patient meurt.

En plus des formes courantes de communications, les capitaines de navire peuvent obtenir des conseils médicaux en envoyant un radiotélégramme à "Radiomédical" et en le transmettant par le truchement du centre SCTM le plus proche qui le transmettra à l'autorité médicale régional approprié et transmettra la réponse au navire.

Préparatifs

La plupart des hélicoptères de sauvetage peuvent se rendre à moins de 150 milles au large et ce uniquement si les conditions atmosphériques le permettent. Si une évacuation est nécessaire, vous devez être prêt à vous rendre jusqu'à la portée d'un hélicoptère. Si vous êtes au-delà de la portée d'un hélicoptère, informez la Garde côtière de vos intentions de sorte qu'on puisse choisir un point de rendez-vous.

Une fois la décision prise d'évacuer votre patient, vous devez faire les préparatifs suivants :

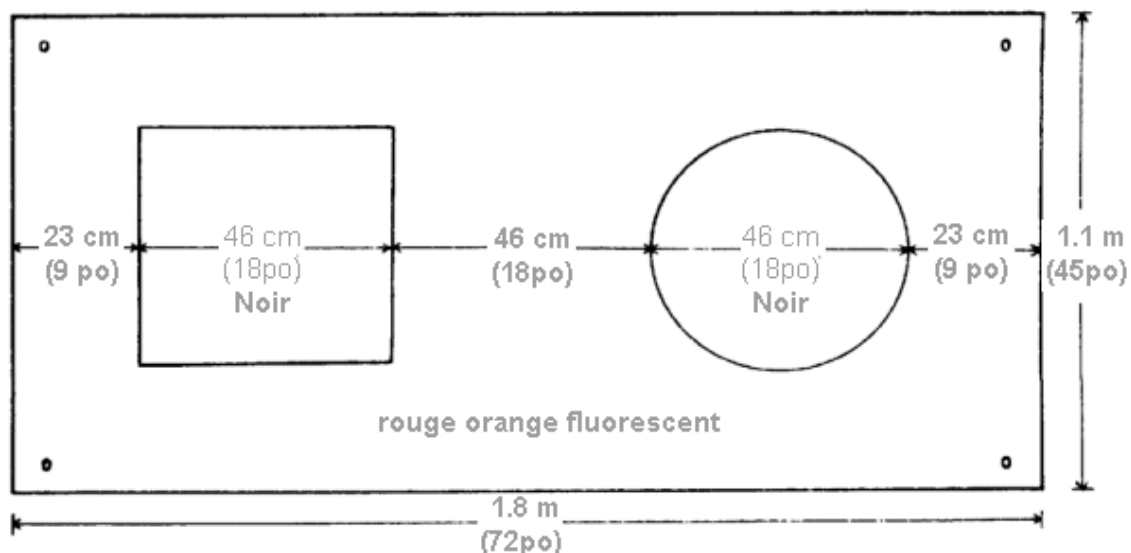
1. Garder l'écoute constamment sur 156.8 MHz (voie 16 VHF-FM), 2182 kHz, voie 70 ASN VHF ou autre fréquence phonique spécifiée.
2. Choisir et dégager l'endroit le plus propice pour un hissage, de préférence en arrière du navire, avec un rayon maximal de pont dégagé. (Préférentiellement 16 mètres ou 50 pieds de rayon). Assujettir l'équipement qui ne l'est pas, les casques portés par les membres d'équipage à l'endroit du hissage, les auvents et les haubans d'antenne et fils d'antenne et relever le gréement et les mâts de charge. Si le hissage se fait à l'arrière, abaisser le bâton de pavillon. Le pont avant ne devrait être préparé que lorsque l'arrière et le milieu du navire ne peuvent pas être utilisés. Assurez-vous d'informer le pilote avant qu'il arrive afin qu'il puisse faire son approche à l'arrière, au milieu ou à l'avant, selon le besoin. Si la partie *avant* est utilisée pour le hissage, la vitesse doit alors être ramenée à environ 5 noeuds et la route doit être changée de façon à mettre le vent à 015°-030° de la hanche *TRIBORD* avant (c'est-à-dire que si le vent est du Nord, le cap du navire sera orienté entre 195° et 210°). Si le hissage se fait à l'arrière, la vitesse doit alors être de 5-10 noeuds et la route doit être changée pour mettre le vent + 015° à 030° de l'avant bâbord (c'est-à-dire que si le vent est du Nord, le cap du navire sera orienté entre 015° et 030°).
3. Braquer les projecteurs verticalement pour aider l'équipage de l'hélicoptère à repérer le navire. Éteignez les projecteurs lorsque l'hélicoptère est au-dessus du navire.
4. Si le hissage doit se faire la nuit, éclairer l'aire de hissage le mieux possible. *Assurez-vous que vous ne braquez pas des projecteurs sur l'hélicoptère car ils pourraient aveugler le pilote.* Mettez des feux sur tout obstacle dans le voisinage, afin que le pilote voit bien la position. Un aéronef à voilure fixe peut aussi éclairer le secteur avec des fusées à parachute pendant l'opération de hissage.
5. Rappelez-vous qu'il y a un fort niveau de bruit sous l'hélicoptère et que les communications phoniques sur le pont seront pratiquement impossibles. Préparez un ensemble de signaux manuels à utiliser par les membres d'équipage qui aideront l'hélicoptère.
6. Laissez le patient dans un lieu chaud et sec. Un technicien de SAR qui sera abaissé sur le pont du navire évaluera l'état du patient et organisera son hissage jusqu'à l'hélicoptère.
7. Assurez-vous que la documentation concernant le patient est prête. Le passeport, le visa, la carte d'assurance-maladie, etc., de même que son dossier médical devraient être dans une enveloppe ou un colis prêt à accompagner le patient.
8. Un gilet de sauvetage doit être à la disposition du patient, mais ne le mettez pas sur le patient tant que le technicien de SAR n'aura pas examiné ce dernier.

Hissage

1. Changez de route pour permettre au navire de naviguer le plus facilement possible, le vent étant de préférence tel qu'indiqué au paragraphe 2 des Préparatifs. Essayez de choisir un cap de façon à ce que les gaz et fumée de la cheminée n'obscurcissent pas l'aire de hissage.
2. Réduisez la vitesse pour amoindrir les mouvements du navire et garder une vitesse suffisante pour gouverner.
3. Lorsque vous êtes prêt pour le hissage, faites un signal à l'hélicoptère. Si vous ne pouvez pas communiquer par radio, faites avec la main le signal "approcher" ou la nuit faites des signaux avec une lampe de poche.
4. Laissez le technicien de SAR mettre le pied sur le pont avant de l'aider pour éviter tout choc d'électricité statique. **N'ATTACHEZ À VOTRE NAVIRE AUCUNE AMARRE ABAISSÉE DE L'HÉLICOPTÈRE;** contentez-vous de la tenir avec une légère tension de la main.
5. Le technicien de SAR coordonnera toutes les opérations subséquentes avec l'hélicoptère. L'hélicoptère fournira tout l'équipement nécessaire.
6. Une fois le technicien de SAR à bord, l'hélicoptère ramènera son crochet de hissage. Lorsque la civière et le patient auront été amenés à l'aire de hissage, le crochet de hissage sera abaissé pour être accroché par le technicien de R & S.

N'ATTACHEZ JAMAIS LE CROCHET À VOTRE NAVIRE

En suivant ces procédures, vous pouvez vous assurer qu'une évacuation par hélicoptère, si nécessaire, sera accomplie en toute sécurité et le plus rapidement possible.



Attention - La peinture choisie doit être fluorescente afin d'éviter que les propriétés réfléchissantes ne soient grandement diminuées.

Autorité : Garde côtière canadienne (Recherche et Sauvetage)

29 Communications provenant des aéronefs : signaux de détresse, d'urgence et de sécurité

L'information suivante est un extrait des *Règles de l'air*. Série V. N° 6 (et autres documents) :

- 1 Aucune des dispositions dans les présentes n'interdit à un aéronef en détresse l'emploi de tous les moyens dont il dispose pour attirer l'attention, faire connaître sa position et demander de l'aide.

Signaux de détresse

- 2 Les signaux suivants, utilisés ensemble ou séparément, signifient qu'il existe un danger imminent, et qu'un secours immédiat est requis :
 - a) un signal radiotélégraphique ou toute autre méthode de signalisation composée du groupe du Code Morse ...---...
 - b) un signal radiotéléphonique constitué par le mot *Mayday*;
 - c) des fusées ou bombes éclairantes émettant des feux rouges tirées l'une après l'autre à de courts intervalles,
 - d) une fusée à parachute éclairante rouge;
 - e) un signal consistant en deux drapeaux correspondant aux lettres NC du Code international;
 - f) un signal formé d'un drapeau carré avec soit au-dessus, soit au-dessous de ce pavillon, une boule ou un objet similaire;
 - g) coups de canon ou autres signaux explosifs tirés à intervalles d'une minute.
 - h) un signal fumigène produisant une fumée de couleur orangée.
- 3 Si un aéronef effectue les manœuvres suivantes dans l'ordre, c'est qu'il dirige un navire vers un aéronef, un navire ou une personne en détresse :
 - a) décrire au moins un cercle autour du navire;
 - b) couper à basse altitude la route projetée du navire près de l'avant en balançant les ailes (on peut également ouvrir et fermer les gaz ou changer le pas de l'hélice, mais ceci peut être moins efficace);
 - c) mettre le cap dans la direction que doit suivre le navire; et,
 - d) si le navire ne répond pas, répéter les manœuvres décrites dans a), b) et c), avec la même signification;
- 4 Si un aéronef exécute les manœuvres suivantes, c'est que l'aide du navire auquel le signal s'adresse n'est plus nécessaire : couper à basse altitude le sillage du navire près de l'arrière en balançant les ailes (on peut également ouvrir et fermer les gaz ou changer le pas de l'hélice mais ceci peut toutefois être moins efficace).

Signaux d'urgence

- 5 (1) Les signaux suivants, utilisés ensemble ou séparément, signifient qu'un aéronef désire signaler des difficultés qui le contraignent à atterrir sans nécessiter de secours immédiat;
 - a) l'allumage et l'extinction répétés des phares d'atterrissage;
 - b) l'allumage et l'extinction répétés des feux de navigation;
 - c) succession de fusées à feux blancs.

- (2) Les signaux suivants, utilisés ensemble ou séparément, signifient qu'un aéronef a un message très urgent à transmettre concernant la sécurité d'un navire, aéronef, ou autre véhicule ou la sécurité de toute personne à bord ou en vue:
- a) en radiotélégraphie, trois répétitions du groupe XXX envoyées avec les lettres de chaque groupe, et les groupes successifs clairement séparés l'un de l'autre;
 - b) un signal transmis en radiotéléphonie constitué par le mot PAN PAN répété 3 fois;
 - c) une succession de fusées à feux verts;
 - d) une succession d'éclats lumineux verts produits au moyen d'un appareil de signalisation.

Signaux de sécurité

- 6 Les signaux suivants, utilisés ensemble ou séparément, signifient qu'un aéronef va transmettre un message concernant la sécurité de la navigation ou donner des avis météorologiques importants:
- a) en radiotélégraphie, trois répétitions du groupe TTT envoyées avec les lettres de chaque groupe, et les groupes successifs clairement séparés l'un de l'autre;
 - b) un signal en radiotéléphonie constitué par le mot SÉCURITÉ, répété 3 fois, lequel correspond à la prononciation anglaise des syllabes (SAY-CURE-E-TAY).

Remarque: Aux termes de l'Appendice IV 1(l) et (m) de ***l'Annexe du Règlement sur les abordages***, les aéronefs en détresse utiliseront un signal radio destiné à faire fonctionner les dispositifs automatiques d'alarme des navires s'assureront ainsi que les signaux ou messages de détresse seront entendus. Le signal d'alarme radiotélégraphique est formé d'une série de 12 traits émis en une période d'une minute, chaque trait ayant une durée de 4 secondes et l'intervalle entre 2 traits successifs étant d'une seconde. Le signal d'alarme radiotéléphonique se compose de 2 tonalités sinusoïdales (2200 et 1300 Hz), transmises en alternance, avec chaque tonalité d'une durée de 250 millisecondes, et transmise pour une durée d'au moins 30 secondes et ne dépassant pas une minute. Pour différencier les émissions des stations côtières de celles des stations de navire, le signal des centres SCTM comprend une tonalité continue de 1300 Hz d'une durée de 10 secondes, à la fin de l'émission.

Autorité :

Union Internationale des Télécommunications, Article 36 (Nos. 1463, 1464, 1465).

Autorité : Garde côtière canadienne

29A 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 de 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.

Autorité : Garde côtière canadienne

30 Radiobalises à bord des navires pour la localisation des sinistres (RLS)

1 Règlement

1.1 *Le Règlement concernant l'obligation de garder à bord des radiobalises pour localisation des sinistres (RLS) est entré en vigueur le 25 octobre 1989. Les exigences de garder à bord des RLS de classe I (dégagement libre) et de classe II (bateau de sauvetage) sont fournies par le Règlement sur les stations (radio) de navires. En plus, des exigences de devoir garder à bord, chaque équipement de RLS doit rencontrer tous les exigences techniques ainsi que les exigences d'inspection et les importants mises à l'essai. Les RLS peuvent être soit de type COSPAS-SARSAT, fonctionnant sur la fréquence 406 MHz. Ces exigences sont fournies par le Règlement technique sur les stations (radio) de navires.*

2 Application

2.1 Tout navire, autre qu'un remorqueur, doit être muni d'une RLS dans les cas suivants :

- a) le navire mesure 20 m ou plus de longueur et effectue un voyage, autre qu'un voyage de cabotage, classe IV, ou un voyage en eaux secondaires;
- b) le navire a une jauge brute de 15 tonneaux ou plus, mesure moins de 20 m de longueur et effectue un voyage de cabotage, classe I, un voyage de cabotage, classe II, ou un voyage au long cours;
- c) le navire a une jauge brute de moins de 15 tonneaux, mesure 8 m ou plus de longueur et effectue un voyage de cabotage, classe I, un voyage de cabotage, classe II, ou un voyage au long cours.

2.2 Tout remorqueur d'une jauge brute de plus de cinq tonneaux doit être muni d'une RLS lorsqu'il effectue un voyage autre que l'un des voyages suivants :

- (a) un voyage de cabotage, classe IV;
- (b) un voyage en eaux secondaires;
- (c) dans le cas d'un remorqueur de moins de 20 m de longueur, un voyage d'au plus 50 milles au cours duquel le remorqueur navigue :
 - (i) soit deux milles ou moins du rivage,
 - (ii) soit à 20 milles ou moins du port de refuge le plus près.

2.3 La RLS exigée par le présent règlement doit être placée à bord du navire de manière :

- (a) dans le cas d'un navire d'une jauge brute de 15 tonneaux ou plus ou d'un remorqueur, à lui permettre de flotter librement si le navire coule;
- (b) à être facilement accessible depuis un endroit situé à proximité du poste d'où le navire est habituellement gouverné, sauf si elle peut être déclenchée à distance depuis ce poste;
- (c) à être dégagée manuellement et transportée à bord d'une embarcation de sauvetage.

3 Mise à bord volontaire

3.1 La Garde côtière canadienne encourage de garder à bord de façon volontaire des RLS de classe I approuvées sur tous les navires où leur présence n'est pas obligatoire.

4 Approbations des types de RLS

4.1 Les RLS COSPAS-SARSAT, fonctionnant sur la fréquence de 406 MHz, installées à bord de navires canadiens, doivent être d'un type approuvé. Pour obtenir l'approbation canadienne, ces RLS COSPAS-SARSAT, fonctionnant sur la fréquence de 406 MHz, doivent respecter les normes de fonctionnement du ministère des Transports, de COSPAS-SARSAT, et les spécifications des normes radio d'Industrie Canada.

Votre RLS et les services SAR

Le système international Cospas-Sarsat cessera le traitement par satellite des balises 121,5/243 MHz le 1^{er} février 2009. Les propriétaires de balise et les utilisateurs devraient, dès que possible, envisager le remplacement de leurs balises à 121,5/243 MHz par des balises 406 MHz. Si les piles de votre balise 121,5 MHz ont besoin d'être remplacées, il serait judicieux de considérer l'achat d'une balise 406 MHz. La durée de vie des piles est typiquement de cinq ans. Cospas-Sarsat sera en mesure de vous fournir un meilleur service dès que votre balise 406 MHz sera activée lors d'une situation de détresse.

A partir de 2009, seules les balises 406 MHz seront détectées par le système de satellites Cospas-Sarsat. Ceci concerne toutes les balises maritimes (RLS), aéronautiques (ELT) et personnelles (BLP).

Vous vendez ou vous vous départissez de votre balise 406? N'oubliez surtout pas d'effectuer le changement au registre du RBC car votre identité demeure liée à celle-ci. Contactez le RBC au :

Registre canadien des balises

BFC Trenton, C.P. 1000, Succ Forces

Astra, ON, K0K 3W0

Téléphone : 1-877-406-SOS1 (7671)

Télécopieur : 1-877-406-FAX8 (3298)

Site Web : https://www.cbr-rcb.ca/cbr/presentation/other_autre/contact_contacter.php?lang=fr

Courriel : CBR@sarnet.dnd.ca

Les navigateurs devraient vérifier avec INMARSAT pour échanger INMARSAT 'E' EPRIB qu'ils ont en leurs possessions. De plus, les navigateurs devraient seulement acheter et adapter COSPAS-SARSAT 406 MHz EPRIBs en vue d'interruption du service INMARSAT 'E' EPRIB.

5 Enregistrement des radiobalises de localisation

- 5.1 Chaque RLS COSPAS-SARSAT, fonctionnant sur la fréquence de 406 MHz, doit posséder une carte d'enregistrement l'accompagnant, faisant partie du processus d'approbation des types de RLS. De plus, le *Règlement technique sur les stations (radio) de navires* exige que les propriétaires de bâtiments, fassent enregistrer chaque RLS.
- 5.2 La carte d'enregistrement de la balise contient des renseignements à son sujet, sur le bâtiment où elle se trouve et sur le propriétaire de la balise. Ces renseignements sont utilisés uniquement pour la recherche et le sauvetage et aideront grandement à résoudre rapidement la situation en cas de déclenchement d'une alarme de balise. Le propriétaire de la balise doit s'assurer de l'exactitude des données contenues sur la carte d'enregistrement. Étant donné que des vies peuvent dépendre de ces renseignements, il est dans le plus grand intérêt du propriétaire de s'assurer de l'exactitude initiale des renseignements enregistrés et de veiller à ce qu'il en soit toujours ainsi.
- 5.3 Les RLS COSPAS-SARSAT, fonctionnant sur la fréquence 406 MHz, doivent être enregistrées directement auprès du Registre canadien des balises.

6 Sécurité à respecter pour son transport

- 6.1 La batterie de longue durée placée dans une RLS COSPAS-SARSAT, fonctionnant sur la fréquence 406 MHz, est de type au lithium. Des règlements provinciaux et fédéraux régissent le transport terrestre, maritime et aérien de ce type de batterie.
- 6.2 Avant d'expédier une RLS pour toute raison autre que celle réservée à son usage normal, les utilisateurs devraient consulter un vendeur autorisé, une compagnie de transport ou une administration gouvernementale de transport appropriée.

7 Mise en garde

- 7.1 Des enquêtes menées par la Garde côtière canadienne ont révélé que des RLS COSPAS-SARSAT à dégagement libre de classe I, fonctionnant sur la fréquence de 406 MHz, se trouvant à bord de certains bâtiments, n'avaient pas été armées ou installées selon les directives des fabricants et par conséquent, ne pourraient pas être activées automatiquement dans des conditions critiques. Il faut absolument que les navigateurs s'assurent que leur RLS à dégagement libre soit convenablement installée à bord de leur bâtiment et qu'elle soit disposée afin de fonctionner automatiquement.

8 Entretien

- 8.1 Les utilisateurs doivent s'assurer que les RLS sont vérifiées à tous les six mois, tel que décrit le *Règlement technique sur les stations (radio) de navires*.
- 8.2 Les utilisateurs devraient suivre toutes les instructions avec soin et se référer aux recommandations d'entretien périodique du fabricant contenues dans le manuel de l'utilisateur.

9 Fausses alertes

- 9.1 Si vous avez mis votre RLS en marche par inadvertance, suivez les points ci-dessous afin de réduire l'impact sur les ressources SAR :
- .1 Interrompre le signal d'alerte émit par la RLS en plaçant le commutateur en position ARMÉ (ou SÛRETÉ sur certains modèles), et
 - .2 Communiquer avec le Centre de contrôle des missions au 1-800-211-8107 ou (613) 965-7265 ou avec le bureau des JRCC/MRSC le plus proche pour aviser de la situation.

Autorité : Garde côtière canadienne (Recherche et Sauvetage, Ottawa)

E ÉVÉNEMENTS MARITIMES ET POLLUTION

31 Signalement des événements maritimes

Le *Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports (BST)*, découlant de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*, exigent que la personne responsable d'un navire (par exemple le propriétaire, l'exploitant, l'affrèteur, le capitaine, le pilote ou un membre d'équipage) se trouvant dans des eaux canadiennes, ou d'un navire canadien dans n'importe quelles eaux, signale un événement (accident ou incident) dès que possible et par les moyens de communication les plus rapides possible.

L'information doit être signalée au BST par l'entremise, notamment, d'une station radio maritime, d'un centre de Services de communications et de trafic maritimes (SCTM), d'une station de services du trafic maritime (STM), d'une station radio maritime exploitée par la Société de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent ou d'une station maritime canadienne ou en composant directement le numéro de téléphone du centre Régional approprié :

Région de l'Atlantique : 902-471-0820
Région Central : 418-580-3510
Région du Pacifique : 604-219-2414

Toute personne responsable d'un navire est prévenue que des sanctions peuvent lui être imposées si elle omet de signaler un événement maritime. Un compte rendu de l'événement doit également être fait par écrit dans les 30 jours suivant l'événement, au moyen d'un formulaire prévu à cette fin. **Veillez noter que les blessures en milieu de travail à bord de navires doivent aussi être signalées directement à Transports Canada.**

Le formulaire de compte rendu « RAPPORT D'UN ÉVÉNEMENT MARITIME / ÉVÉNEMENT HASARDEUX » (formulaire 1808 du BST (09-2014)) est bilingue et les deux versions sont recto verso. Les navigateurs qui doivent signaler un événement sont avisés que les formulaires peuvent être téléchargés à partir du site Web du BST à <http://www.tsb.gc.ca/fra/incidents-occurrence/marine/index.asp> ou en communiquant avec un des bureaux du BST.

Le formulaire original du BST doit être transmis par courrier, télécopieur ou par courriel à l'adresse du bureau régional approprié :

Endroit	Adresse	Téléphone	Télécopieur	Courriel
Région de l'Atlantique	150 Thorne Avenue Dartmouth, NS, B3B 1Z2	902-426-2348	902-426-5143	AvisMarine.Atlantique@bst-tsb.gc.ca
Région Central	Place de la Cité / Tour Belle Cour 2590, boul. Laurier, bureau 700 Québec, QC, G1V 4M6	418-648-3576	418-648-3656	AvisMarine.Centrale@bst-tsb.gc.ca
Région du Pacifique	# 4 - 3071 Number Five Road Richmond, BC, V6X 2T4	604-666-5826	604-666-7230	AvisMarine.Pacifique@bst-tsb.gc.ca

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec les bureaux inscrits sur le formulaire de compte-rendu.

Autorité : Bureau de la sécurité des transports du Canada - Marine
(BST - Marine)

32 Pollution – Conformité aux règlements canadiens

Nous attirons l'attention des capitaines sur ce qui suit :

Le Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux,

Le Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast,

Le Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires,

Le Règlement sur les organismes d'intervention et les installations de manutention d'hydrocarbures,

Le Règlement sur les ententes en matière d'intervention environnementale

Le Canada est responsable du *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux*, et les capitaines devraient prendre note que ce Règlement renferme des dispositions précises sur les hydrocarbures, les substances liquides nocives et les produits chimiques dangereux, les substances polluantes, les eaux usées, les ordures, l'atmosphère et les systèmes antisalissure. Le Règlement incorpore les dispositions de la Convention MARPOL et de la Convention visant les systèmes antisalissure. Le Canada a adhéré à ces deux conventions, y compris toutes les annexes de la Convention MARPOL. Cependant, des dispositions sur les rejets plus rigoureuses s'appliquent aux eaux intérieures. Le gouvernement du Canada s'engage à protéger sa faune marine et son milieu océanique, et ne tolérera aucun rejet illégal d'hydrocarbures, de substances huileuses ou d'autres substances toxiques dans les eaux canadiennes.

La zone de contrôle des émissions de l'Amérique du Nord est en place et vise les eaux de compétence canadienne situées au sud du 60^e parallèle de latitude nord, y compris les eaux de la zone économique exclusive canadienne de 200 milles. Cette mesure s'applique également aux eaux du territoire français Saint-Pierre-et-Miquelon et des États-Unis. À compter du 1^{er} janvier 2015, tous les bâtiments qui naviguent dans la zone de contrôle des émissions de l'Amérique du Nord doivent utiliser un carburant ayant une teneur en soufre d'au plus 0,10 %.

Tous les membres d'équipage doivent être mis au courant des conséquences d'un rejet illégal d'hydrocarbures ou d'autres substances toxiques dans les eaux canadiennes, y compris les effets dévastateurs sur la faune marine, la possibilité d'être condamnés à une amende sévère et à une peine d'emprisonnement, et la publication du nom des navires et des membres d'équipage qui ont été poursuivis avec succès.

Les navires qui entrent dans les eaux canadiennes, y compris la zone économique exclusive de 200 milles, font l'objet d'une surveillance étroite par des aéronefs de surveillance, des patrouilleurs ainsi qu'au moyen d'images transmises par satellite et d'inspections de contrôle par l'État du port.

Les bâtiments soupçonnés d'avoir rejeter des hydrocarbures ou d'autres substances toxiques illégalement en milieu marin peuvent être détenus en vue d'une enquête et être poursuivis en vertu des lois canadiennes. Les propriétaires, les exploitants et les membres d'équipage déclarés coupables en vertu des lois canadiennes sont passibles d'une amende pouvant atteindre un million de dollars.

Tout rejet, ou risque de rejet de n'importe quel polluant doit être signalé par le biais du moyen le plus rapide disponible et de la façon prescrite par le document *Lignes directrices concernant la notification des incidents mettant en cause des marchandises dangereuses, des substances nuisibles et/ou des polluants marins* (TP 9834) ou dans la résolution A.851(20) de l'*Organisation maritime internationale*, tel que modifié. Dans l'éventualité où un bâtiment n'aurait pas pu obtenir le carburant conforme pour naviguer dans la zone de contrôle des émissions de l'Amérique du Nord, il doit signaler sa situation conformément aux procédures énoncées dans le bulletin de la sécurité des navires 04/2013 ([Rapports à présenter lorsque le carburant conforme n'est pas disponible](#)).

Les capitaines de pétrolier devraient noter que les navires-citernes visés doivent avoir à leur bord un certificat canadien de prévention de la pollution par les hydrocarbures ou un certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures, comme le prescrit la réglementation, ainsi qu'un certificat d'assurance ou tout autre document concernant la responsabilité financière émis conformément aux dispositions de la *Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 1992*.

Les capitaines de navire qui transportent des produits chimiques ou des hydrocarbures dans les zones de contrôle des glaces de l'Est du Canada doivent consulter la publication de Transports Canada intitulée *Lignes directrices conjointes de l'industrie et du gouvernement concernant le contrôle des pétroliers et des transporteurs de produits chimiques en vrac dans les zones de contrôle des glaces de l'est du Canada* (TP 15163) pour obtenir des directives quant à la façon d'exploiter leur bâtiment dans les zones de contrôle des glaces. Un exemplaire de ces lignes directrices doit se trouver à bord de tous les navires visés.

Les capitaines de bâtiments qui entrent dans la zone économique exclusive du Canada depuis la mer sont avisés de consulter le [Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast](#) (le Règlement) et la publication intitulée [Guide d'application du Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast du Canada](#) (TP 13617) pour s'assurer qu'ils sont conformes. À l'exception des bâtiments exemptés de la disposition de la réglementation, tous les bâtiments doivent échanger ou traiter leurs eaux de ballast avant de les rejeter dans les eaux de compétence canadienne. Cette exigence s'applique aussi aux bâtiments qui transportent seulement des quantités résiduelles d'eau de ballast si de l'eau locale doit être ajoutée dans les réservoirs et déchargée avant de quitter les eaux de compétence canadienne. Le capitaine d'un bâtiment, qu'il transporte ou non des ballasts à bord, doit s'assurer que son bâtiment est conforme à la réglementation et présenter un formulaire de rapport sur l'eau de ballast dûment rempli, comme le prévoit la TP 13617. Dans les cas où Transports Canada détermine qu'un bâtiment ne respecte pas la réglementation, celui-ci pourrait être soumis à une inspection et à une détention conformément au paragraphe 222(1) de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

Transports Canada est le principal organisme responsable du Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin. Le régime a été créé en 1995 afin de permettre à l'industrie d'intervenir face à ses propres déversements d'hydrocarbures jusqu'à un maximum de 10 000 tonnes dans le respect des délais prescrits et des conditions d'exploitation, dans les eaux canadiennes au sud du 60° parallèle de latitude Nord. Le régime repose sur un partenariat entre le gouvernement et l'industrie. Il impose des normes rigoureuses aux organismes d'intervention et aux installations de manutention d'hydrocarbures, et il établit les exigences au chapitre de la capacité nationale en matière de préparation. Veuillez consulter la fin de cet avis pour connaître le nom de la personne-ressource à Transports Canada.

La Garde côtière canadienne est le principal organisme fédéral chargé d'assurer une intervention adéquate pour tout déversement provenant de navires et tiendra le pollueur responsable de cette intervention. Elle surveille l'intervention globale afin de s'assurer qu'elle est efficace, rapide et adaptée à l'incident. Puisque la Garde côtière canadienne est informée de tout déversement provenant de navires, les pollueurs sont encouragés à discuter de leurs intentions avec le représentant concerné de la Garde côtière canadienne. Veuillez consulter la fin de cet avis pour connaître le nom de la personne-ressource à la Garde côtière canadienne.

En vertu de la partie 8 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, tous les pétroliers d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonnes, tous les autres bâtiments d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonnes ayant à leur bord des hydrocarbures (cargaison ou combustible) et les groupes de bâtiments qui sont poussés ou remorqués, qui ont une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonnes et qui transportent des hydrocarbures en tant que cargaison dans les eaux canadiennes au sud du 60° parallèle sont tenus de conclure une entente avec un organisme d'intervention certifié par Transports Canada.

Cette exigence ne s'applique pas aux bâtiments non canadiens qui ne font que passer dans la mer territoriale du Canada et qui ne se livrent pas à des activités de chargement ou de déchargement d'hydrocarbures pendant leur passage.

Liste des organismes d'intervention certifiés par Transports Canada et leurs zones géographiques de responsabilités :

La zone géographique d'intervention de la *Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC)* couvre les eaux longeant la Colombie-Britannique (y compris leurs rivages) ainsi celles qui s'entendent dans l'ensemble de la zone économique exclusive (200 milles marins au large des côtes), y compris, sans toutefois s'y limiter, les eaux intérieures de la province.

La zone géographique d'intervention de la Société d'intervention maritime, Est du Canada Ltée. (SIMEC) couvre toutes les eaux canadiennes situées au sud du 60° parallèle de latitude Nord dans les provinces de Terre-Neuve, de l'Île-du-Prince-Édouard, de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, du Québec, de l'Ontario, du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, à l'exception des eaux situées dans les zones primaires d'intervention associées aux ports désignés de Saint John, au Nouveau-Brunswick, et de Point Tupper, en Nouvelle-Écosse.

La zone géographique d'intervention de *Point Tupper Marine Services Ltd. (PTMS)* comprend toutes les eaux situées entre un arc ayant un rayon de 50 milles marins et centré sur le phare de Bear Head (45°33'N 61°17'W), mais ne s'étendant pas au nord de la levée empierrée Canso dans la baie St. Georges et de la masse terrestre contiguë et, pour plus de certitude, ne comprenant pas les eaux des lacs Bras d'Or, du canal St. Andrews, du canal St. Patricks, du lac Great Bras d'Or et des autres plans d'eau situés à l'intérieur de l'île du Cap-Breton.

La zone géographique d'intervention de *Atlantic Emergency Response Team (ALERT) Inc.* couvre toutes les eaux canadiennes situées entre la limite ouest formée par un arc ayant un rayon de 50 milles marins dont le centre est situé aux coordonnées 45°08'03"N 66°17'12"W et la limite est formée par un arc ayant un rayon de 50 milles marins autour d'un point centré sur le phare du cap Spencer.

Veillez consulter la fin de cet avis pour connaître le nom de la personne-ressource des divers organismes d'intervention.

<p>GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE (Surintendant, intervention environnementale)</p> <p><u>Région de l'Ouest</u> 604-270-3273</p> <p><u>Région du Centre et de l'Arctique</u> 519-383-1954 418-648-4557</p> <p><u>Région de l'Atlantique</u> 902-426-3699</p>	<p>ORGANISMES D'INTERVENTION</p> <p>Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC) 604-294-6001 604-294-9116 (24 heures)</p> <hr/> <p>Société d'intervention maritime, Est du Canada Ltée. (SIMEC) 613-230-7369</p> <p><u>Région du Québec</u> 418-692-8989</p> <p><u>Région de l'Atlantique</u> 902-461-9170</p> <hr/> <p>Atlantic Emergency Response Team (ALERT) Inc. 506-202-4499</p> <p>Point Tupper Marine Services Ltd. (PTMS) 902-625-1711</p>
<p>TRANSPORTS CANADA</p> <p>Sécurité et sûreté maritimes, Sécurité de la navigation et programmes environnementaux</p> <p>330, rue Sparks, 10^e étage, K1A 0N5 613-991-3135</p>	

Autorité : Garde côtière canadienne
Transports Canada

F DÉFENSE NATIONALE - AVIS DES FORCES ARMÉES

33 Prudence en approchant les ports canadiens

PARTIE I

Fermeture des ports; arrêt de la circulation maritime dans les ports.

- 1 Les navigateurs sont priés de noter que si le ministère de la Défense nationale jugeait nécessaire d'assumer le contrôle de certains ports canadiens, les signaux suivants seront mis en évidence à des endroits bien à la vue dans ou près de ces ports ou par un navire d'inspection ou de contrôle de la circulation.
- 2 Les signaux ainsi que leurs significations sont les suivants:
 - a) *Entrée interdite au port*
 - (i) De jour - Trois ballons rouges disposés verticalement;
 - (ii) De nuit - Trois feux à éclats rouges disposés verticalement et visibles de tous les points de l'horizon.
 - b) *Entrée permise au port*

De nuit - Trois feux verts disposés verticalement et visibles de tous les points de l'horizon.
 - c) *Circulation interdite à l'intérieur du port ou du mouillage*
 - (i) De jour - Un drapeau bleu;
 - (ii) De nuit - Un feu rouge, un feu vert, un feu rouge, disposés verticalement et visibles de tous les points de l'horizon.

En plus des feux ordinaires de navigation, les navires d'inspection porteront les feux susmentionnés.

- 3 Les capitaines des navires sont priés de noter que s'ils doivent s'approcher de l'entrée d'un port placé sous le contrôle du ministère de la Défense nationale, ils ne doivent pas pénétrer dans une *zone dangereuse* déclarée telle, ni s'approcher sans permission des estacades de défense, ni s'arrêter ou mouiller dans une zone dangereuse ou un mouillage interdit, à moins qu'on ne leur ait donné instruction de le faire. Lorsque les navires de l'État ou ceux qui appartiennent à l'autorité portuaire seront en patrouille dans la région, les capitaines devront donc communiquer avec ces navires afin de se renseigner sur la route à suivre pour s'acheminer vers le port.

PARTIE II

Service d'inspection

- 4 Dans certaines circonstances, il faudra prendre des mesures spéciales pour examiner ou établir l'identité de chacun des navires désirant entrer dans les ports, et en contrôler l'entrée. Ces mesures seront prises par le Service d'inspection qui assurera la présence d'officiers sur les navires d'inspection et de contrôle de la circulation. Ces navires porteront les drapeaux distinctifs du Service d'inspection qui sont les suivants :
 - a) Le drapeau spécial du Service d'inspection, et



- b) Le drapeau canadien

- 5 Si on leur ordonne de se mettre au mouillage en vue d'une inspection, les capitaines sont priés de noter qu'il leur sera défendu, excepté dans le but d'éviter un accident, de faire l'une ou l'autre des choses suivantes sans la permission de l'officier d'inspection;
- a) mettre une embarcation à la mer;
 - b) communiquer avec la terre ou tout autre navire;
 - c) déplacer le navire;
 - d) manoeuvrer les câbles de mouillage;
 - e) autoriser toute personne ou chose à quitter le navire.
- 6 Tout passager ou membre de l'équipage qui s'est embarqué en dehors du Canada devra être inspecté par un agent d'immigration canadien avant d'être admis au Canada.

PARTIE III

Autres règlements en vigueur

- 7 Rien dans le présent Avis de précaution ne doit être considéré comme annulant les règlements établis par chacune des autorités portuaires ou par les autorités de la Défense nationale préposées à l'acheminement des navires.

Autorité : Ministère de la Défense nationale (QGDN)

34 Renseignements concernant les sous-marins

1. Introduction

Les Forces armées canadiennes, Marine royale canadienne, exploitent quatre sous-marins de classe Victoria. Les marins sont avertis qu'ils pourraient rencontrer ces sous-marins n'importe où au large des côtes canadiennes, en particulier près d'Halifax, y compris les secteurs d'opération au sud d'Halifax et de Victoria, y compris le détroit de Juan de Fuca et le détroit de Georgia, surtout près de Nanoose Bay. On rencontre fréquemment aussi des sous-marins de la marine américaine au large des côtes est et ouest du Canada. Les sous-marins peuvent se trouver en surface ou en plongée, navigant seuls ou accompagnés de bâtiments de surface et/ou d'aéronefs.

2. Indicateurs de présence de sous-marins

- a) Signaux visuels émis par des bâtiments de surface accompagnés de sous-marins

Lorsqu'un bâtiment de surface est accompagné d'un sous-marin, le bâtiment de surface arborera le signal international NE2, ce qui signifie que *Des sous-marins sont en exercice dans les environs; faire preuve d'une grande prudence*. Les navires doivent gouverner de façon à éviter tout navire arborant ce signal. Si, pour une raison ou pour une autre, il est nécessaire de s'approcher de ce navire, les vaisseaux doivent avancer lentement jusqu'à ce qu'on annonce la zone de danger par radio VHF de passerelle à passerelle, par fanions ou par projecteur de signalisation. Il faut maintenir en tout temps une surveillance vigilante à l'égard des sous-marins, car leur présence pourrait n'être trahie que par un périscope ou un schnorkel dépassant la surface de l'eau.

- b) Signaux pyrotechniques émis par les sous-marins

Un sous-marin navigant en profondeur, soit seul ou accompagné d'un bâtiment de surface ou d'un aéronef pourrait indiquer sa position en lançant une *chandelle fumigène* ou une *fusée éclairante* (voir la section 8)

- c) Avis aux navigateurs

Dans certaines circonstances, des avis à l'effet que des sous-marins sont en exercice dans des secteurs spécifiés pourraient être émis sous forme de messages *CANHYDROLANT* et *CANHYDROPAC* diffusés sous forme d'avis aux navigateurs standard.

3. Feux de navigation

- a) À maintes occasions, la disposition globale des feux des sous-marins et la silhouette réduite de ces sous-marins, en marche et au mouillage, ont fait que des sous-marins ont été pris pour des bâtiments beaucoup plus petits. Par exemple, des sous-marins au mouillage la nuit ont été pris pour deux bâtiments de moins de 50 m (164 pi) de long. La tête de mât et les feux latéraux des sous-marins sont placés bien en avant et très bas au-dessus de l'eau pour des bâtiments de cette longueur et de ce tonnage. En particulier, le feu de navigation de la tête de mât pourrait être bien en avant de la mi-longueur du sous-marin. Le feu de poupe se trouve très bas et pourrait parfois être partiellement obscurci par les embruns et les vagues, mais il est invariablement plus bas que les feux latéraux. L'on pourrait rencontrer certains sous-marins sans feu de navigation avant, et sur lesquels le feu de poupe est situé sur l'extrémité arrière de l'aileron. De plus, si l'on aperçoit un sous-marin lorsqu'il fait surface, ou peu de temps après, (ou juste avant de plonger), les feux latéraux ne seraient pas visibles puisque ceux-ci sont rentrés lorsqu'un sous-marin est submergé. Les feux de navigation des sous-marins de la classe Victoria sont habituellement placés comme suit :
- i. feu de navigation de la tête de mât – au-dessus de l'aileron à environ 9,27 m au-dessus de la surface;
 - ii. feu de poupe – à l'arrière de l'aileron à environ 6,84 m au-dessus de la surface;
 - iii. feux latéraux – sous le feu de tête de mât et en avant de celui-ci, séparés d'environ 3,0 m, et à 7,63 m au-dessus de la surface;
 - iv. feu de mouillage avant – à l'avant (proue) à environ 5,5 m au-dessus de la surface; et
 - v. feu de mouillage arrière – à la poupe à environ 3,3 m au-dessus de la surface.
- b) En plus d'arborer les feux de navigation prescrits pour de tels bâtiments, certains sous-marins pourraient comporter un feu jaune clignotant 90 fois par minute et visible sur 360 degrés sur une distance d'au moins trois milles nautiques. Ce feu se trouve au-dessus de l'aileron à environ 10,16 m au-dessus de la surface.

- c) Les sous-marins submergés à profondeur de périscope pourraient comporter un feu rouge ou jaune à clignotement rapide ou visible sur tout l'horizon pour indiquer leur présence aux aéronefs en exercice.

Remarque : Dans les eaux réglementées, l'on doit croiser les sous-marins avec prudence en respectant leur manœuvrabilité limitée à la surface, leur grand tirant d'eau et leur vulnérabilité aux collisions.

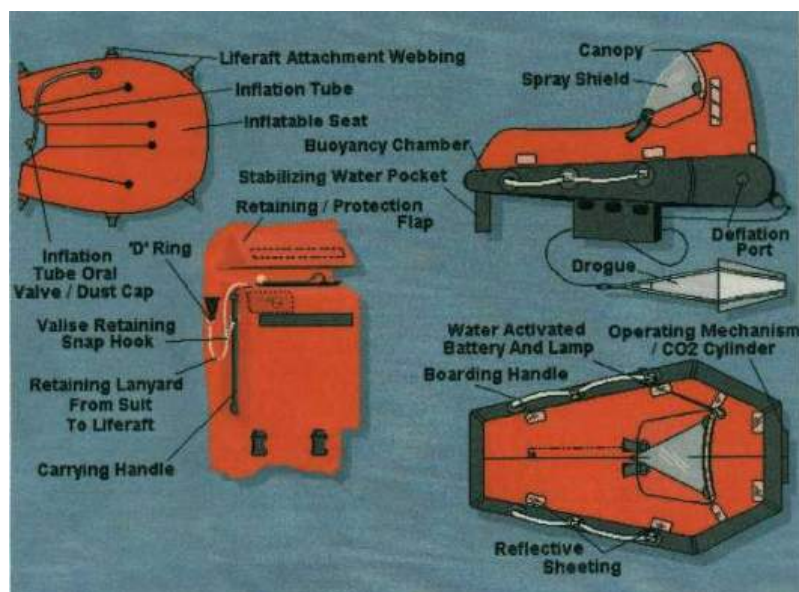
4. Indications qu'un sous-marin en plongée est en détresse

Un sous-marin désemparé incapable de faire surface essaiera d'indiquer sa position à l'aide des méthodes suivantes:

- a) en larguant les bouées de détresse décrites à la section 6 du présent avis dès que l'accident se produit;
- b) en tirant les signaux pyrotechniques rouges décrits à la section 7 du présent avis. Bien que le sous-marin puisse tirer ces signaux en tout temps, les signaux seront plus probablement tirés à l'approche de bâtiments de surface et en réponse aux signaux sonores de la section (5) (e). Il s'agit de chandelles fumigènes spéciales qui transportent un message et qui déversent un colorant. Tout devrait être mis en œuvre pour obtenir ce message, qui se trouvera dans un contenant tubulaire attaché au sommet de la chandelle fumigène;
- c) en pompant du carburant ou de l'huile de lubrification à l'extérieur;
- d) en faisant des bulles d'air;
- e) personnel ou débris flottant à la surface. Le personnel pourrait être inconscient ou incohérent à cause du mal de décompression et pourrait être incapable d'expliquer sa situation. Il se pourrait qu'il porte une combinaison de sauvetage de sous-marin ou une combinaison d'abandon en surface d'un sous-marin.



Combinaison de sauvetage de sous-marin Mk10 et radeau de sauvetage pour une personne MK 1



Radeau de sauvetage pour une personne Mk 18 livré avec combinaison de sauvetage de sous-marin

Inflation Tube Oral Valve / Dust Cap = Bouchon anti poussière/robinet oral de tube de gonflage

'D' Ring = Anneau en D

Valise Retaining Snap Hook = Mousqueton de retenue de valise

Retaining Lanyard From Suit to Liferaft = Câble de retenue reliant la combinaison et le radeau de sauvetage

Carrying Handle = Poignée

Liferaft Attachment Webbing = Câble de fixation de radeau de sauvetage

Inflation Tube = Tube de gonflage

Inflatable Seat = Siège gonflable

Buoyancy Chamber = Flotteur

Stabilizing Water Pocket = Poche de stabilisation

Retaining / Protection Flap = Dispositif de protection/de retenue

Canopy = Enveloppe

Spray Shield = Écran anti-embruns

Deflation Port = Orifice de dégonflage

Drogue = Ancre flottante

Operating Mechanism / CO2 Cylinder = Mécanisme / bouteille de CO₂

Water Activated Battery And Lamp = Lampe et batterie à actionnement hydraulique

Boarding Handle = Poignée d'embarquement

Reflective Sheeting = Revêtement réfléchissant

5. Abandon en surface d'un sous-marin

- a) Il y a de nombreuses raisons qui pourraient forcer l'équipage d'un sous-marin à abandonner son navire. Dans la plupart des cas, ces raisons comprendront les dommages causés par un incendie, une inondation, une contamination de l'air ou une situation urgente de réacteur. Les circonstances poussant l'équipage à abandonner son sous-marin prendront rapidement de l'ampleur et entraîneront très probablement une évacuation rapide pour laquelle le temps de préparation aura été court.
- b) L'abandon en surface d'un sous-marin se fait en évacuant le sous-marin par les écoutilles du pont principal ou les écoutilles d'aileron/de kiosque. Il s'agit d'une opération extrêmement difficile, particulièrement lorsque la mer est grosse; de plus, contrairement aux bâtiments de surface, les sous-marins n'offrent aucune protection de franc-bord et ne sont habituellement pas munis de gros radeaux de sauvetage ni de provisions prêtes à consommer pour soutenir et nourrir l'équipage.
- c) Une fois le sous-marin abandonné, les survivants font face à de nombreux défis et conditions défavorables en attendant les forces de sauvetage. Il est peu probable que les survivants d'un sous-marin abandonné aient souffert du mal de décompression; cependant, l'inhalation de fumée, les radiations et l'hypothermie pourraient avoir fait des victimes ou gravement blessé certains.
- d) Les survivants porteront probablement une combinaison de sauvetage ou, dans certains cas, une combinaison d'abandon en surface d'un sous-marin; de plus, ils pourraient être attachés les uns aux autres ou se trouver dans des radeaux de sauvetage portatifs ou fixes.

Combinaison d'abandon en surface d'un sous-marin

La combinaison d'abandon en surface d'un sous-marin est une combinaison d'immersion unitaire à haut rendement en un morceau conçue pour procurer un niveau exceptionnel de protection thermique et de flottaison au personnel immergé dans des eaux froides pendant une période pouvant aller jusqu'à 12 heures.



Combinaison d'abandon en surface d'un sous-marin

Radeau de sauvetage portatif gonflable pour sous-marin et pouvant accueillir six personnes

Les sous-marins de la classe Victoria transportent dix radeaux de sauvetage portatifs gonflables pour sous-marin pouvant accueillir six personnes. Ces radeaux de sauvetage sont conçus dans le cas d'abandon de bâtiment et doivent être utilisés avec la combinaison d'abandon en surface d'un sous-marin.



LIGHTING SYSTEM = SYSTÈME D'ÉCLAIRAGE

INNER LIFELINE = CÂBLE DE SAUVETAGE INTÉRIEUR

RESCUE LINE AND QUOIT = ANNEAU ET CÂBLE DE SAUVETAGE

BOARDING HANDLES = POIGNÉES D'EMBARQUEMENT

BOARDING RAMP = RAMPE D'EMBARQUEMENT

WATER POCKET = POCHE DE STABILISATION

OUTER LIFELINE = CÂBLE DE SAUVETAGE EXTÉRIEUR

LOWER BUOYANCY CHAMBER = FLOTTEUR INFÉRIEUR

UPPER BUOYANCY CHAMBER = FLOTTEUR SUPÉRIEUR

FOOTSTEP LADDER AND HAULING-IN LINE = ÉCHELLE ET CÂBLE D'EMBARQUEMENT

ARCH = ARC

RAIN-WATER CATCHMENT = SYSTÈME DE COLLECTE DE L'EAU DE PLUIE

CANOPY = TOIT

6. Mesures d'urgence pour sous-marin

- a) Dans tout accident de sous-marin, le temps est le facteur qui a le plus d'incidence sur les chances de sauvetage des survivants. Au premier signe d'un accident de sous-marin – en observant les indices présentés à la section 4 du présent avis ou en ayant une collision avec un sous-marin – *l'on doit faire un compte-rendu sur le champ par les moyens les plus rapides disponibles auprès du Quartier général des Forces maritimes de l'Atlantique à Halifax (Nouvelle-Écosse), numéro de téléphone : 902-427-2501 ou au Quartier général des Forces maritimes du Pacifique à Esquimalt (Colombie-Britannique), numéro de téléphone : 250-363-2425) selon le cas, ou au Centre des services de communications et de trafic maritimes le plus près.*
- b) L'opération de sauvetage de sous-marin a comme objectif principal de sauver des vies et donc devra atteindre les objectifs suivants :
- i. déterminer la position exacte du sous-marin;
 - ii. avoir un navire sur place pour recueillir les survivants; si possible, les embarcations devront être à l'eau au moment où l'on retrouvera des survivants;
 - iii. informer le personnel enfermé que les secours sont arrivés;
 - iv. soigner les survivants;
 - v. faire venir un caisson hyperbare sur les lieux; et
 - vi. faire venir des plongeurs, de l'équipement de sauvetage, etc., sur les lieux pour aider le personnel du sous-marin.
- c) Il existe des organismes des Forces maritimes de l'Atlantique et des Forces maritimes du Pacifique créés pour effectuer une opération de recherche et sauvetage de sous-marin, et qui sont tenus en alerte. Cependant, il est clair que le personnel de tout bâtiment peut, en tout temps, découvrir des preuves qu'une catastrophe impliquant un sous-marin s'est produite et que si ce même personnel prend des mesures rapides et appropriées comme celles décrites précédemment, il pourrait jouer un rôle vital dans toute cette affaire. On ne doit pas hésiter à faire un rapport sur ce que l'on suspecte être un accident de sous-marin même si on a été incapable d'affirmer hors de tout doute raisonnable qu'un accident de sous-marin s'est produit. Les Forces maritimes de l'Atlantique et les Forces maritimes du Pacifique du Canada sont prêtes à réagir en conséquence.
- d) En tout temps après un accident de sous-marin, les survivants pourraient tenter de s'échapper de leur sous-marin. Les conditions à l'intérieur du bâtiment risquent de se détériorer rapidement, et on ne reportera l'évacuation que pour donner aux navires de sauvetage le temps d'atteindre les lieux de l'accident. Tout navire qui trouve une bouée qui indique qu'un sous-marin est en difficulté ne doit donc pas quitter sa position, mais demeurer dans le secteur, assez loin, prêt à recueillir les survivants. Les survivants remonteront pratiquement à la verticale et il est important qu'ils aient suffisamment d'espace pour remonter en toute sécurité. En arrivant à la surface, le personnel pourrait être épuisé ou malade et, si les circonstances sont favorables, la présence d'une embarcation déjà à l'eau est très souhaitable. Certaines personnes pourraient devoir subir une compression, et le commandant des Forces maritimes de l'Atlantique ou du Pacifique, selon le cas, tentera d'amener ces personnes à un caisson hyperbare sans délai.
- e) Pour que ceux qui sont enfermés dans le sous-marin soient informés que de l'aide est disponible, les forces de sauvetage pourraient lancer jusqu'à 12 petites charges explosives (une charge à toutes les cinq secondes) dans la mer. Il n'y a aucun problème à utiliser de petites charges dans ce but, mais il est d'une importance vitale qu'elles ne soient pas lancées trop proche, puisque les marins qui sont en train de remonter sont particulièrement vulnérables aux explosions sous-marines et pourraient facilement subir des blessures mortelles. Une distance d'un quart de mille nautique est considérée sécuritaire. Si aucune petite charge n'est disponible, l'utilisation d'un sondeur acoustique ou le fait de frapper sur la coque du navire avec un marteau depuis une position sous la ligne de flottaison est susceptible d'être entendu dans le sous-marin. Ces méthodes de signalement rassureront les survivants enfermés et devraient donc être utilisées à intervalles réguliers.

7. Bouées de détresse des sous-marins canadiens

- a) Les sous-marins canadiens de la classe Victoria sont munis de deux bouées indicatrices qui sont reliées au sous-marin par une ligne d'amarrage. Ces bouées portent l'inscription FORWARD ou AFT pour indiquer de quelle extrémité du sous-marin elles ont été libérées et portent le numéro d'identification du sous-marin. Elles peuvent être libérées depuis l'intérieur du bâtiment en cas d'urgence ou en tout cas selon lequel le sous-marin ne peut faire surface. Ces bouées ne sont pas équipées d'un téléphone et il n'est donc pas nécessaire de s'en approcher. On doit faire très attention de ne pas endommager la bouée et sa ligne d'amarrage et on ne devrait y toucher que si la bouée est en train de couler. Dans ce cas, un bâtiment doit tenter de soutenir la bouée en exerçant le moins de tension possible sur la ligne d'amarrage en nylon. Attacher un radeau de sauvetage à la bouée pourrait être le meilleur moyen d'obtenir un soutien adéquat. Il serait très dangereux de couper la ligne d'amarrage car on pourrait perdre l'emplacement* du sous-marin en détresse.
- b) Les bouées indicatrices des sous-marins de la classe Victoria sont des bouées de modèle 060 et de type 639. Ces bouées, enroulées de ruban réfléchissant argenté et de ruban réfléchissant orangé Scotchlite de façon alternante autour de la moitié supérieure de leur corps, sont munies d'un feu blanc qui clignote à toutes les deux secondes. La bouée a un identificateur visuel à trois caractères conformément au ATP 57 – NATO Submarine Search and Rescue Manual. Il y a un boulon d'amarrage dans le bas de la bouée auquel est accrochée une ligne d'amarrage en nylon de 1,3 cm de circonférence et de 1 000 m de long. Les bouées ont un franc-bord d'environ 15,2 cm. La bouée a une antenne fouet verticale télescopique qui se projette à une hauteur de 1,77 m au-dessus de la bouée. Un feu blanc qui clignote environ deux fois par seconde pendant au moins 40 heures est fixé au centre de la surface supérieure. Dans le noir, et dans de bonnes conditions météo, le feu est visible à une distance de 3,2 km sans jumelles. Pour des raisons d'identification, l'inscription suivante se trouve sur chaque bouée autour de la surface supérieure.

EN ANGLAIS – S.O.S. (*identification number*). *Finder inform Navy, Coastguard or Police. Do not secure to or touch.*

EN FRANÇAIS – S.O.S. (*numéro d'identification.*) *Prévenir immédiatement autorités maritimes. Défense de toucher.*

Chaque sous-marin canadien possède deux bouées qui sont équipées d'une radio à transmission automatique utilisant la fréquence 243,0 MHz et la fréquence du système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) (406,025 MHz). Les signaux sont transmis automatiquement lorsque la bouée indicatrice est libérée. À la fréquence 243 MHz, le son est une tonalité aiguë qui se transforme en une tonalité grave suivie d'une coupure. Cette séquence se répète et ces tonalités répétées activent l'équipement de recherche et sauvetage à réception automatique. À la fréquence SMDSM, un code de 15 caractères est transmis en format numérisé. Ce code est reçu par satellite et correspond à la bouée indicatrice spécifique. Le code est identifié par les centres de coordination des opérations de sauvetage. Les bâtiments qui détectent ces signaux doivent immédiatement transmettre leur position et la profondeur de l'eau, et, si possible, une idée de la puissance du signal. Si l'on aperçoit une telle bouée à un endroit où la profondeur dépasse 1 000 m, il est certain qu'elle dérive, et ce fait doit aussi être transmis dès que possible.



Bouée indicatrice 639

- c) Le radiophare de localisation de sous-marin en cas d'urgence (RLSU) est un SMDSM approuvé pour être utilisé avec les sous-marins.

Le RLSU a les caractéristiques suivantes :

- approuvé par COSPAS-SARSAT, 406 MHz/121,5 MHz (radiatorliement);
- données de positionnement par satellite fournies dans un message (COSPAS-SARSAT);
- capable d'être lancé par un sous-marin et à la main;

On en transporte deux à bord et ils peuvent être lancés à l'aide des éjecteurs sous-marins de leurres sonores.

Le RLSU est conçu pour être lancé à partir de sous-marins ou à la main par-dessus bord. Le RLSU est un dispositif de 3 po de diamètre dont la longueur globale maximale est de 41,285 po et le poids maximal est de 8,2 lb.

Le RLSU a une durée de vie opérationnelle d'au moins 48 heures.

Le RLSU est actionné une fois que la pièce de lancement (*launch tab*) est pliée vers l'arrière pendant le lancement par le sous-marin ou pliée à la main.

Une fois à la surface, le RLSU commence immédiatement à déterminer sa position à l'aide du système GPS et à transmettre au système COSPAS-SARSAT sur la fréquence 406,025 MHz un message numérique qui contient sa position GPS initiale (valeur par défaut jusqu'à ce que la position GPS ait été déterminée), le temps écoulé depuis l'activation et son propre numéro d'identification. Aucune autre mise à jour de la position n'est effectuée.

Six heures après l'activation, le RLSU commencera à transmettre un signal de radiophare sur la fréquence 121,5 MHz pour aider à localiser la bouée. L'opération se poursuivra jusqu'à la désactivation du RLSU ou jusqu'à ce que la pile soit à plat (min. de 48 heures).



RLSU

d) *Bouées de détresse radio*

La classe Victoria est munie de bouées de télécommunications consommables de type ECB 680. Il s'agit d'une bouée à espar de sauvetage radio argentée d'environ 10 cm de diamètre par 60 cm de longueur alimentée par une pile au lithium. Les bouées sont conçues pour être lancées à l'aide de l'éjecteur de leurres sonores d'un sous-marin en plongée. En atteignant la surface, la bouée transmet un signal de détresse radio à tonalité de type sabre 243,0 MHz pendant environ 8 heures. La bouée flotte librement et n'est pas fixée au sous-marin.

8. **Pièces pyrotechniques de sous-marin**

Il est possible que les pièces pyrotechniques d'un sous-marin soient prises pour des marqueurs de marine d'aéronef, des flotteurs, des bouées sonores, etc. Donc, lors de l'identification, il faut aussi faire référence à la section 9.

a) *Chandelles fumigènes* – Elles sont lancées depuis les sous-marins pour indiquer leur position. Les chandelles blanches peuvent brûler pendant 15 minutes en émettant de la fumée et produisant des flammes; elles peuvent donc être vues de jour comme de nuit. Les chandelles fumigènes peuvent aussi être jaunes, rouges, vertes (rarement utilisées) et noires (rarement utilisées). Elles émettent de la fumée pendant une période plus courte, leur flamme n'est pas marquée et elles sont difficiles à voir la nuit.

b) *Fusées éclairantes et étoiles* – Elles peuvent être lancées depuis les sous-marins pour indiquer leur position.

Fusées éclairantes – Un contenant flotte à la surface de l'eau et une petite charge explosive projette un contenant à environ 150 m (450 pi) dans les airs. Le contenant se désintègre alors et une fusée éclairante très semblable à un feu de fusée VERI est visible pendant environ 15 à 45 secondes. Les fusées éclairantes sont rouges, vertes ou jaunes.

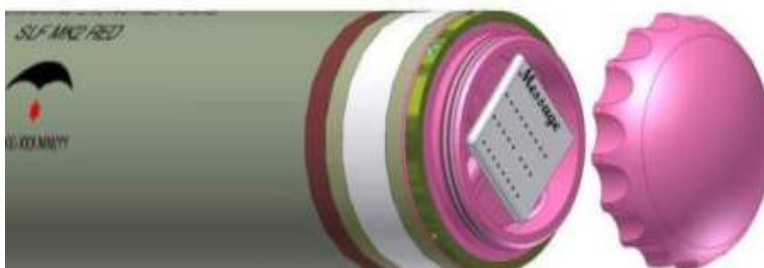
Les étoiles fonctionnent d'une façon semblable aux fusées éclairantes, sauf que le contenant est projeté à une hauteur d'environ 151 m (450 pi) et lorsque le contenant se désintègre, l'étoile rouge, verte ou jaune descend suspendue à un parachute. En même temps, le contenant à étoile dans l'eau émet de la fumée d'une couleur semblable à celle de l'étoile pendant environ 15 à 45 secondes.

c) *Colorants* – Ils sont fixés aux fusées éclairantes à parachute rouges supérieures et, lorsque libérés du sous-marin, flottent jusqu'à la surface et produisent de la fumée blanche pendant un maximum de 15 minutes. En même temps, ils libèrent un colorant fluorescent vert dans l'eau.

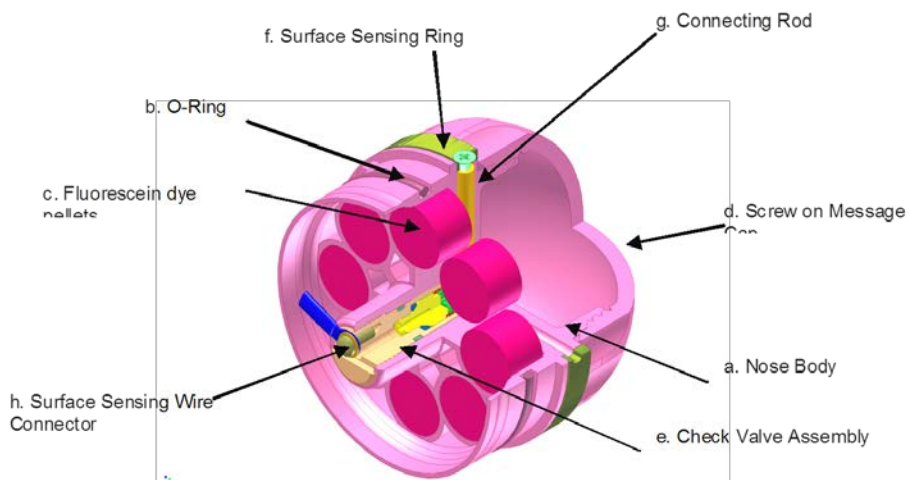
d) *Porte-message* – Les porte-messages sont des contenants tubulaires courbes qui peuvent être fixés au sommet d'une fusée éclairante à parachute rouge. Un porte-message se trouve habituellement sur le corps d'une chandelle, qui produit aussi des colorants fluorescents. Tout devrait être mis en œuvre pour obtenir le message.



FUSÉE ÉCLAIRANTE LANCÉE PAR UN SOUS-MARIN (FELS) MK2



Zone du nez de la FELS MK2 où l'on place le message



FELS MK2 (R) – Image de l'intérieur du nez sur laquelle on peut voir le colorant

- a. Nose Body = a) Nez
- b. O-Ring = b) Joint torique
- c. Fluorescein dye pellets = c) Pastilles de colorant fluorescent
- d. Screw on Message Cap = d) Capuchon vissable dans lequel on place les messages
- e. Check Valve Assembly = e) Clapet de non-retour
- f. Surface Sensing Ring = f) Anneau de détection de la surface
- g. Connecting Rod = g) Tige de raccordement
- h. Surface Sensing Wire Connector = h) Raccord de fil de détection de la surface



Fusée éclairante à parachute rouge lancée à l'aide d'un sous-marin

9. Marqueurs de marine

L'équipement suivant peut être largué par un aéronef ou un navire et, à moins d'être examiné de près, peut être pris pour des pièces pyrotechniques de sous-marin;

a) Bouées sonores

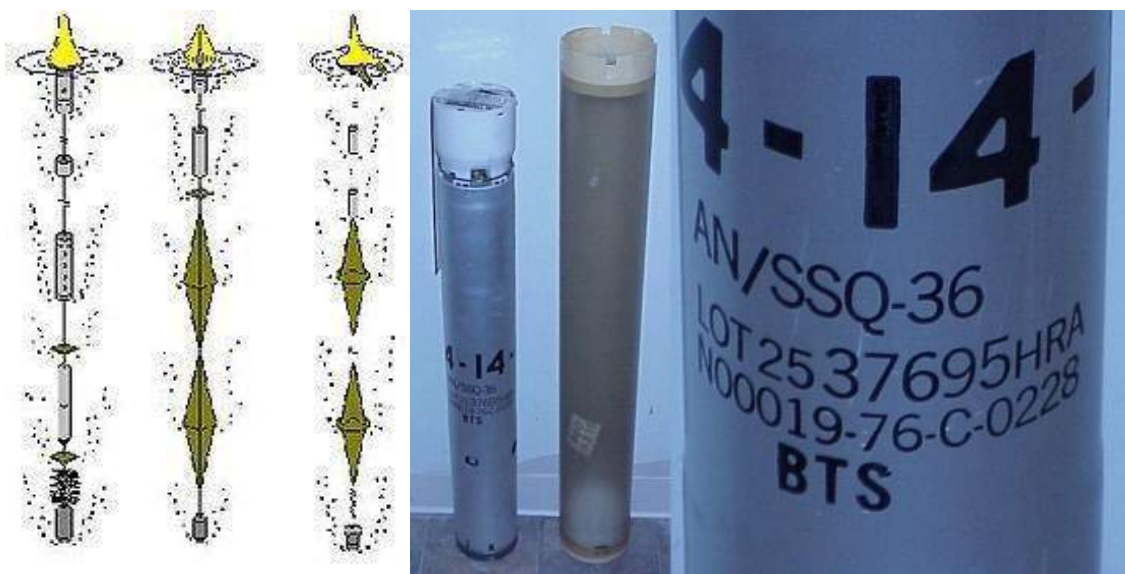
Toutes les bouées sonores présentement utilisées par les Forces armées canadiennes sont cylindriques avant d'être déployées et ont les dimensions suivantes :

Diamètre : 120,7 mm à 123,8 mm

Longueur : 909,6 mm à 917,6 mm

Une fois déployées, cependant, les caractéristiques physiques des bouées sonores varient considérablement selon leur utilité et leur fabricant.

Avertissement : Certaines bouées sonores contiennent des piles au lithium, ce qui peut présenter un danger. Le fait de mal utiliser le chargeur des piles au lithium pourrait rendre les piles extrêmement chaudes, entraîner l'émission de gaz toxiques, déclencher un incendie et produire une explosion. La plupart des bouées sonores utilisent des bouteilles de CO₂ pour gonfler le flotteur de surface et pourraient se révéler dangereuses si la manipulation de celles-ci les causait à se déclencher par accident.



- b) Avertissement : Les marqueurs contiennent une composition pyrotechnique (phosphore rouge), sont très dangereux si la combustion n'est pas complète, et pourraient causer de graves brûlures en cas de manipulation.



Marqueur de marine C2A2

Autorité : Ministère de la Défense nationale (QGDN)

35 Zones de pratiques de tir et d'exercices

Notes explicatives

- 1 Des exercices de tir, de bombardement et de défense ont lieu à différents endroits au large des côtes du Canada.
- 2 Les principaux types d'exercices sont les suivants:
 - a) les bombardements exécutés par les avions;
 - b) le tir air-air, air-mer ou le tir au sol. Le premier genre d'exercices est exécuté par des avions, et le tir est dirigé, soit sur une grosse manche à air remorquée de couleur blanche ou rouge, une cible avec ailes, soit sur un drapeau toué par un autre avion suivant une route stable. Les derniers types de tir sont effectués par des avions et ils sont dirigés sur des cibles touées ou stationnaires, sur terre ou sur mer. Dans le cas des exercices de tir au sol, celui-ci sera dirigé vers la mer. Toutes les embarcations utilisées pour la sécurité, le touage des cibles ou le contrôle du lancement, dans le cas des cibles commandées par radio, devront aux fins de l'identification lorsqu'elles se trouvent dans le voisinage de la zone dangereuse, afficher les marques suivantes:
 - (i) un gros drapeau rouge en tête de mât,
 - (ii) une bande de toile de 1.8m (6 pi) par .9m (3 pi) peinte de carreaux rouges et blancs de .3m (1 pi) carré, sur le pont avant ou sur le toit de la cabine.
 - c) Le tir de D.C.A.

Celui-ci pourra provenir de canons, de missiles ou de mitrailleuses, et sera dirigé sur une cible touée par un avion, tel qu'il est mentionné ci-dessus à l'alinéa b), sur un avion cible sans pilote, sur des ballons ou des cerfs-volants. L'exercice peut être effectué par des batteries installées à terre ou sur des navires. Les installations d'artilleries terrestres exposent généralement à la vue des signaux d'avertissement, tandis que les navires déploient un drapeau rouge.
 - d) Le tir en provenance des installations d'artilleries terrestres ou des navires en mer est dirigé sur des cibles stationnaires ou flottantes. Dans ce cas, les signaux d'avertissement seront conformes à ceux qui sont mentionnés à l'alinéa c).
 - e) Le tir dirigé sur des embarcations télécommandées.

Ces embarcations, d'une longueur approximative de 20.7 m (68 pi), ont les feux et les marques d'un navire qui n'est pas maître de sa manoeuvre, ainsi que les feux réguliers de navigation. Les exercices comprennent le tir de surface effectué par des navires, les bombardements, le tir air-mer ou le lancement de roquettes qui seront dirigés sur ces embarcations ou sur les cibles touées par celles-ci. Une embarcation de contrôle exercera une surveillance visuelle et radar jusqu'à une distance approximative de 8 milles marins. Des observations aériennes couvrant une étendue beaucoup plus considérable seront également faites afin d'assurer la sécurité de la navigation.
- 3 Les signaux d'avertissement, lorsqu'on en donnera, consisteront généralement à exposer à la vue des drapeaux rouges pendant le jour et des feux rouges fixes ou à éclats pendant la nuit. Cependant, l'absence de l'un ou l'autre de ces signaux ne peut être acceptée comme preuve de l'inexistence d'une zone de tir. Les signaux d'avertissement sont installés quelque temps avant le début de l'exercice et demeurent à leur place jusqu'à ce que celui-ci soit terminé. Les navires ou avions effectuant des exercices de nuit, peuvent illuminer leurs cibles à l'aide de fusées brillantes de couleur rouge ou orange.
- 4 **ATTENTION.** Un navire peut être informé de l'existence d'une zone d'exercices, par les avis locaux à la navigation ou autres méthodes similaires, ainsi que par l'observation des signaux d'avertissement de la zone d'exercice. Les autorités de la zone de tir doivent veiller à ce qu'il n'y ait aucun risque de dommage causé par la retombée d'éclats d'obus, de balles etc., sur les navires se trouvant dans la zone d'exercices.

Sauf lorsqu'il est fait mention dans l'Emploi, les zones d'exercices sont utilisées par intervalles ou durant des périodes limitées. De même, lorsqu'il sera décidé d'utiliser une zone donnée, l'information sera diffusée par la station radio maritime locale de la Garde côtière canadienne, et pourra aussi être publié par des annonces dans les journaux locaux. Les navires du Commandement maritime sont informés par des messages d'avertissement sur la navigation CANHYDROLANT ou CANHYDROPAC.

- 5 a) Dans cet Avis, les indicatifs alphabétiques d'identification de la région maritime du MDN sont utilisés à des fins maritimes, et sont mentionnés dans les messages d'avertissement annonçant la réservation de l'espace maritime pour les exercices des forces armées. À l'exception de certaines régions, la plupart de ces indicatifs sont marqués sur les cartes marines. Exception faite de la Côte Est où il n'y a pas de préfixe, les indicatifs des zones maritimes sur la Côte Ouest comportent le préfixe W et ceux de la zone des Grands lacs, le préfixe L.

b) **Description de la zone**

Tous les relèvements sont vrais et ceux qui ont trait aux arcs sont donnés à partir du large. Les milles sont exprimés en milles marins. Sauf indication contraire les coordonnées sont fondées sur le système de référence géodésique de l'Amérique du Nord 1983 (NAD 83) ce qui est équivalent à WGS 84.

c) **L'emploi des abréviations**

Les abréviations ci-après sont utilisées pour indiquer à quoi servent les zones d'exercices du ministère de la Défense nationale :

A/A	Tir de D.C.A.
Missile	Lancement de missiles surface-air
S	Tir de surface
S.ht	Tir de surface (trajectoire élevée)
T	Lancement de torpilles
NF	Zone d'exercices généraux où il n'y a pas de tir
A to A	Tir air-air
A to S	Tir air-mer
B	Bombardement
R	Lancement de roquettes
A	Zone d'exercices aériens généraux où il n'y a pas de tir
A/S.he	Exercices anti-sous-marins comprenant l'emploi de projectiles explosifs
A/S	Exercices anti-sous-marins excluant l'emploi de projectiles explosifs
SS	Exercices sous-marins

- 6 Les numéros d'identification des espaces aériens employés dans le présent Avis, sont conformes aux exigences de l'Organisation de l'Aviation civile internationale concernant les désignations des espaces aériens.

Le nouveau code comprendra les trois parties suivantes :

- a) les lettres d'identification nationales assignées - Celles du Canada sont CY;
- b) la lettre R lorsque la zone est interdite ou la lettre D lorsque la zone est dangereuse; et
- c) un nombre composé de 3 chiffres identifiant l'espace aérien. Comme le fait voir la table suivante, ce nombre indiquera aussi la région du Canada à l'intérieur de laquelle se situe la zone en cause :

de 101 à 199	Colombie-Britannique
de 201 à 299	Alberta
de 301 à 399	Saskatchewan
de 401 à 499	Manitoba
de 501 à 599	Ontario
de 601 à 699	Québec
de 701 à 799	Nouveau-Brunswick; Nouvelle-Écosse; Île du Prince Édouard; Terre-Neuve
de 801 à 899	Territoire du Yukon
de 901 à 999	Territoires du Nord-ouest; Archipel Arctique

EXEMPLE : L'identification de la zone CYD401 serait :

CY	signifiant que la région est située au Canada
D	indiquant la zone dangereuse, et
401	indiquant le numéro de la zone dans la région du Manitoba

7 AVERTISSEMENT

La partie d'exercices de guerre (diagramme 14) entourée de tirets est une zone de tir d'armes actives de surface, sous-marines et aériennes et de torpilles, ainsi que d'opérations où des sonars actifs peuvent aussi être utilisés. En général (mais pas toujours), les opérations ont lieu de 7:00 h à 17:30 h du lundi au samedi; la zone d'exercices de guerre est alors considérée comme étant extrêmement dangereuse pour le trafic maritime. De plus, un certain nombre de bouées d'amarrage, éclairées ou non, peuvent se trouver dans cette zone à divers endroits pendant toute l'année pour servir à des fins militaires. Ces bouées peuvent être placées, déplacées ou retirées sans préavis. Les marins doivent faire preuve de prudence lorsqu'ils traversent cette zone et les navires doivent s'éloigner de cette zone lors de tout exercice de guerre actif. La zone d'exercices de guerre est une propriété de la Défense, tel que défini dans la *Loi sur la Défense nationale* et auquel le *Règlement sur les secteurs d'accès contrôlé relatif à la défense* s'applique.

CÔTE EST

Zone de la Nouvelle-Écosse					
Zone Maritime	Espace Aérien	Endroit	Coordonnées	Emploi	Diagramme
*ALPHA		Cartes 4001, 4003, 4012, 4320 et 8007	44°42'N 63°00'W 44°19'N 63°00'W 44°19'N 63°40'W 44°28'N 63°40'W	Zone d'opération sous-marine. *Le port de Halifax est exclu. S'étend aux limites du port seulement.	1
		Carte 4013	44°42'N 63°00'W 44°19'N 63°00'W 44°19'N 63°40'W		
BRAVO		Cartes 4001, 4003, 4012 et 4320	44°28'N 63°40'W 44°19'N 63°40'W 44°19'N 64°00'W 44°28'N 64°05'W	Zone d'opération sous-marine.	1
CHARLIE ONE		Cartes 4001, 4003, et 4012	44°28'N 64°05'W 44°19'N 64°00'W 44°00'N 64°00'W 44°00'N 64°40'W	Zone d'opération sous-marine.	1
		Carte 4320	44°28'N 64°05'W 44°19'N 64°00'W 44°00'N 64°00'W 44°00'N 64°25'W		
CHARLIE TWO		Cartes 4001, 4003, et 4012	44°00'N 64°40'W 44°00'N 64°00'W 43°30'N 64°00'W 43°30'N 65°24'W	Zone d'opération sous-marine.	1
		Carte 4320	44°00'N 64°00'W 44°00'N 64°25'W 43°55'N 64°00'W 43°55'N 64°25'W		
		Carte 8006	43°30.0'N 65°24.5'W 43°30.0'N 64°00.0'W 43°33.0'N 64°00.0'W		

AVIS AUX NAVIGATEURS 1 À 46
ÉDITION ANNUELLE 2018
PARTIE F – DÉFENSE NATIONALE - AVIS DES FORCES ARMÉES

Zone de la Nouvelle-Écosse					
Zone Maritime	Espace Aérien	Endroit	Coordonnées	Emploi	Diagramme
CHARLIE THREE		Cartes 4001, 4003, 4012 et 8006	43°30'N 65°00'W 43°30'N 64°00'W 43°00'N 64°00'W 43°00'N 65°00'W	Zone d'opération sous-marine.	1
DELTA ONE	À 20,000 pieds	Cartes 4001, 4003, 4012 et 4320	44°19'N 64°00'W 44°19'N 63°45'W 44°10'N 63°45'W 44°10'N 64°00'W	Zone d'opération sous-marine. Exercice de tir (FIREX)	1
DELTA TWO	À 20,000 pieds	Cartes 4001, 4003, 4012 et 4320	44°19'N 63°45'W 44°19'N 63°30'W 44°10'N 63°30'W 44°10'N 63°45'W	Zone d'opération sous-marine. Exercice de tir (FIREX)	1
		Cartes 4013 et 8007	44°19'N 63°40'W 44°19'N 63°30'W 44°10'N 63°30'W 44°10'N 63°40'W		
DELTA THREE	À 20,000 pieds	Cartes 4001, 4003, 4012 et 4320	44°10'N 63°45'W 44°10'N 63°30'W 44°00'N 63°30'W 44°00'N 63°45'W	Zone d'opération sous-marine. Exercice de tir (FIREX)	1
		Cartes 4013 et 8007	44°10'N 63°40'W 44°10'N 63°30'W 44°00'N 63°30'W 44°00'N 63°40'W		
DELTA FOUR	À 20,000 pieds	Cartes 4001, 4003, 4012 et 4320	44°10'N 64°00'W 44°10'N 63°45'W 44°00'N 63°45'W 44°00'N 64°00'W	Zone d'opération sous-marine. Exercice de tir (FIREX)	1
ECHO ONE		Cartes 4001, 4003 et 4013	44°59'N 62°00'W 44°00'N 62°00'W 44°00'N 63°00'W 44°42'N 63°00'W	Zone d'opération sous-marine.	1
		Carte 4012	44°42'N 63°00'W 44°00'N 63°00'W 44°00'N 62°40'W		
		Carte 4320	44°42'N 63°00'W 44°00'N 63°00'W 44°00'N 62°45'W		
		Carte 8007	44°42'N 63°00'W 44°00'N 63°00'W 44°00'N 62°00'W 44°52'N 62°00'W		
HOTBOX ONE	À 5,000 pieds	Carte 4013	44°00'N 063°00'W 44°19'N 063°00'W 44°19'N 062°30'W 44°00'N 062°30'W	Zone d'opération sous-marine. Exercice de tir (FIREX)	1
ECHO TWO	À 20,000 pieds	Cartes 4001, 4003 4012, 4013, 4320 et 8007	44°19'N 063°30'W 44°19'N 063°00'W 44°10'N 063°00'W 44°10'N 063°30'W	Zone d'opération sous-marine. Exercice de tir (FIREX)	1

Zone de la Nouvelle-Écosse					
Zone Maritime	Espace Aérien	Endroit	Coordonnées	Emploi	Diagramme
ECHO THREE	À 20,000 pieds	Cartes 4001, 4003, 4012, 4013, 4320 et 8007	44°10'N 063°30'W 44°10'N 063°00'W 44°00'N 063°00'W 44°00'N 063°30'W	Zone d'opération sous-marine. Exercice de tir (FIREX)	1
FOXTROT ONE		Cartes 4001, 4003 et 4011	45°03'N 66°46'W 44°48'N 66°46'W et 44°36'N 66°54'W 44°00'N 66°54'W 44°00'N 66°09'W	Zone d'opération sous-marine.	1
		Carte 4012	Délimité au sud à 44°00'N 66°40'W 44°00'N 66°09'W		
FOXTROT TWO		Cartes 4001, 4003 et 4011	43°43'N 66°00'W 43°00'N 66°00'W 43°00'N 66°54'W 44°00'N 66°54'W 44°00'N 66°09'W	Zone d'opération sous-marine.	1
		Carte 4012	44°00'N 66°40'W 44°00'N 66°09'W 43°43'N 66°00'W 43°00'N 66°00'W 43°00'N 66°40'W		
		Carte 8006	43°33'N 66°00'W 43°00'N 66°00'W 43°00'N 66°36'W		
FOXTROT THREE		Carte 4011	43°00'N 65°30'W 43°00'N 66°00'W 43°43'N 66°00'W		
		Carte 8006	43°33.0'N 66°00.0'W 43°00.0'N 66°00.0'W 43°00.0'N 65°00.0'W 43°30.0'N 65°00.0'W 43°30.0'N 65°24.5'W		
FOXTROT FOUR		Cartes 4001, 4003 et 8006	43°00'N 66°00'W 43°00'N 65°00'W 42°00'N 65°00'W 42°00'N 66°00'W	Zone d'opération sous-marine.	1
		Carte 4011	43°00'N 66°00'W 43°00'N 65°30'W 42°27'N 66°00'W		
		Carte 4012	43°00'N 66°00'W 43°00'N 65°00'W 42°40'N 65°00'W 42°40'N 66°00'W		

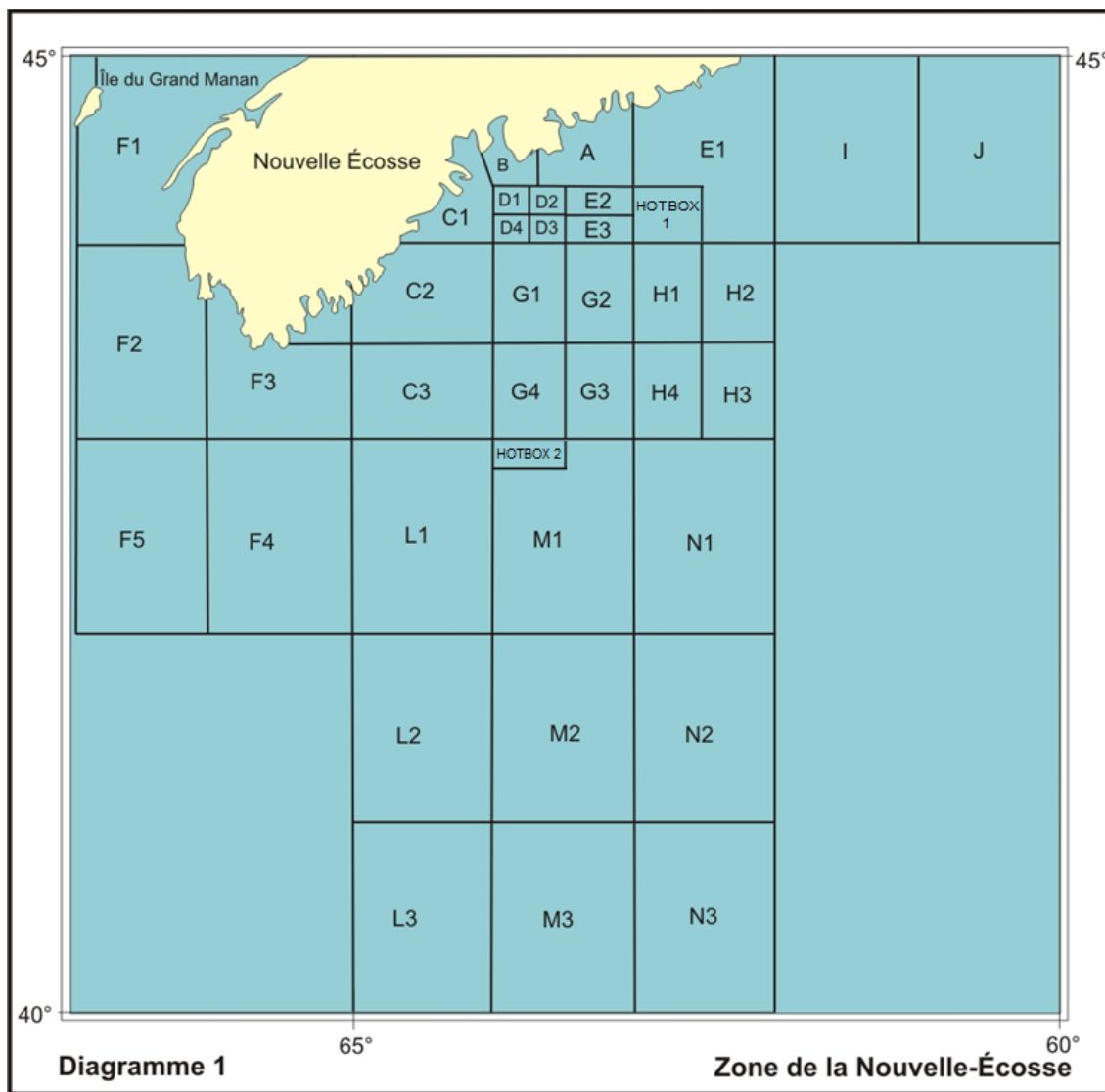
Zone de la Nouvelle-Écosse					
Zone Maritime	Espace Aérien	Endroit	Coordonnées	Emploi	Diagramme
FOXTROT FIVE		Carte 4001 et 4003	43°00'N 66°54'W 43°00'N 66°00'W 42°00'N 66°00'W 42°00'N 66°54'W	Zone d'opération sous-marine.	1
		Carte 4011	43°00'N 66°54'W 43°00'N 66°00'W 42°27'N 66°00'W 42°27'N 66°54'W		
		Carte 4012	43°00'N 66°40'W 43°00'N 66°00'W 42°40'N 66°00'W 42°40'N 66°40'W		
		Carte 8006	43°00'N 66°36'W 43°00'N 66°00'W 42°00'N 66°00'W 42°00'N 66°36'W		
GOLF ONE	À 30,000 pieds	Cartes 4001, 4003 et 4012	44°00'N 64°00'W 44°00'N 63°30'W 43°30'N 63°30'W 43°30'N 64°00'W	Zone d'opération sous-marine. Exercice de tir (FIREX)	1
		Cartes 4013 et 8007	44°00'N 63°40'W 44°00'N 63°30'W 43°30'N 63°30'W 43°30'N 63°40'W		
		Carte 4320	44°00'N 64°00'W 44°00'N 63°30'W 43°55'N 63°30'W 43°55'N 64°00'W		
		Carte 8006	43°33'N 64°00'W 43°30'N 64°00'W 43°30'N 63°30'W 43°33'N 63°30'W		
GOLF TWO	À 30,000 pieds	Cartes 4001, 4003, 4012 et 8007	44°00'N 63°30'W 44°00'N 63°00'W 43°30'N 63°00'W 43°30'N 63°30'W	Zone d'opération sous-marine. Exercice de tir (FIREX)	1
		Carte 4013	44°00'N 63°30'W 44°00'N 63°00'W 43°52'N 63°00'W 43°52'N 63°30'W		
		Carte 4320	44°00'N 63°30'W 44°00'N 63°00'W 43°55'N 63°00'W 43°55'N 63°30'W		
		Carte 8006	43°33'N 63°30'W 43°30'N 63°30'W 43°30'N 63°00'W 43°33'N 63°00'W		
GOLF THREE	À 30,000 pieds	Cartes 4001, 4003, 4012, 8006 et 8007	43°30'N 63°30'W 43°30'N 63°00'W 43°00'N 63°00'W 43°00'N 63°30'W	Zone d'opération sous-marine. Exercice de tir (FIREX)	1

Zone de la Nouvelle-Écosse					
Zone Maritime	Espace Aérien	Endroit	Coordonnées	Emploi	Diagramme
GOLF FOUR	À 30,000 pieds	Cartes 4001, 4003, 4012 et 8006	43°30'N 64°00'W 43°30'N 63°30'W 43°00'N 63°30'W 43°00'N 64°00'W	Zone d'opération sous-marine. Exercice de tir (FIREX)	1
		Carte 8007	43°30'N 63°40'W 43°30'N 63°30'W 43°00'N 63°30'W 43°00'N 63°40'W		
HOTEL ONE	À 30,000 pieds	Cartes 4001, 4003 et 8007	44°00'N 63°00'W 44°00'N 62°30'W 43°30'N 62°30'W 43°30'N 63°00'W	Zone d'opération sous-marine. Exercice de tir (FIREX)	1
		Carte 4012	44°00'N 63°00'W 44°00'N 62°40'W 43°30'N 62°40'W 43°30'N 63°00'W		
		Carte 4013	44°00'N 63°00'W 44°00'N 62°30'W 43°52'N 62°30'W 43°52'N 63°00'W		
		Carte 4320	44°00'N 63°00'W 44°00'N 62°45'W 43°55'N 62°45'W 43°55'N 63°00'W		
		Carte 8006	43°33'N 63°00'W 43°30'N 63°00'W 43°30'N 62°34'W		
HOTEL TWO	À 30,000 pieds	Cartes 4001, 4003 et 8007	44°00'N 62°30'W 44°00'N 62°00'W 43°30'N 62°00'W 43°30'N 62°30'W	Zone d'opération sous-marine. Exercice de tir (FIREX)	1
		Carte 4013	44°00'N 62°30'W 44°00'N 62°00'W 43°52'N 62°00'W 43°52'N 62°30'W		
HOTEL THREE	À 30,000 pieds	Cartes 4001, 4003 et 8007	43°30'N 62°30'W 43°30'N 62°00'W 43°00'N 62°00'W 43°00'N 62°30'W	Zone d'opération sous-marine. Exercice de tir (FIREX)	1
HOTEL FOUR	À 30,000 pieds	Cartes 4001, 4003 et 8007	43°30'N 63°00'W 43°30'N 62°30'W 43°00'N 62°30'W 43°00'N 63°00'W	Zone d'opération sous-marine. Exercice de tir (FIREX)	1
		Carte 4012	43°30'N 63°00'W 43°30'N 62°40'W 43°00'N 62°40'W 43°00'N 63°00'W		
		Carte 8006	43°00'N 62°34'W 43°00'N 63°00'W 43°30'N 63°00'W 43°30'N 62°34'W		

AVIS AUX NAVIGATEURS 1 À 46
ÉDITION ANNUELLE 2018
PARTIE F – DÉFENSE NATIONALE - AVIS DES FORCES ARMÉES

Zone de la Nouvelle-Écosse					
Zone Maritime	Espace Aérien	Endroit	Coordonnées	Emploi	Diagramme
INDIA		Cartes 4001, 4003 et 4013	45°16'N 61°00'W 44°00'N 61°00'W 44°00'N 62°00'W 44°59'N 62°00'W	Zone d'opération sous-marine.	1
		Carte 8007	44°52'N 62°00'W 44°00'N 62°00'W 44°00'N 61°00'W 44°52'N 61°00'W		
JULIET		Cartes 4001, 4003 et 4013	45°53'N 60°00'W 44°00'N 60°00'W 44°00'N 61°00'W 45°16'N 61°00'W	Zone d'opération sous-marine.	1
		Carte 8007	44°52'N 61°00'W 44°00'N 61°00'W 44°00'N 60°00'W 44°52'N 60°00'W		
LIMA ONE		Cartes 4001, 4003 et 8006	43°00'N 65°00'W 43°00'N 64°00'W 42°00'N 64°00'W 42°00'N 65°00'W	Zone d'opération sous-marine.	1
		Carte 4012	43°00'N 65°00'W 43°00'N 64°00'W 42°40'N 64°00'W 42°40'N 65°00'W		
LIMA TWO		Cartes 4001 et 4003	42°00'N 65°00'W 42°00'N 64°00'W 41°00'N 64°00'W 41°00'N 65°00'W	Zone d'opération sous-marine.	1
		Carte 8006	41°24'N 65°00'W 42°00'N 65°00'W 42°00'N 64°00'W 41°24'N 64°00'W		
LIMA THREE		Cartes 4001 et 4003	41°00'N 65°00'W 41°00'N 64°00'W 40°00'N 64°00'W 40°00'N 65°00'W	Zone d'opération sous-marine.	1
MIKE ONE		Cartes 4001, 4003 et 8006	43°00'N 64°00'W 43°00'N 63°00'W 42°00'N 63°00'W 42°00'N 64°00'W	Zone d'opération sous-marine.	1
		Carte 4012	43°00'N 64°00'W 43°00'N 63°00'W 42°40'N 63°00'W 42°40'N 64°00'W		
		Carte 8007	43°00'N 63°40'W 43°00'N 63°00'W 42°44'N 63°00'W		
HOTBOX TWO	À 5,000 pieds	Carte 4001,4003 et 8006	42°50'N 064°00'W 43°00'N 064°00'W 43°00'N 063°30'W 42°50'N 063°30'W	Zone d'opération sous-marine. Exercice de tir (FIREX)	1

Zone de la Nouvelle-Écosse					
Zone Maritime	Espace Aérien	Endroit	Coordonnées	Emploi	Diagramme
MIKE TWO		Cartes 4001 et 4003	42°00'N 64°00'W 42°00'N 63°00'W 41°00'N 63°00'W 41°00'N 64°00'W	Zone d'opération sous-marine.	1
		Carte 8006	41°24'N 64°00'W 42°00'N 64°00'W 42°00'N 63°00'W 41°24'N 63°00'W		
MIKE THREE		Cartes 4001, et 4003	41°00'N 64°00'W 41°00'N 63°00'W 40°00'N 63°00'W 40°00'N 64°00'W	Zone d'opération sous-marine.	1
NOVEMBER ONE		Cartes 4001 et 4003	43°00'N 63°00'W 43°00'N 62°00'W 42°00'N 62°00'W 42°00'N 63°00'W	Zone d'opération sous-marine.	1
		Carte 4012	43°00'N 63°00'W 43°00'N 62°40'W 42°40'N 62°40'W 42°40'N 63°00'W		
		Carte 8006	42°00'N 62°34'W 42°00'N 63°00'W 43°00'N 63°00'W 43°00'N 62°34'W		
		Carte 8007	42°44'N 63°00'W 43°00'N 63°00'W 43°00'N 62°00'W 42°44'N 62°00'W		
NOVEMBER TWO		Cartes 4001 et 4003	42°00'N 63°00'W 42°00'N 62°00'W 41°00'N 62°00'W 41°00'N 63°00'W	Zone d'opération sous-marine.	1
		Carte 8006	41°24'N 63°00'W 42°00'N 63°00'W 42°00'N 62°34'W		
NOVEMBER THREE		Cartes 4001 et 4003	41°00'N 63°00'W 41°00'N 62°00'W 40°00'N 62°00'W 40°00'N 63°00'W	Zone d'opération sous-marine.	1



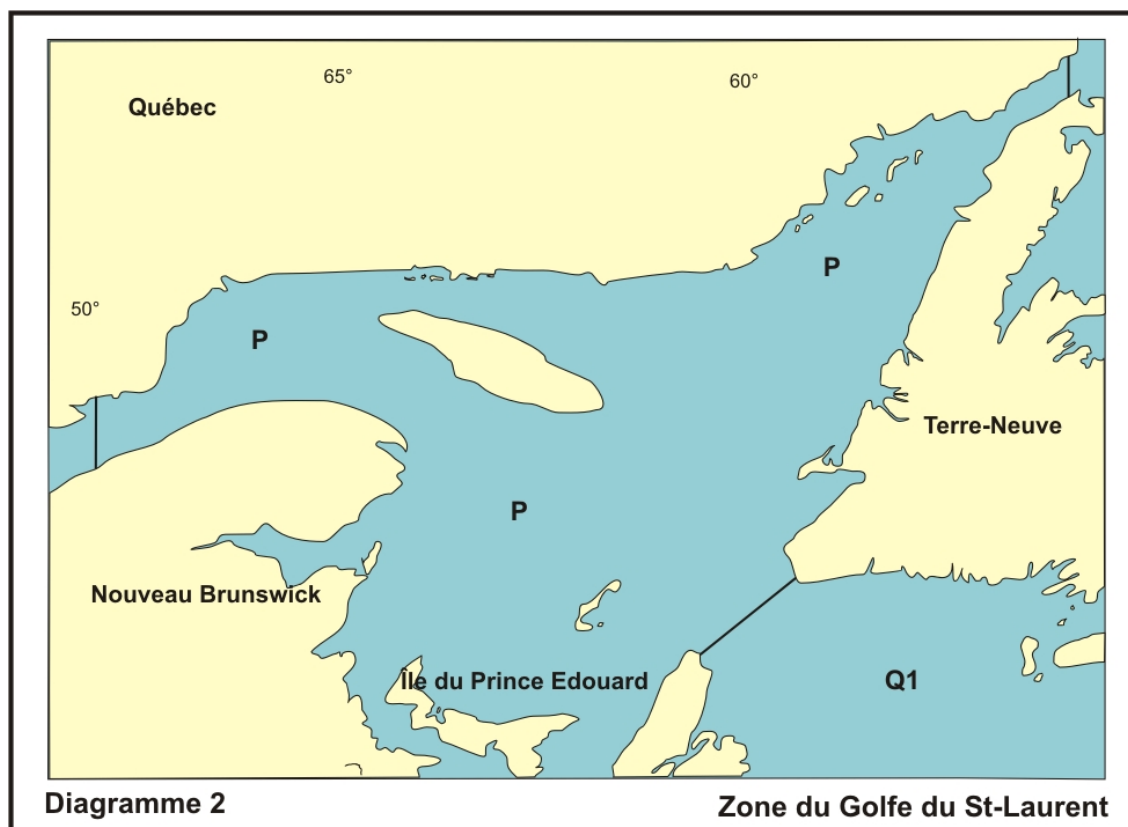
AVIS AUX NAVIGATEURS 1 À 46
ÉDITION ANNUELLE 2018

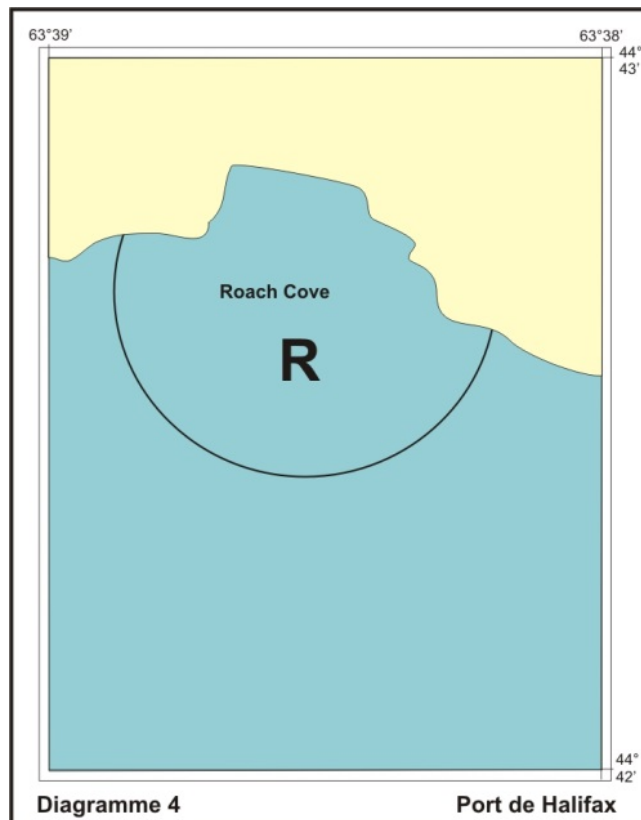
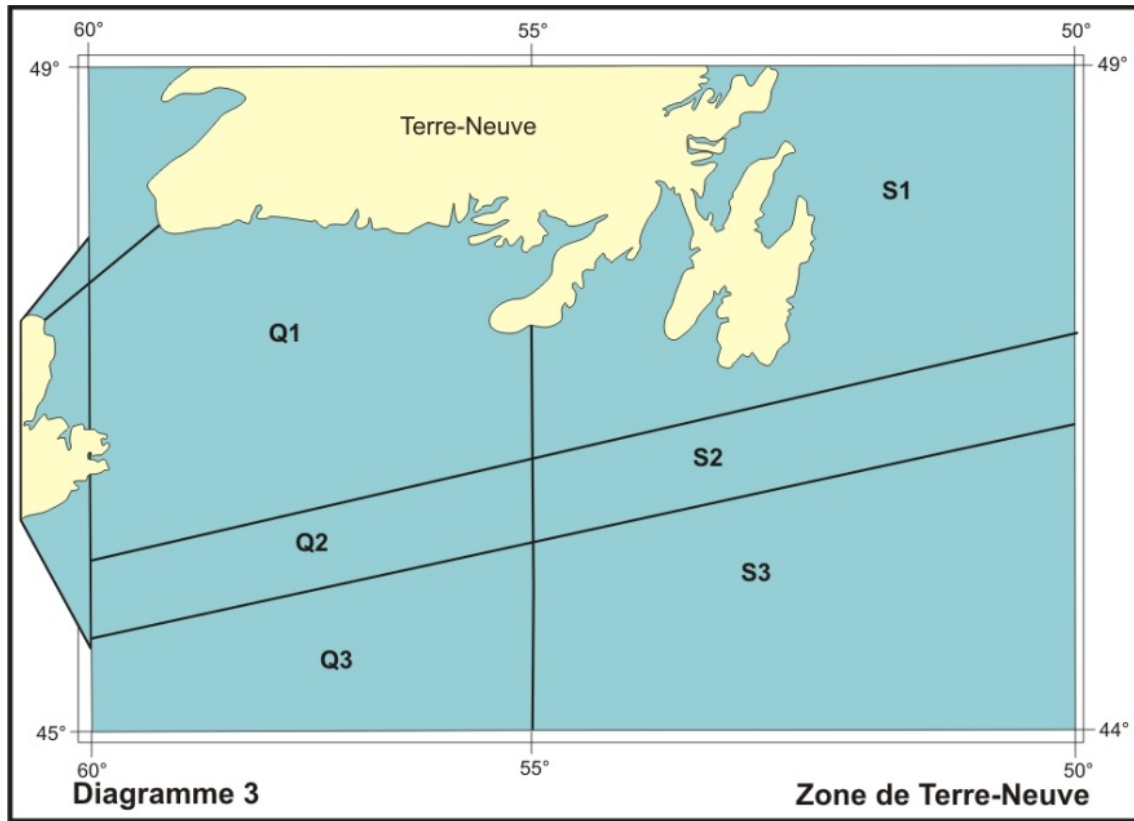
PARTIE F – DÉFENSE NATIONALE - AVIS DES FORCES ARMÉES

Zone du Golfe du St-Laurent					
Zone Maritime	Espace Aérien	Endroit	Coordonnées	Emploi	Diagramme
PAPA		Carte 4001	Golfe du St Laurent délimité par des lignes reliant : 47°00'N 60°25'W 47°37'17.1"N 59°18'16.8"W 51°35'N 56°00'W 51°54'N 56°00'W 49°18'N 68°00'W 48°41'N 68°00'W	Zone d'opération sous-marine.	2
QUÉBEC ONE		Carte 4001	46°56'N 55°30'W 46°00'N 55°30'W 45°17'N 60°00'W 45°53'N 60°00'W et 47°00'N 60°25'W à 47°37'17.1"N 59°18'16.8"W	Zone d'opération sous-marine. *N'inclus pas les eaux territoriales françaises des Iles Saint-Pierre et Miquelon.	2 et 3
		Carte 4003	45°53'N 60°00'W 45°17'N 60°00'W 45°35'N 58°15'W		
		Carte 4013	45°53'N 60°00'W 45°17'N 60°00'W 45°27'N 59°00'W		
QUÉBEC TWO		Carte 4001	45°17'N 60°00'W 46°00'N 55°30'W 45°20'N 55°30'W 44°45'N 60°00'W	Zone d'opération sous-marine. * N'inclus pas les eaux territoriales françaises des Iles Saint-Pierre et Miquelon.	3
		Carte 4003	45°17'N 60°00'W 45°35'N 58°15'W 45°02'N 58°15'W 44°45'N 60°00'W		
		Carte 4013	45°17'N 60°00'W 45°27'N 59°00'W 44°55'N 59°00'W 44°45'N 60°00'W		
		Carte 8007	44°52.0'N 60°00.0'W 44°45.0'N 60°00.0'W 44°47.5'N 59°45.0'W		
QUÉBEC THREE		Carte 4001	44°45'N 60°00'W 45°20'N 55°30'W 44°00'N 55°30'W 44°00'N 60°00'W	Zone d'opération sous-marine. * N'inclus pas les eaux territoriales françaises des Iles Saint-Pierre et Miquelon.	3
		Carte 4003	44°45'N 60°00'W 45°02'N 58°15'W 44°00'N 58°15'W 44°00'N 60°00'W		
		Carte 4013	44°45'N 60°00'W 44°55'N 59°00'W 44°00'N 59°00'W 44°00'N 60°00'W		
		Carte 8007	44°00.0'N 59°45.0'W 44°00.0'N 60°00.0'W 44°45.0'N 60°00.0'W 44°47.5'N 59°45.0'W		

AVIS AUX NAVIGATEURS 1 À 46
ÉDITION ANNUELLE 2018
PARTIE F – DÉFENSE NATIONALE - AVIS DES FORCES ARMÉES

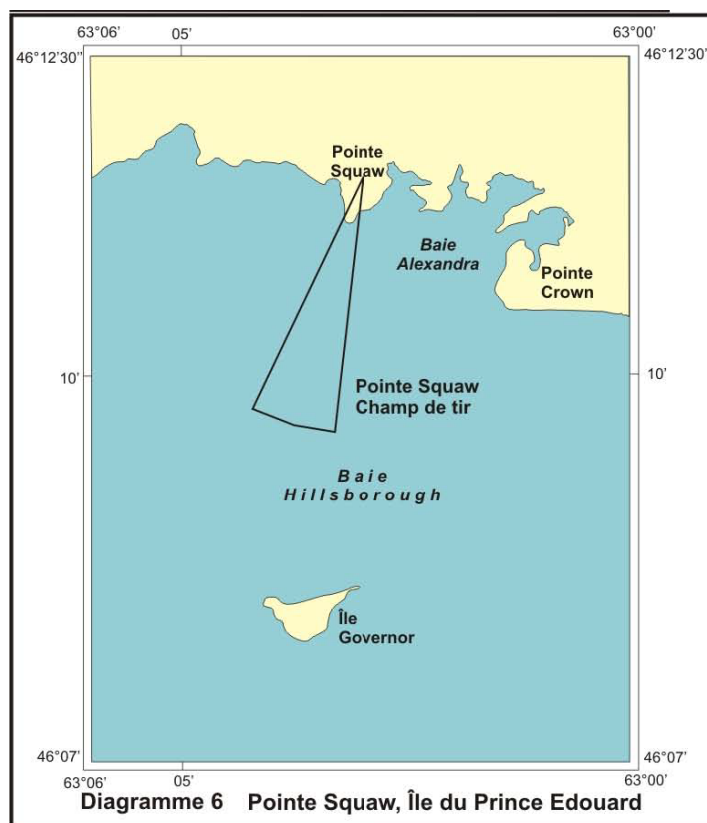
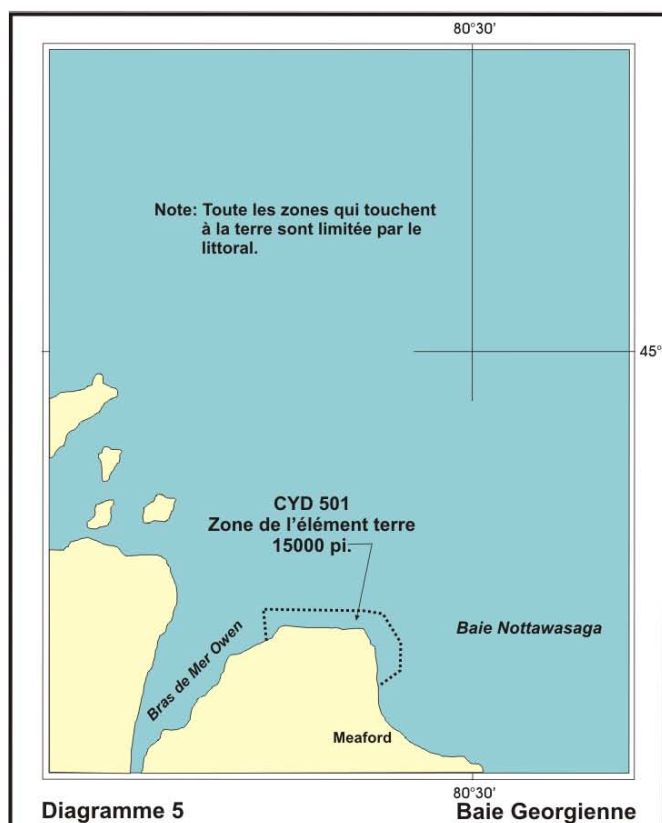
Zone du Golfe du St-Laurent					
Zone Maritime	Espace Aérien	Endroit	Coordonnées	Emploi	Diagramme
ROMEO		Carte 4201 (Port de Halifax)	Un arc joignant une rive à l'autre, centré sur 44°42'43" N 63°38'40" W avec un rayon de 365 mètres	Exercice de démolition sousmarine (Poids maximal d'explosif 10 Kilos)	4
SIERRA ONE		Carte 4001	48°40'N 53°05'W 48°40'N 50°00'W 46°47'N 50°00'W à 46°00'N 55°30'W 46°56'N 55°30'W	Zone d'opération sous-marine.	3
SIERRA TWO		Carte 4001	46°00'N 55°30'W 46°47'N 50°00'W 46°10'N 50°00'W 45°20'N 55°30'W	Zone d'opération sous-marine.	3
SIERRA THREE		Carte 4001	45°20'N 55°30'W 46°10'N 50°00'W 44°00'N 50°00'W 44°00'N 55°30'W	Zone d'opération sous-marine.	3



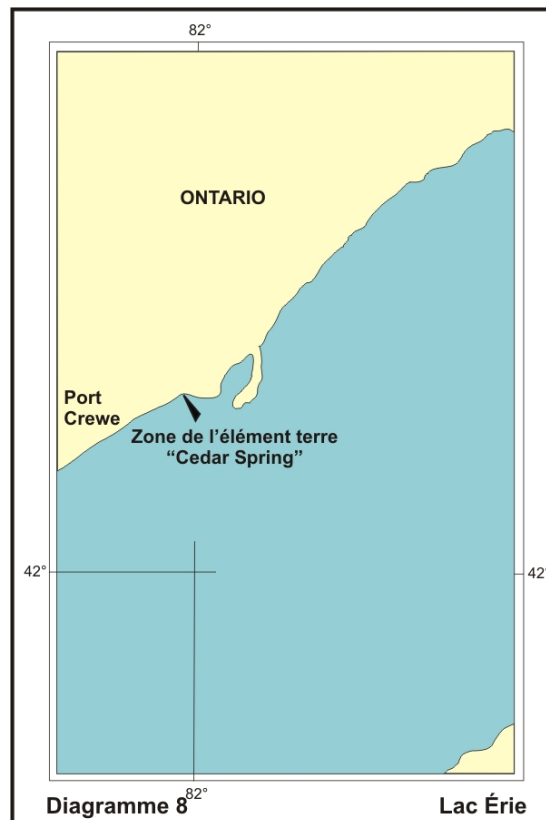


AVIS AUX NAVIGATEURS 1 À 46
ÉDITION ANNUELLE 2018
PARTIE F – DÉFENSE NATIONALE - AVIS DES FORCES ARMÉES

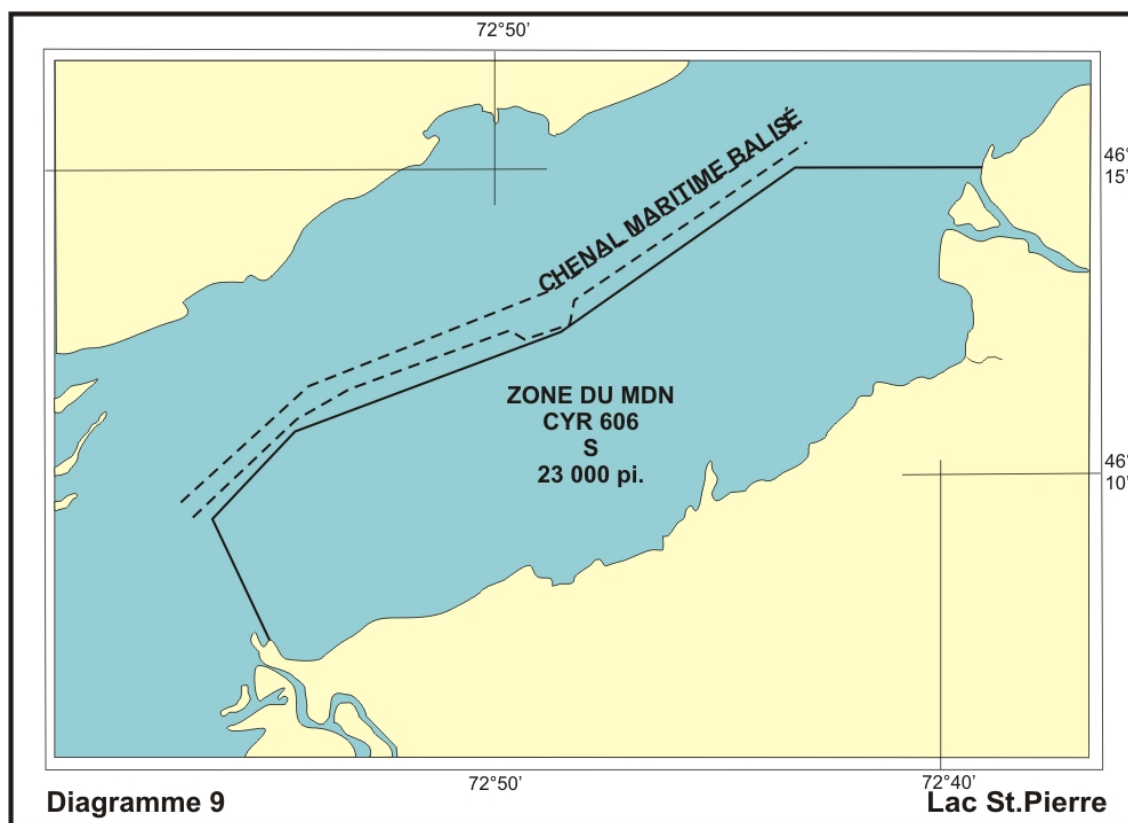
Champ de tir de Squaw Point (IPE) et de la Baie Georgienne					
Indicatif		Endroit	Coordonnées	Emploi	Diagramme
DND	DoD				
		Pointe Squaw, Île du Prince Édouard, Champ de tir (Carte 4466)	À partir de Squaw Point (46°11'25"N 63°02'58"W) se prolongeant 1.9 mille marin délimité par un arc de 029°, de 184° à 213°.		6
	CYD501	CYD501 Ontario (champ de tir de Meaford) (Carte 2201)	44°42'48"N 80°46'11"W 44°44'40"N 80°46'22"W 44°44'40"N 80°39'32"W 44°44'25"N 80°37'17"W 44°42'50"N 80°35'45"W 44°41'11"N 80°35'35"W 44°39'45"N 80°37'41"W	1 S	5



Champ de tir du Lacs Ontario et Érié					
Indicatif		Endroit	Coordonnées	Emploi	Diagramme
DND	DdT				
		Lac Érié (Cedar Springs, Ontario) (Carte 2100)	Au large, à partir d'un point situé par 42°16'00"N 82°01'00"W, délimité par un arc de 020°; de 308 1/2° à 328 1/2° de 4,000 verges.		8
		Lac Ontario, Grimsby, Champ de tir (Carte 2077)	43°13'21"N 79°36'59"W 43°13'28"N 79°36'59"W 43°14'45"N 79°36'13"W 43°14'29"N 79°35'33"W 43°13'18"N 79°36'33"W 43°13'12"N 79°36'47"W		7
		Lac Ontario, Niagara-on-the-Lake Champ de tir (Carte 2043)	43°15'31"N 79°06'13"W 43°16'22"N 79°07'43"W 43°16'46"N 79°07'13"W 43°15'45"N 79°05'55"W 43°15'35"N 79°05'53"W		7



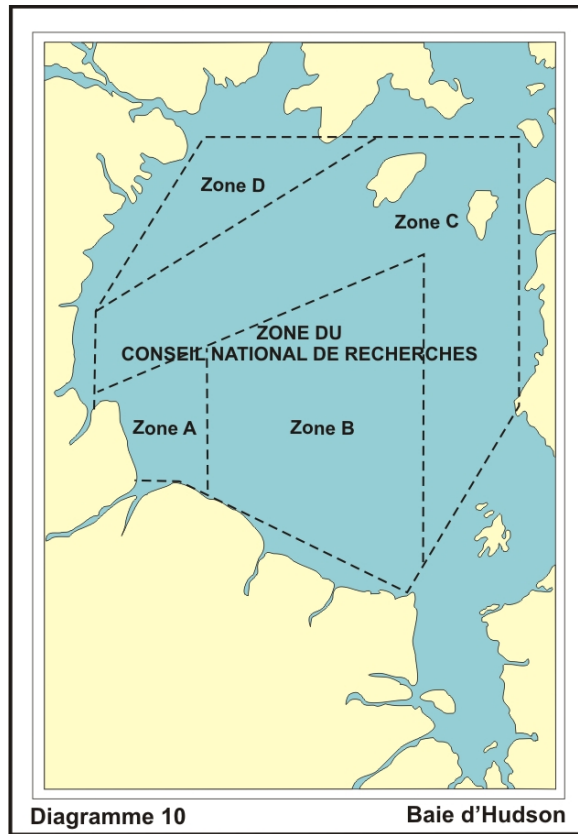
Service d'Inspection du MDN - Zone du lac St-Pierre				
MDN	Endroit	Coordonnées	Emploi	Diagramme
CYR606	Lac St. Pierre, Québec (au Sud du chenal maritime) (Carte 1312)	La partie maritime est limitée par la rive Sud du lac St-Pierre et les lignes reliant: 46°15'00"N 72°39'14"W 46°15'00"N 72°43'20"W 46°12'18"N 72°48'41"W 46°10'54"N 72°54'18"W 46°09'20"N 72°56'20"W 46°07'21"N 72°55'00"W	1 Emploi continu 2 S	9



AVIS AUX NAVIGATEURS 1 À 46
ÉDITION ANNUELLE 2018

PARTIE F – DÉFENSE NATIONALE - AVIS DES FORCES ARMÉES

Zone du Conseil national de recherches - Baie D'Hudson				
Zones de roquettes	Endroit	Coordonnées	Emploi	Diagramme
	Baie et Détroit d'Hudson, Churchill, (Man.) (Carte 5000)	<p style="text-align: center;">ZONE A</p> <p>58°56'00"N 94°00'00"W 57°18'00"N 94°00'00"W 57°20'00"N 91°08'00"W 57°04'00"N 90°00'00"W 59°46'30"N 90°00'00"W</p> <p style="text-align: center;">ZONE B</p> <p>59°46'30"N 90°00'00"W 57°04'00"N 90°00'00"W 55°13'00"N 82°30'00"W 55°28'00"N 82°00'00"W 61°27'00"N 82°00'00"W</p> <p style="text-align: center;">ZONE C</p> <p>55°28'00"N 82°00'00"W 58°55'00"N 78°28'00"W 63°15'00"N 78°28'00"W 63°15'00"N 83°00'00"W 60°21'00"N 94°00'00"W 58°56'00"N 94°00'00"W 59°46'30"N 90°00'00"W 61°27'00"N 82°00'00"W</p> <p style="text-align: center;">ZONE D</p> <p>63°15'00"N 83°00'00"W 63°15'00"N 90°00'00"W 60°21'00"N 94°00'00"W</p>	<p>1 R</p> <p>2 Variant selon les caractéristiques de chaque roquette, la trajectoire traversera toutes les altitudes jusqu'à environ 600,000 pieds au cours d'une période d'au plus 30 minutes à compter de l'heure du lancement. Il est prévu que la plupart des roquettes lancées tomberont à un point situé dans la zone A. (Voir le diagramme 10). Le radar ainsi que d'autres méthodes seront utilisés pour surveiller la zone au cours des opérations en cause. Aucune roquette ne sera lancée si l'on sait qu'un navire ou un aéronef peut se trouver en un point susceptible de constituer pour lui un danger. Des détails supplémentaires peuvent être obtenus du centre SCTM Thunder Bay,</p> <p>Téléphone : Agent responsable 807-345-4618;</p> <p>Opérations MCTS : 807-345-5190 Facsimilé : 807-345-2688</p>	10



Autorité : Ministère de la Défense nationale (QGDN)

AVIS AUX NAVIGATEURS 1 À 46
ÉDITION ANNUELLE 2018
PARTIE F – DÉFENSE NATIONALE - AVIS DES FORCES ARMÉES

Zones d'exercices de la côte ouest					
Zone Maritime	Espace Aérien	Endroit	Coordonnées	Emploi	Diagramme
CHARLIE ALPHA 1		Carte 3000	51°30'00"N 129°20'00"W 51°30'00"N 129°00'00"W 51°15'00"N 129°00'00"W 51°15'00"N 129°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
CHARLIE ALPHA 2		Carte 3000	51°30'00"N 129°00'00"W 51°30'00"N 128°40'00"W 51°15'00"N 128°40'00"W 51°15'00"N 129°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
CHARLIE ALPHA 3		Carte 3000	51°30'00"N 128°40'00"W 51°30'00"N 128°20'00"W 51°15'00"N 128°20'00"W 51°15'00"N 128°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
CHARLIE ALPHA 4		Carte 3000	51°30'00"N 128°20'00"W 51°30'00"N 128°00'00"W 51°15'00"N 128°00'00"W 51°15'00"N 128°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
CHARLIE ALPHA 5		Carte 3000	51°30'00"N 128°00'00"W 51°30'00"N 127°40'00"W 51°15'00"N 127°40'00"W 51°15'00"N 128°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
Les Zones CHARLIE ALPHA 6 à CHARLIE ALPHA 14 incluses ne sont pas assignées					
CHARLIE BRAVO 1		Carte 3000	51°15'00"N 129°20'00"W 51°15'00"N 129°00'00"W 51°00'00"N 129°00'00"W 51°00'00"N 129°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
CHARLIE BRAVO 2		Carte 3000	51°15'00"N 129°00'00"W 51°15'00"N 128°40'00"W 51°00'00"N 128°40'00"W 51°00'00"N 129°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
CHARLIE BRAVO 3		Carte 3000	51°15'00"N 128°40'00"W 51°15'00"N 128°20'00"W 51°00'00"N 128°20'00"W 51°00'00"N 128°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
CHARLIE BRAVO 4		Carte 3000	51°15'00"N 128°20'00"W 51°15'00"N 128°00'00"W 51°00'00"N 128°00'00"W 51°00'00"N 128°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
CHARLIE BRAVO 5		Carte 3000	51°15'00"N 128°00'00"W 51°15'00"N 127°40'00"W 51°00'00"N 127°40'00"W 51°00'00"N 128°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
Les zones CHARLIE BRAVO 6 à CHARLIE BRAVO 14 incluses ne sont pas assignées					
CHARLIE CHARLIE 1		Carte 3000	51°00'00"N 129°20'00"W 51°00'00"N 129°00'00"W 50°45'00"N 129°00'00"W 50°45'00"N 129°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
CHARLIE CHARLIE 2		Carte 3000	51°00'00"N 129°00'00"W 51°00'00"N 128°40'00"W 50°45'00"N 128°40'00"W 50°45'00"N 129°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11

AVIS AUX NAVIGATEURS 1 À 46
ÉDITION ANNUELLE 2018
PARTIE F – DÉFENSE NATIONALE - AVIS DES FORCES ARMÉES

Zones d'exercices de la côte ouest					
Zone Maritime	Espace Aérien	Endroit	Coordonnées	Emploi	Diagramme
CHARLIE CHARLIE 3		Carte 3000	51°00'00"N 128°40'00"W 51°00'00"N 128°20'00"W 50°45'00"N 128°20'00"W 50°45'00"N 128°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
CHARLIE CHARLIE 4		Carte 3000	51°00'00"N 128°20'00"W 51°00'00"N 128°00'00"W 50°45'00"N 128°00'00"W 50°45'00"N 128°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
CHARLIE CHARLIE 5		Carte 3000	51°00'00"N 128°00'00"W 51°00'00"N 127°40'00"W 50°45'00"N 127°40'00"W 50°45'00"N 128°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
Les zones CHARLIE 6 à CHARLIE 14 incluses ne sont pas assignées					
CHARLIE DELTA 1	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	50°45'00"N 129°20'00"W 50°45'00"N 129°00'00"W 50°30'00"N 129°00'00"W 50°30'00"N 129°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11 et 12
CHARLIE DELTA 2		Carte 3000	50°45'00"N 129°00'00"W 50°45'00"N 128°40'00"W 50°30'00"N 128°40'00"W 50°30'00"N 129°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
CHARLIE DELTA 3		Carte 3000	50°45'00"N 128°40'00"W 50°45'00"N 128°20'00"W 50°30'00"N 128°20'00"W 50°30'00"N 128°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
CHARLIE DELTA 4		Carte 3000	50°45'00"N 128°20'00"W 50°45'00"N 128°00'00"W 50°30'00"N 128°00'00"W 50°30'00"N 128°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
CHARLIE DELTA 5		Carte 3000	50°45'00"N 128°00'00"W 50°45'00"N 127°40'00"W 50°30'00"N 127°40'00"W 50°30'00"N 128°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
CHARLIE DELTA 6		Carte 3000	50°45'00"N 127°40'00"W 50°45'00"N 127°20'00"W 50°30'00"N 127°20'00"W 50°30'00"N 127°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
Les Zones CHARLIE DELTA 7 à CHARLIE DELTA 14 incluses ne sont pas assignées					
CHARLIE ECHO 1	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	50°30'00"N 129°20'00"W 50°30'00"N 129°00'00"W 50°15'00"N 129°00'00"W 50°15'00"N 129°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11 et 12
CHARLIE ECHO 2	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	50°30'00"N 129°00'00"W 50°30'00"N 128°40'00"W 50°15'00"N 128°40'00"W 50°15'00"N 129°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11 et 12
CHARLIE ECHO 3		Carte 3000	50°30'00"N 128°40'00"W 50°30'00"N 128°20'00"W 50°15'00"N 128°20'00"W 50°15'00"N 128°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11

AVIS AUX NAVIGATEURS 1 À 46
ÉDITION ANNUELLE 2018
PARTIE F – DÉFENSE NATIONALE - AVIS DES FORCES ARMÉES

Zones d'exercices de la côte ouest					
Zone Maritime	Espace Aérien	Endroit	Coordonnées	Emploi	Diagramme
CHARLIE ECHO 4		Carte 3000	50°30'00"N 128°20'00"W 50°30'00"N 128°00'00"W 50°15'00"N 128°00'00"W 50°15'00"N 128°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
CHARLIE ECHO 5		Carte 3000	50°30'00"N 128°00'00"W 50°30'00"N 127°40'00"W 50°15'00"N 127°40'00"W 50°15'00"N 128°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
CHARLIE ECHO 6		Carte 3000	50°30'00"N 127°40'00"W 50°30'00"N 127°20'00"W 50°15'00"N 127°20'00"W 50°15'00"N 127°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
Les Zones CHARLIE ECHO 7 à CHARLIE ECHO 14 incluses ne sont pas assignées					
CHARLIE FOXTROT 1	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	50°15'00"N 129°20'00"W 50°15'00"N 129°00'00"W 50°00'00"N 129°00'00"W 50°00'00"N 129°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
CHARLIE FOXTROT 2	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	50°15'00"N 129°00'00"W 50°15'00"N 128°40'00"W 50°00'00"N 128°40'00"W 50°00'00"N 129°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
CHARLIE FOXTROT 3	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	50°15'00"N 128°40'00"W 50°15'00"N 128°20'00"W 50°00'00"N 128°20'00"W 50°00'00"N 128°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11 et 12
CHARLIE FOXTROT 4	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	50°15'00"N 128°20'00"W 50°15'00"N 128°00'00"W 50°00'00"N 128°00'00"W 50°00'00"N 128°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
CHARLIE FOXTROT 5		Carte 3000	50°15'00"N 128°00'00"W 50°15'00"N 127°40'00"W 50°00'00"N 127°40'00"W 50°00'00"N 128°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
CHARLIE FOXTROT 6		Carte 3000	50°15'00"N 127°40'00"W 50°15'00"N 127°20'00"W 50°00'00"N 127°20'00"W 50°00'00"N 127°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
CHARLIE FOXTROT 7		Carte 3000	50°15'00"N 127°20'00"W 50°15'00"N 127°00'00"W 50°00'00"N 127°00'00"W 50°00'00"N 127°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
Les Zones CHARLIE FOXTROT 8 à CHARLIE FOXTROT 14 incluses ne sont pas assignées					
CHARLIE GOLF 1	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	50°00'00"N 129°20'00"W 50°00'00"N 129°00'00"W 49°45'00"N 129°00'00"W 49°45'00"N 129°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11 et 12
CHARLIE GOLF 2	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	50°00'00"N 129°00'00"W 50°00'00"N 128°40'00"W 49°45'00"N 128°40'00"W 49°45'00"N 129°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface Zone de tir	11 et 12

AVIS AUX NAVIGATEURS 1 À 46
ÉDITION ANNUELLE 2018
PARTIE F – DÉFENSE NATIONALE - AVIS DES FORCES ARMÉES

Zones d'exercices de la côte ouest					
Zone Maritime	Espace Aérien	Endroit	Coordonnées	Emploi	Diagramme
CHARLIE GOLF 3	CYR 106 à 23,000 pieds CYR 101 23,000 à 60,000 pieds	Carte 3000	50°00'00"N 128°40'00"W 50°00'00"N 128°20'00"W 49°45'00"N 128°20'00"W 49°45'00"N 128°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface Zone de tir	11 et 12
CHARLIE GOLF 4	CYR 106 à 23,000 pieds CYR 101 23,000 à 60,000 pieds	Carte 3000	50°00'00"N 128°20'00"W 50°00'00"N 128°00'00"W 49°45'00"N 128°00'00"W 49°45'00"N 128°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface ♣ Zone de tir.	11 et 12
Les Zones CHARLIE FOXTROT 8 à CHARLIE FOXTROT 14 incluses ne sont pas assignées					
CHARLIE GOLF 5	CYR 106 à 23,000 pieds CYR 101 23,000 à 60,000 pieds	Carte 3000	50°00'00"N 128°00'00"W 50°00'00"N 127°40'00"W 49°45'00"N 127°40'00"W 49°45'00"N 128°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface ♣ Zone de tir	11 et 12
CHARLIE GOLF 6	CYR 106 à 23,000 pieds CYR 101 23,000 à 60,000 pieds	Carte 3000	50°00'00"N 127°40'00"W 50°00'00"N 127°20'00"W 49°45'00"N 127°20'00"W 49°45'00"N 127°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
CHARLIE GOLF 7		Carte 3000	50°00'00"N 127°20'00"W 50°00'00"N 127°00'00"W 49°45'00"N 127°00'00"W 49°45'00"N 127°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
CHARLIE GOLF 8		Carte 3000	50°00'00"N 127°00'00"W 50°00'00"N 126°40'00"W 49°45'00"N 126°40'00"W 49°45'00"N 127°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
CHARLIE GOLF 9		Carte 3000	50°00'00"N 126°40'00"W 50°00'00"N 126°20'00"W 49°45'00"N 126°20'00"W 49°45'00"N 126°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
Les Zones CHARLIE GOLF 10 à CHARLIE GOLF 14 incluses ne sont pas assignées					
CHARLIE HOTEL 1	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	49°45'00"N 129°20'00"W 49°45'00"N 129°00'00"W 49°30'00"N 129°00'00"W 49°30'00"N 129°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
♣ = Seulement la partie de la zone qui se trouve à l'intérieur de la Zone WP (tel qu'illustré au diagramme 11)					

AVIS AUX NAVIGATEURS 1 À 46
ÉDITION ANNUELLE 2018
PARTIE F – DÉFENSE NATIONALE - AVIS DES FORCES ARMÉES

Zones d'exercices de la côte ouest					
Zone Maritime	Espace Aérien	Endroit	Coordonnées	Emploi	Diagramme
CHARLIE HOTEL 2	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	49°45'00"N 129°00'00"W 49°45'00"N 128°40'00"W 49°30'00"N 128°40'00"W 49°30'00"N 129°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface Zone de tir.	11 et 12
CHARLIE HOTEL 3	CYR 106 à 23,000 pieds CYR 101 23,000 à 60,000 pieds	Carte 3000	49°45'00"N 128°40'00"W 49°45'00"N 128°20'00"W 49°30'00"N 128°20'00"W 49°30'00"N 128°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface Zone de tir	11 et 12
CHARLIE HOTEL 4	CYR 106 à 23,000 pieds CYR 101 23,000 à 60,000 pieds	Carte 3000	49°45'00"N 128°20'00"W 49°45'00"N 128°00'00"W 49°30'00"N 128°00'00"W 49°30'00"N 128°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface Zone de tir	11 et 12
CHARLIE HOTEL 5	CYR 106 à 23,000 pieds CYR 101 23,000 à 60,000 pieds	Carte 3000	49°45'00"N 128°00'00"W 49°45'00"N 127°40'00"W 49°30'00"N 127°40'00"W 49°30'00"N 128°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface Zone de tir	11 et 12
CHARLIE HOTEL 6	CYR 106 à 23,000 pieds CYR 101 23,000 à 60,000 pieds	Carte 3000	49°45'00"N 127°40'00"W 49°45'00"N 127°20'00"W 49°30'00"N 127°20'00"W 49°30'00"N 127°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface ♣Zone de tir	11 et 12
Les Zones CHARLIE GOLF 10 à CHARLIE GOLF 14 incluses ne sont pas assignées					
CHARLIE HOTEL 7	CYR 106 à 23,000 pieds CYR 101 23,000 à 60,000 pieds	Carte 3000	49°45'00"N 127°20'00"W 49°45'00"N 127°00'00"W 49°30'00"N 127°00'00"W 49°30'00"N 127°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface ♣Zone de tir	11 et 12
CHARLIE HOTEL 8		Carte 3000	49°45'00"N 127°00'00"W 49°45'00"N 126°40'00"W 49°30'00"N 126°40'00"W 49°30'00"N 127°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
CHARLIE HOTEL 9		Carte 3000	49°45'00"N 126°40'00"W 49°45'00"N 126°20'00"W 49°30'00"N 126°20'00"W 49°30'00"N 126°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
♣ = Seulement la partie de la zone qui se trouve à l'intérieur de la Zone WP (tel qu'illustré au diagramme 11)					

AVIS AUX NAVIGATEURS 1 À 46
ÉDITION ANNUELLE 2018
PARTIE F – DÉFENSE NATIONALE - AVIS DES FORCES ARMÉES

Zones d'exercices de la côte ouest					
Zone Maritime	Espace Aérien	Endroit	Coordonnées	Emploi	Diagramme
CHARLIE HOTEL 10		Carte 3000	49°45'00"N 126°20'00"W 49°45'00"N 126°00'00"W 49°30'00"N 126°00'00"W 49°30'00"N 126°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
Les Zones CHARLIE HOTEL 11 à CHARLIE HOTEL 14 incluses ne sont pas assignées					
CHARLIE INDIA 1	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	49°30'00"N 129°20'00"W 49°30'00"N 129°00'00"W 49°15'00"N 129°00'00"W 49°15'00"N 129°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
CHARLIE INDIA 2	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	49°30'00"N 129°00'00"W 49°30'00"N 128°40'00"W 49°15'00"N 128°40'00"W 49°15'00"N 129°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface Zone de tir	11 et 12
CHARLIE INDIA 3	CYR 106 à 23,000 pieds CYR 101 23,000 à 60,000 pieds	Carte 3000	49°30'00"N 128°40'00"W 49°30'00"N 128°20'00"W 49°15'00"N 128°20'00"W 49°15'00"N 128°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface Zone de tir	11 et 12
CHARLIE INDIA 4	CYR 106 à 23,000 pieds CYR 101 23,000 à 60,000 pieds	Carte 3000	49°30'00"N 128°20'00"W 49°30'00"N 128°00'00"W 49°15'00"N 128°00'00"W 49°15'00"N 128°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface Zone de tir	11 et 12
CHARLIE INDIA 5	CYR 106 à 23,000 pieds CYR 101 23,000 à 60,000 pieds	Carte 3000	49°30'00"N 128°00'00"W 49°30'00"N 127°40'00"W 49°15'00"N 127°40'00"W 49°15'00"N 128°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface Zone de tir	11 et 12
CHARLIE INDIA 6	CYR 106 à 23,000 pieds CYR 101 23,000 à 60,000 pieds	Carte 3000	49°30'00"N 127°40'00"W 49°30'00"N 127°20'00"W 49°15'00"N 127°20'00"W 49°15'00"N 127°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface Principale Zone de tir	11 et 12
CHARLIE INDIA 7	CYR 106 à 23,000 pieds CYR 101 23,000 à 60,000 pieds	Carte 3000	49°30'00"N 127°20'00"W 49°30'00"N 127°00'00"W 49°15'00"N 127°00'00"W 49°15'00"N 127°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface ♣Principale Zone de tir	11
♣ = Seulement la partie de la zone qui se trouve à l'intérieur de la Zone WP (tel qu'illustré au diagramme 11)					

AVIS AUX NAVIGATEURS 1 À 46
ÉDITION ANNUELLE 2018
PARTIE F – DÉFENSE NATIONALE - AVIS DES FORCES ARMÉES

Zones d'exercices de la côte ouest					
Zone Maritime	Espace Aérien	Endroit	Coordonnées	Emploi	Diagramme
Les Zones CHARLIE HOTEL 11 à CHARLIE HOTEL 14 incluses ne sont pas assignées					
CHARLIE INDIA 8	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	49°30'00"N 127°00'00"W 49°30'00"N 126°40'00"W 49°15'00"N 126°40'00"W 49°15'00"N 127°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
CHARLIE INDIA 9	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	49°30'00"N 126°40'00"W 49°30'00"N 126°20'00"W 49°15'00"N 126°20'00"W 49°15'00"N 126°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
CHARLIE INDIA 10		Carte 3000	49°30'00"N 126°20'00"W 49°30'00"N 126°00'00"W 49°15'00"N 126°00'00"W 49°15'00"N 126°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
CHARLIE INDIA 11		Carte 3000	49°30'00"N 126°00'00"W 49°30'00"N 125°40'00"W 49°15'00"N 125°40'00"W 49°15'00"N 126°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
Les Zones CHARLIE INDIA 12 à CHARLIE INDIA 14 incluses ne sont pas assignés					
CHARLIE JULIET 1	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	49°15'00"N 129°20'00"W 49°15'00"N 129°00'00"W 49°00'00"N 129°00'00"W 49°00'00"N 129°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
CHARLIE JULIET 2	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	49°15'00"N 129°00'00"W 49°15'00"N 128°40'00"W 49°00'00"N 128°40'00"W 49°00'00"N 129°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface ♣ Zone de tir	11 et 12
CHARLIE JULIET 3	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	49°15'00"N 128°40'00"W 49°15'00"N 128°20'00"W 49°00'00"N 128°20'00"W 49°00'00"N 128°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface Zone de tir	11 et 12
CHARLIE JULIET 4	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	49°15'00"N 128°20'00"W 49°15'00"N 128°00'00"W 49°00'00"N 128°00'00"W 49°00'00"N 128°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface Zone de tir	11 et 12
CHARLIE JULIET 5	CYR 106 à 23,000 pieds CYR 101 23,000 à 60,000 pieds	Carte 3000	49°15'00"N 128°00'00"W 49°15'00"N 127°40'00"W 49°00'00"N 127°40'00"W 49°00'00"N 128°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface Zone de tir	11 et 12
CHARLIE JULIET 6	CYR 106 à 23,000 pieds CYR 101 23,000 à 60,000 pieds	Carte 3000	49°15'00"N 127°40'00"W 49°15'00"N 127°20'00"W 49°00'00"N 127°20'00"W 49°00'00"N 127°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface Principale Zone de tir Surface.	11 et 12

♣ = Seulement la partie de la zone qui se trouve à l'intérieur de la Zone WP (tel qu'illustré au diagramme 11)

AVIS AUX NAVIGATEURS 1 À 46
ÉDITION ANNUELLE 2018
PARTIE F – DÉFENSE NATIONALE - AVIS DES FORCES ARMÉES

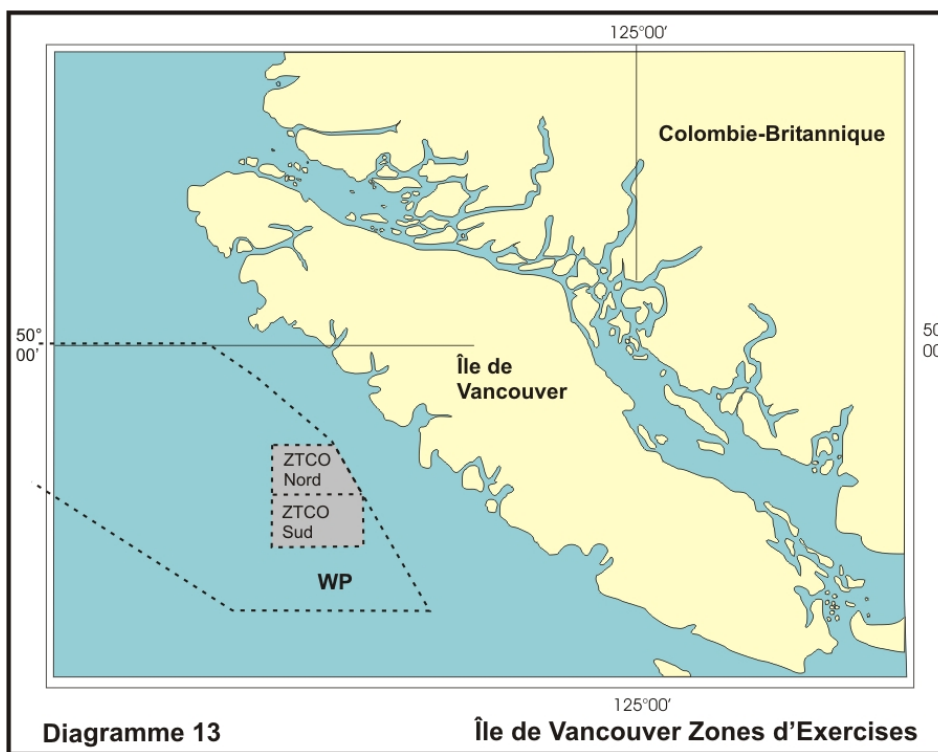
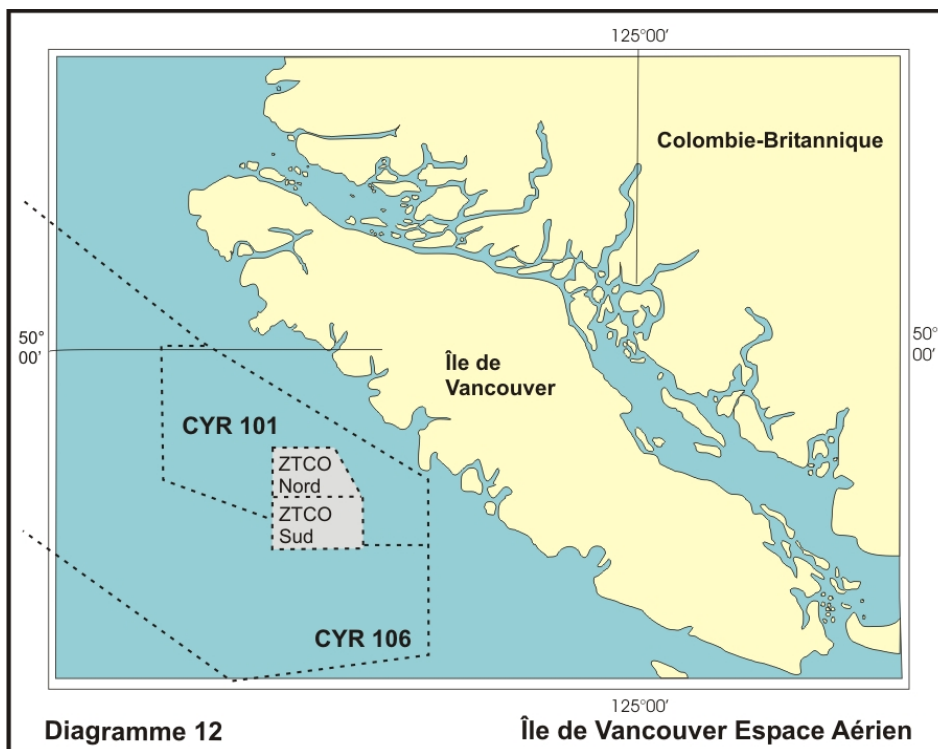
Zones d'exercices de la côte ouest					
Zone Maritime	Espace Aérien	Endroit	Coordonnées	Emploi	Diagramme
CHARLIE JULIET 7	CYR 106 à 23,000 pieds CYR 101 23,000 à 60,000 pieds	Carte 3000	49°15'00"N 127°00'00"W 49°15'00"N 127°20'00"W 49°00'00"N 127°20'00"W 49°00'00"N 127°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface Principale ♣ Zone de tir Surface.	11 et 12
CHARLIE JULIET 8	CYR 106 à 23,000 pieds CYR 101 23,000 à 60,000 pieds	Carte 3000	49°15'00"N 127°00'00"W 49°15'00"N 126°40'00"W 49°00'00"N 126°40'00"W 49°00'00"N 127°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface ♣ Zone de tir	11 et 12
CHARLIE JULIET 9	CYR 106 à 23,000 pieds CYR 101 23,000 à 60,000 pieds	Carte 3000	49°15'00"N 126°40'00"W 49°15'00"N 126°20'00"W 49°00'00"N 126°20'00"W 49°00'00"N 126°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
CHARLIE JULIET 10		Carte 3000	49°15'00"N 126°20'00"W 49°15'00"N 126°00'00"W 49°00'00"N 126°00'00"W 49°00'00"N 126°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
CHARLIE JULIET 11		Carte 3000	49°15'00"N 126°00'00"W 49°15'00"N 125°40'00"W 49°00'00"N 125°40'00"W 49°00'00"N 126°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
CHARLIE JULIET 12		Carte 3000	49°15'00"N 125°40'00"W 49°15'00"N 125°20'00"W 49°00'00"N 125°20'00"W 49°00'00"N 125°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
CHARLIE JULIET 13		Carte 3000	49°15'00"N 125°20'00"W 49°15'00"N 125°00'00"W 49°00'00"N 125°00'00"W 49°00'00"N 125°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
La Zone CHARLIE JULIET 14 n'est pas assignée					
CHARLIE KILO 1	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	49°00'00"N 129°20'00"W 49°00'00"N 129°00'00"W 48°45'00"N 129°00'00"W 48°45'00"N 129°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
CHARLIE KILO 2	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	49°00'00"N 129°00'00"W 49°00'00"N 128°40'00"W 48°45'00"N 128°40'00"W 48°45'00"N 129°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
♣ = Seulement la partie de la zone qui se trouve à l'intérieur de la Zone WP (tel qu'illustré au diagramme 11)					

AVIS AUX NAVIGATEURS 1 À 46
ÉDITION ANNUELLE 2018
PARTIE F – DÉFENSE NATIONALE - AVIS DES FORCES ARMÉES

Zones d'exercices de la côte ouest					
Zone Maritime	Espace Aérien	Endroit	Coordonnées	Emploi	Diagramme
CHARLIE KILO 3	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	49°00'00"N 128°40'00"W 49°00'00"N 128°20'00"W 48°45'00"N 128°20'00"W 48°45'00"N 128°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface ♣Zone de tir	11 et 12
CHARLIE KILO 4	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	49°00'00"N 128°20'00"W 49°00'00"N 128°00'00"W 48°45'00"N 128°00'00"W 48°45'00"N 128°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface ♣Zone de tir	11 et 12
CHARLIE KILO 5	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	49°00'00"N 128°00'00"W 49°00'00"N 127°40'00"W 48°45'00"N 127°40'00"W 48°45'00"N 128°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface Zone de tir	11 et 12
CHARLIE KILO 6	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	49°00'00"N 127°40'00"W 49°00'00"N 127°20'00"W 48°45'00"N 127°20'00"W 48°45'00"N 127°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface Zone de tir	11 et 12
CHARLIE KILO 7	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	49°00'00"N 127°20'00"W 49°00'00"N 127°00'00"W 48°45'00"N 127°00'00"W 48°45'00"N 127°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface Zone de tir	11 et 12
CHARLIE KILO 8	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	49°00'00"N 127°00'00"W 49°00'00"N 126°40'00"W 48°45'00"N 126°40'00"W 48°45'00"N 127°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface ♣Zone de tir	11 et 12
CHARLIE KILO 9	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	49°00'00"N 126°40'00"W 49°00'00"N 126°20'00"W 48°45'00"N 126°20'00"W 48°45'00"N 126°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	112
CHARLIE KILO 10		Carte 3000	49°00'00"N 126°20'00"W 49°00'00"N 126°00'00"W 48°45'00"N 126°00'00"W 48°45'00"N 126°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
CHARLIE KILO 11		Carte 3000	49°00'00"N 126°00'00"W 49°00'00"N 125°40'00"W 48°45'00"N 125°40'00"W 48°45'00"N 126°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
CHARLIE KILO 12		Carte 3000	49°00'00"N 125°40'00"W 49°00'00"N 125°20'00"W 48°45'00"N 125°20'00"W 48°45'00"N 125°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
CHARLIE KILO 13		Carte 3000	49°00'00"N 125°20'00"W 49°00'00"N 125°00'00"W 48°45'00"N 125°00'00"W 48°45'00"N 125°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
La Zone CHARLIE KILO 14 n'est pas assignée					
CHARLIE LIMA 1		Carte 3000	48°45'00"N 129°20'00"W 48°45'00"N 129°00'00"W 48°30'00"N 129°00'00"W 48°30'00"N 129°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
♣ = Seulement la partie de la zone qui se trouve à l'intérieur de la Zone WP (tel qu'illustré au diagramme 11)					

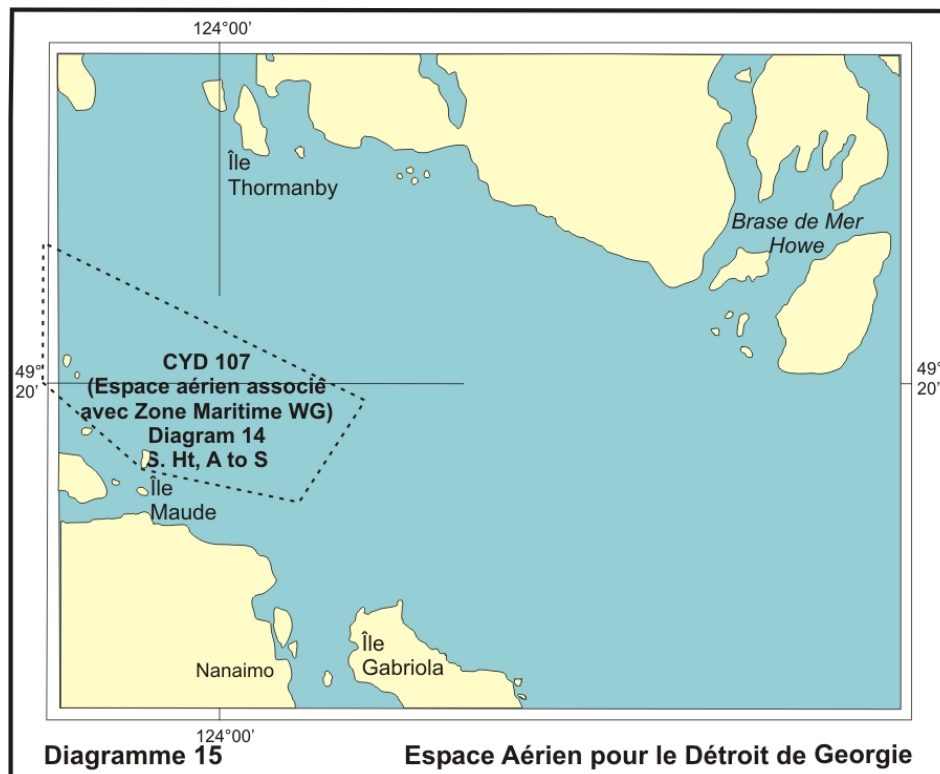
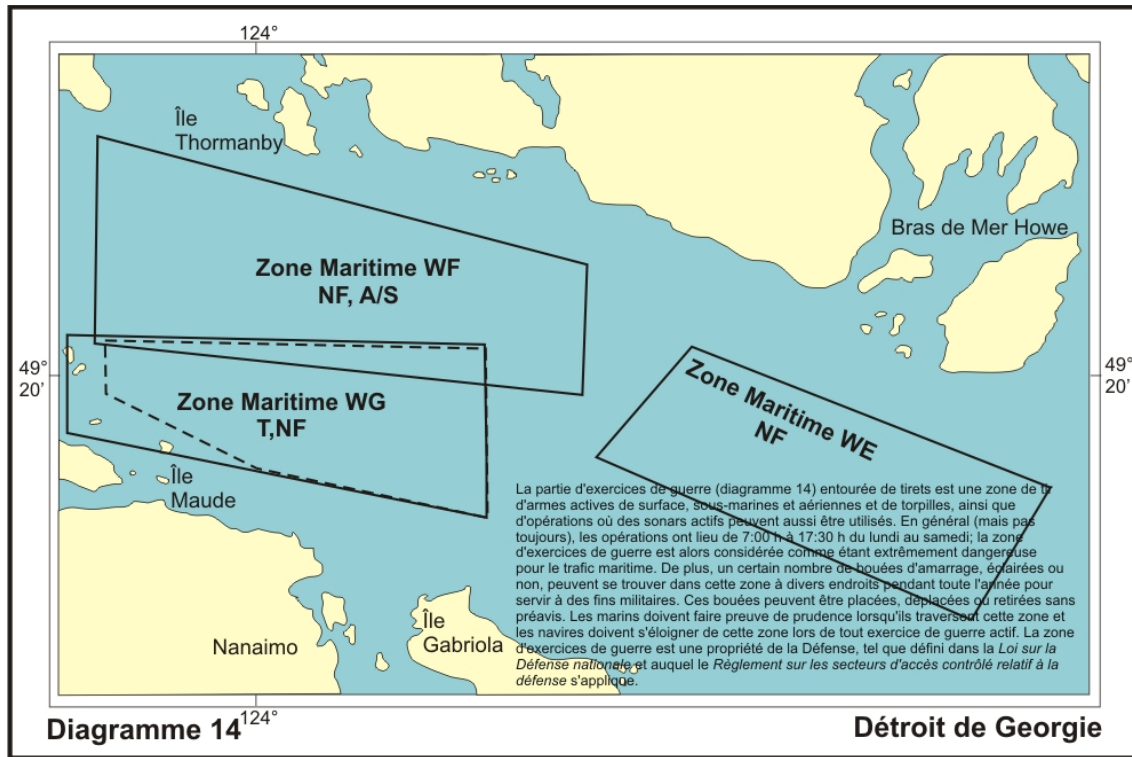
AVIS AUX NAVIGATEURS 1 À 46
ÉDITION ANNUELLE 2018
PARTIE F – DÉFENSE NATIONALE - AVIS DES FORCES ARMÉES

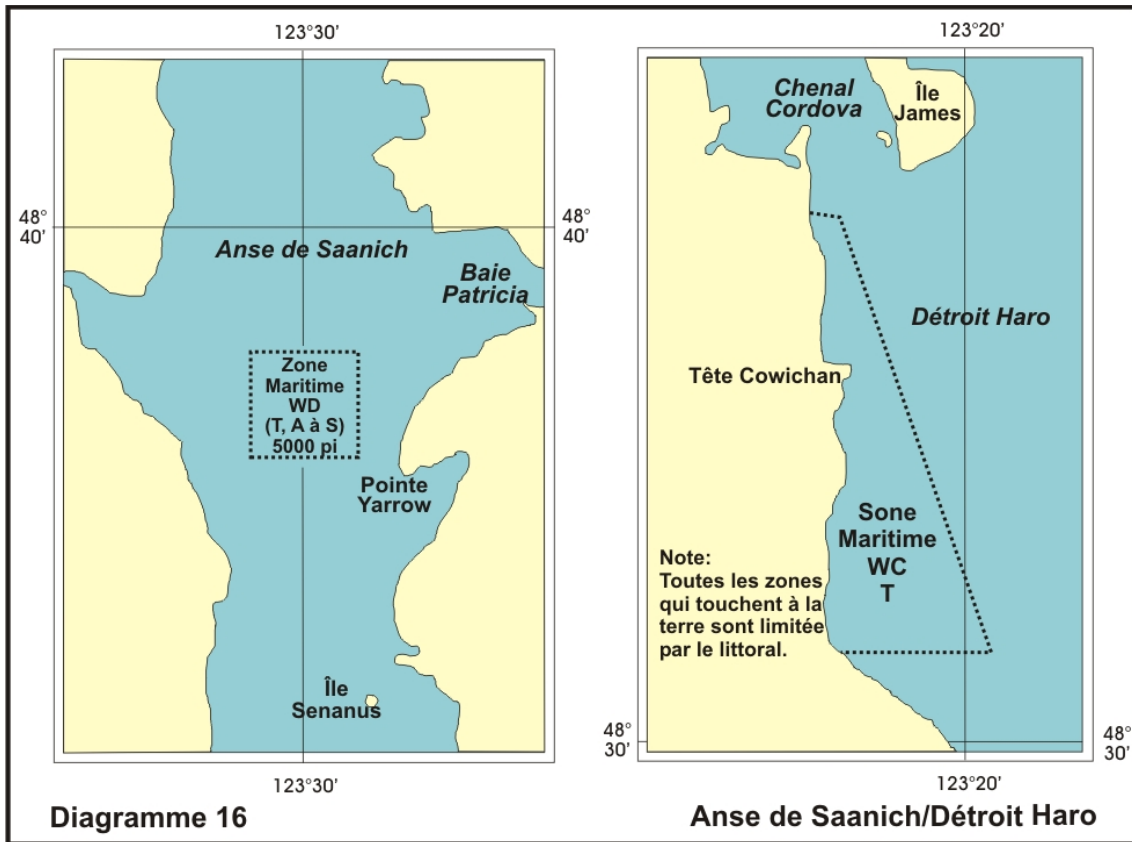
Zones d'exercices de la côte ouest					
Zone Maritime	Espace Aérien	Endroit	Coordonnées	Emploi	Diagramme
CHARLIE LIMA 2	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	48°45'00"N 129°00'00"W 48°45'00"N 128°40'00"W 48°30'00"N 128°40'00"W 48°30'00"N 129°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
CHARLIE LIMA 3	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	48°45'00"N 128°40'00"W 48°45'00"N 128°20'00"W 48°30'00"N 128°20'00"W 48°30'00"N 128°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
CHARLIE LIMA 4	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	48°45'00"N 128°20'00"W 48°45'00"N 128°00'00"W 48°30'00"N 128°00'00"W 48°30'00"N 128°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface ♣Zone de tir	11 et 12
CHARLIE LIMA 5	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	48°45'00"N 128°00'00"W 48°45'00"N 127°40'00"W 48°30'00"N 127°40'00"W 48°30'00"N 128°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface ♣Zone de tir	11 et 12
♣ = Seulement la partie de la zone qui se trouve à l'intérieur de la Zone WP (tel qu'illustré au diagramme 11)					
CHARLIE LIMA 6	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	48°45'00"N 127°40'00"W 48°45'00"N 127°20'00"W 48°30'00"N 127°20'00"W 48°30'00"N 127°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface ♣Zone de tir	11 et 12
CHARLIE LIMA 7	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	48°45'00"N 127°20'00"W 48°45'00"N 127°00'00"W 48°30'00"N 127°00'00"W 48°30'00"N 127°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface ♣Zone de tir	11 et 12
CHARLIE LIMA 8	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	48°45'00"N 127°00'00"W 48°45'00"N 126°40'00"W 48°30'00"N 126°40'00"W 48°30'00"N 127°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface ♣Zone de tir	11 et 12
CHARLIE LIMA 9	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	48°45'00"N 126°40'00"W 48°45'00"N 126°20'00"W 48°30'00"N 126°20'00"W 48°30'00"N 126°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface ♣Zone de tir	11 et 12
CHARLIE LIMA 10		Carte 3000	48°45'00"N 126°20'00"W 48°45'00"N 126°00'00"W 48°30'00"N 126°00'00"W 48°30'00"N 126°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
CHARLIE LIMA 11		Carte 3000	48°45'00"N 126°00'00"W 48°45'00"N 125°40'00"W 48°30'00"N 125°40'00"W 48°30'00"N 126°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
CHARLIE LIMA 12		Carte 3000	48°45'00"N 125°40'00"W 48°45'00"N 125°20'00"W 48°30'00"N 125°20'00"W 48°30'00"N 125°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
CHARLIE LIMA 13		Carte 3000	48°45'00"N 125°20'00"W 48°45'00"N 125°00'00"W 48°30'00"N 125°00'00"W 48°30'00"N 125°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
♣ = Seulement la partie de la zone qui se trouve à l'intérieur de la Zone WP (tel qu'illustré au diagramme 11)					
Nota: Les zones marines Île Vancouver (VI) sont délimitées par le rivage là où la zone entre en contact avec la terre.					



AVIS AUX NAVIGATEURS 1 À 46
ÉDITION ANNUELLE 2018
PARTIE F – DÉFENSE NATIONALE - AVIS DES FORCES ARMÉES

Détroit de Georgie (Zone SOG)					
Zone Maritime	Espace Aérien	Endroit	Coordonnées	Emploi	Diagramme
Détroit de Georgie (Zone SOG)		Carte 3513, 3512, et 3463	La zone est limitée à l'ouest par l'île de Vancouver, à l'est par le continent de la Colombie britannique, au nord 50°10'00"N et au sud 49°00'00"N.	Zone d'exercices de sous-surface	18
WC		Carte 3462	48°35'25"N 123°22'18"W 48°35'25"N 123°21'48"W 48°31'57"N 123°19'42"W 48°31'57"N 123°21'59"W	Lancement de torpilles Zone d'exercices de sous-surface	16
WD	À 5,000 pieds	Anse de Saanich Carte 3441	48°38'48"N 123°30'45"W 48°38'48"N 123°29'15"W 48°37'48"N 123°29'15"W 48°37'48"N 123°30'45"W	Zone d'exercices généraux de surface et sous-surface	16
WE		Détroit de Georgie Carte 3463	49°11'00"N 123°24'00"W 49°17'00"N 123°43'00"W 49°21'00"N 123°38'00"W 49°16'00"N 123°20'00"W	Zone d'exercices généraux Exercice sous-marin	14
WF		Détroit de Georgie Carte 3512	49°19'18"N 123°43'30"W 49°21'18"N 124°08'00"W 49°28'42"N 124°08'00"W 49°24'18"N 123°43'30"W	Zone d'exercices généraux d'air, surface et sous-surface	14
WG	À 13,500 pieds CYR 107	Détroit de Georgie Carte 3512	49°21'28"N 124°09'30"W 49°21'00"N 123°48'24"W 49°14'50"N 123°48'24"W 49°18'02"N 124°09'30"W	Zone d'exercices généraux d'air, surface et sous-surface Zone de tir (torpilles) (TORPEX)	14 e 15
WI	À 1,000 pieds CYA 124	Île Texada Carte 3513	49°46'30"N 124°50'00"W 49°46'30"N 124°40'00"W 49°43'30"N 124°40'00"W 49°31'30"N 124°16'00"W 49°33'00"N 124°28'00"W	Zone d'exercices généraux de surface et sous-surface Zone de tir (Explosifs – Lâchés Par Air) (EEREX)	17
WN	À 1,000 pieds	Anse de Jervis Carte 3514	49°50'06"N 124°02'12"W 49°48'21"N 124°05'06"W 49°47'51"N 124°05'26"W 49°46'40"N 124°03'16"W 49°46'41"N 123°59'50"W 49°46'54"N 123°59'32"W 49°47'22"N 123°58'54"W 49°48'30"N 123°57'30"W 49°49'23"N 124°00'03"W	Zone d'exercices généraux de surface et sous-surface Surface à sous-surface	19
Les zoner SOG sont délimitées par le rivage là où la zone entre en contact avec la terre.					





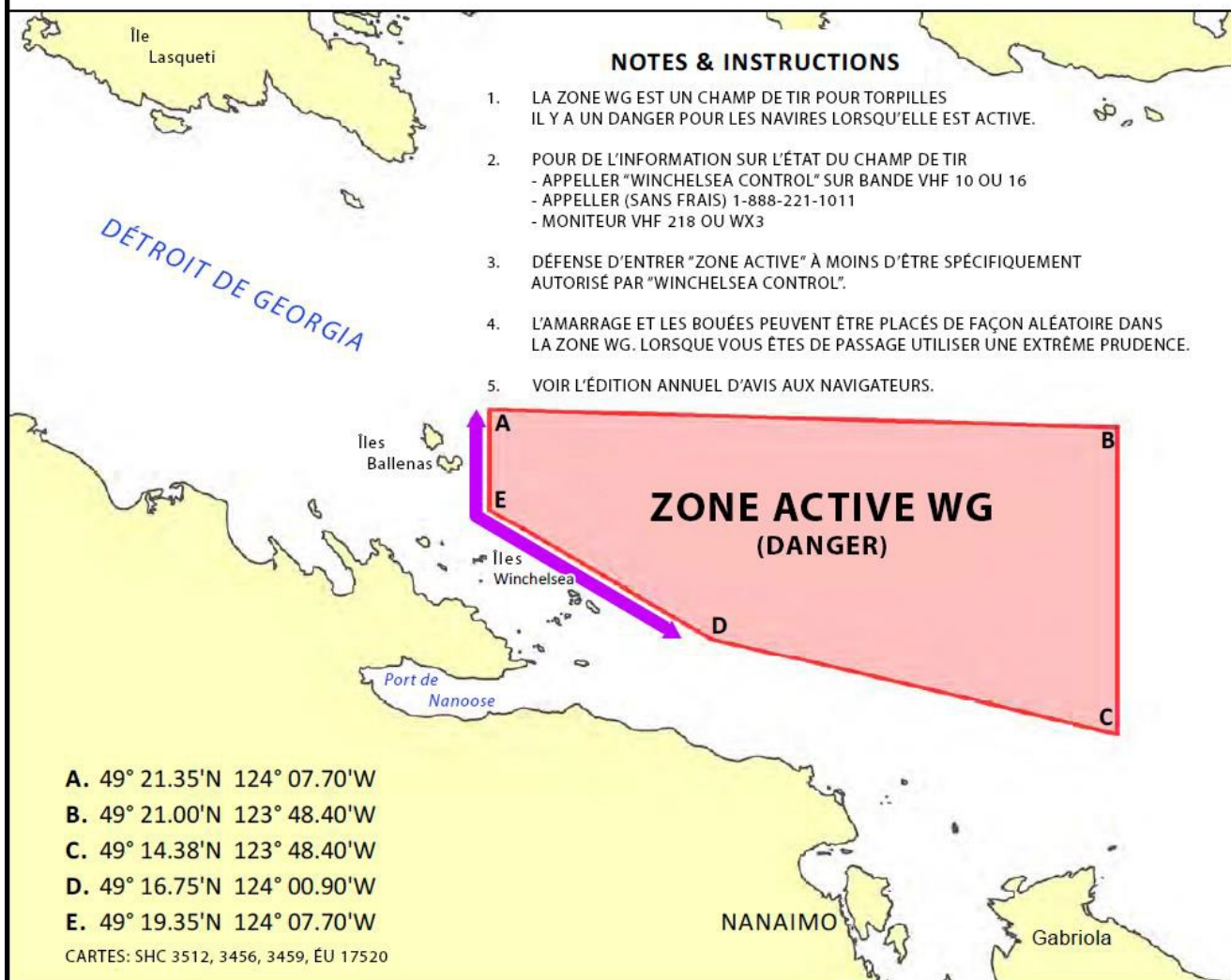


AVIS DE ZONE DANGEREUSE MINISTÈRE DE LA DÉFENSE NATIONALE CHAMP DE TIR D'ESSAI POUR TORPILLES



NOTES & INSTRUCTIONS

1. LA ZONE WG EST UN CHAMP DE TIR POUR TORPILLES
IL Y A UN DANGER POUR LES NAVIRES LORSQU'ELLE EST ACTIVE.
2. POUR DE L'INFORMATION SUR L'ÉTAT DU CHAMP DE TIR
- APPELLER "WINCHELSEA CONTROL" SUR BANDE VHF 10 OU 16
- APPELLER (SANS FRAIS) 1-888-221-1011
- MONITEUR VHF 218 OU WX3
3. DÉFENSE D'ENTRER "ZONE ACTIVE" À MOINS D'ÊTRE SPÉCIFIQUEMENT
AUTORISÉ PAR "WINCHELSEA CONTROL".
4. L'AMARRAGE ET LES BOUÉES PEUVENT ÊTRE PLACÉS DE FAÇON ALÉATOIRE DANS
LA ZONE WG. LORSQUE VOUS ÊTES DE PASSAGE UTILISER UNE EXTRÊME PRUDENCE.
5. VOIR L'ÉDITION ANNUEL D'AVIS AUX NAVIGATEURS.



Centre d'expérimentation et d'essais maritimes des Forces canadiennes (CEEMFC) – Nanoose Bay, CB.

Le Centre d'expérimentation et d'essais maritimes des Forces canadiennes effectue des essais sur les systèmes de navires et aéronefs et sur les torpilles lancées par les navires de surface, les sous-marins et aéronefs. Aucun explosif n'est utilisé, toutefois, un danger existe à cause de la possibilité qu'une torpille se dirigeant sur un navire et que le navire soit percuté par la torpille qui s'achemine vers la surface.

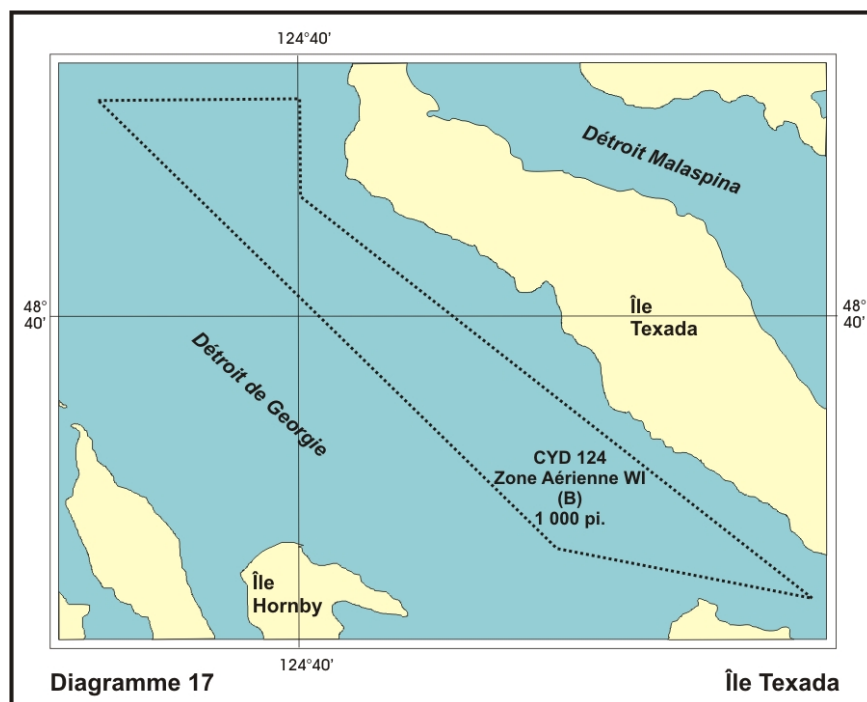
Les essais sont effectués habituellement durant les heures du jour du lundi au samedi. Durant les essais, la zone "WG" est ACTIVE. Tout navire dans les limites de la zone seront tenus de dégager ou arrêter sur demande du "Winchelsea Island Control" ou tout bâtiment ou hélicoptère de sécurité de zone de tir. Les coordonnées de positions pour ceux-ci sont indiquées clairement sur le diagramme ci-dessus.

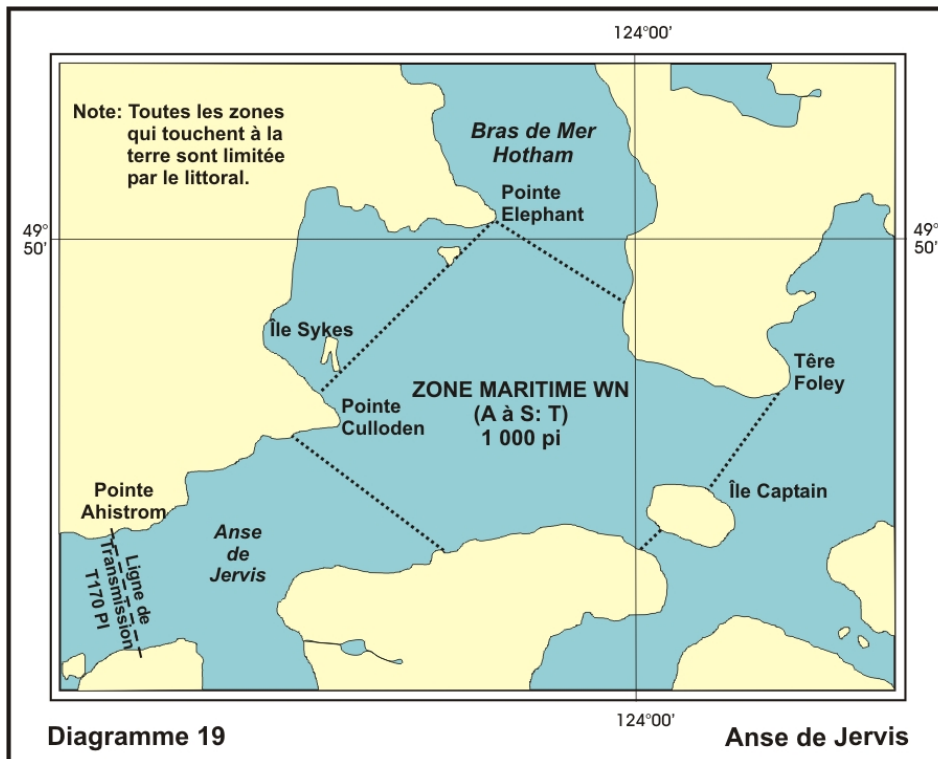
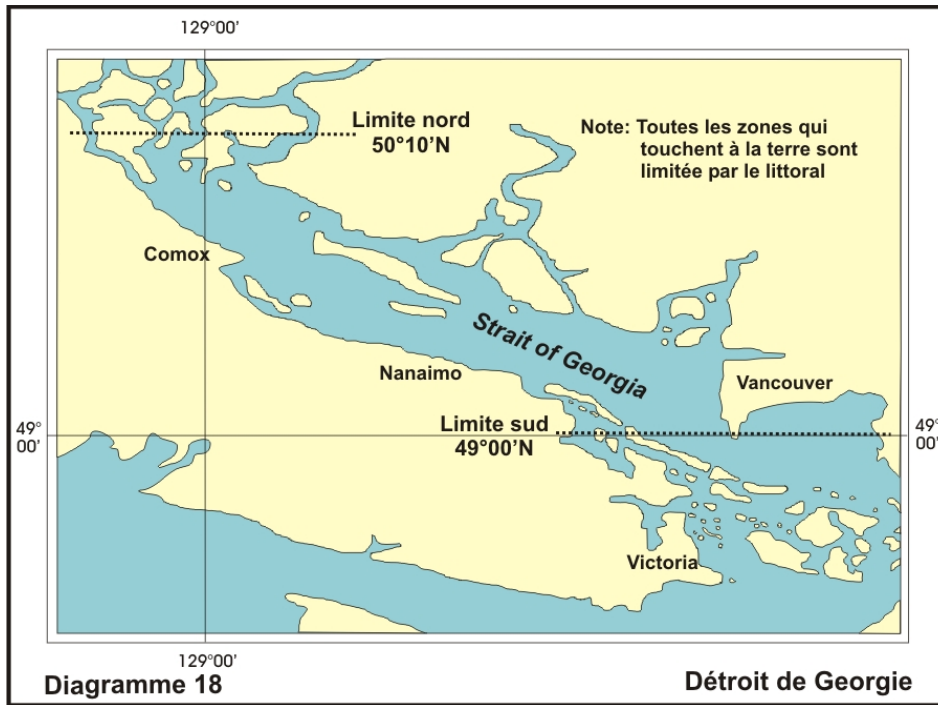
Une zone de passage de 1,000 verges au nord de l'île de Winchelsea et de 1,000 verges au sud de l'île Ballenas est recommandée afin de permettre aux marins un passage sécuritaire autour de la zone active. Ceci facilite un libre accès aux installations des marinas dans "Schooner Cove et Nanoose Bay. La zone d'essai active est clairement illustrée sur les cartes SHC 3512, 3456 et 3459 par une ligne tiretée.

- "Winchelsea Island Control" au 1-888-221-1011 (activité pour le jour suivant seulement);
- CEEMFC officier du champ de tir at 250-468-5002 (planification long terme);
- "Winchelsea Island Control" VHF CH 10 ou 16 (de l'information pour une zone de passage sécuritaire lorsqu'en approche de la zone "WG").
- CMB VHF 21B ou Weather 3 (pour durée d'utilisation, écoute seulement).
- Avis à la navigation, Victoria (SCTM), Tel: 250-363-8904, email: mcts@pac.dfo-mpo.gc.ca

La zone "WG" constitue un établissement de la défense comme défini dans la Loi sur la Défense nationale pour qui s'applique la réglementation sur les Zones d'accès contrôlé de la Défense. Les navires qui ne se conforment pas avec les directives reçus par soit "Winchelsea control" ou un navire de patrouille, pourront être accusés d'intrusion.

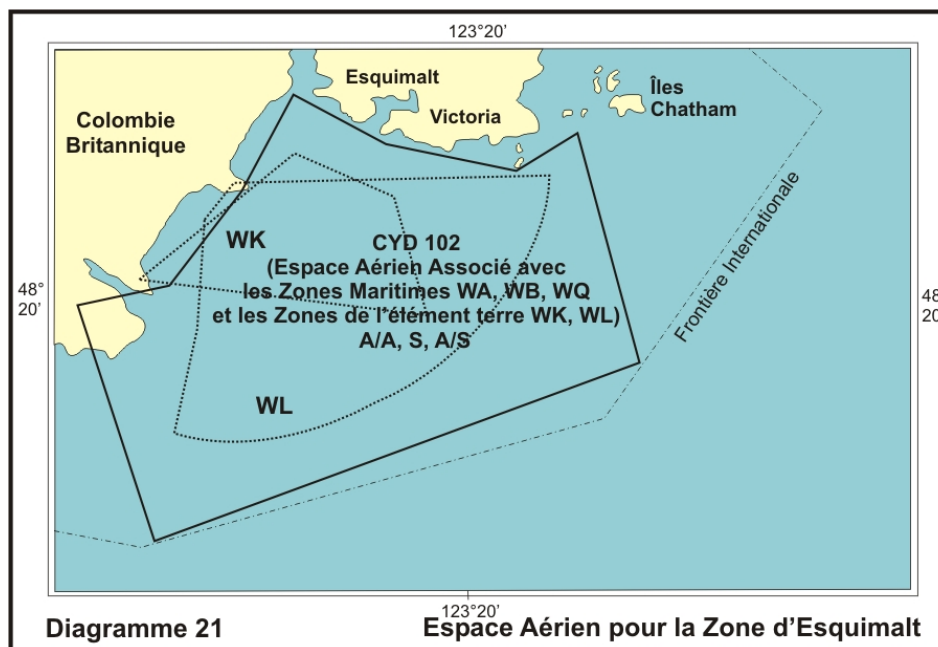
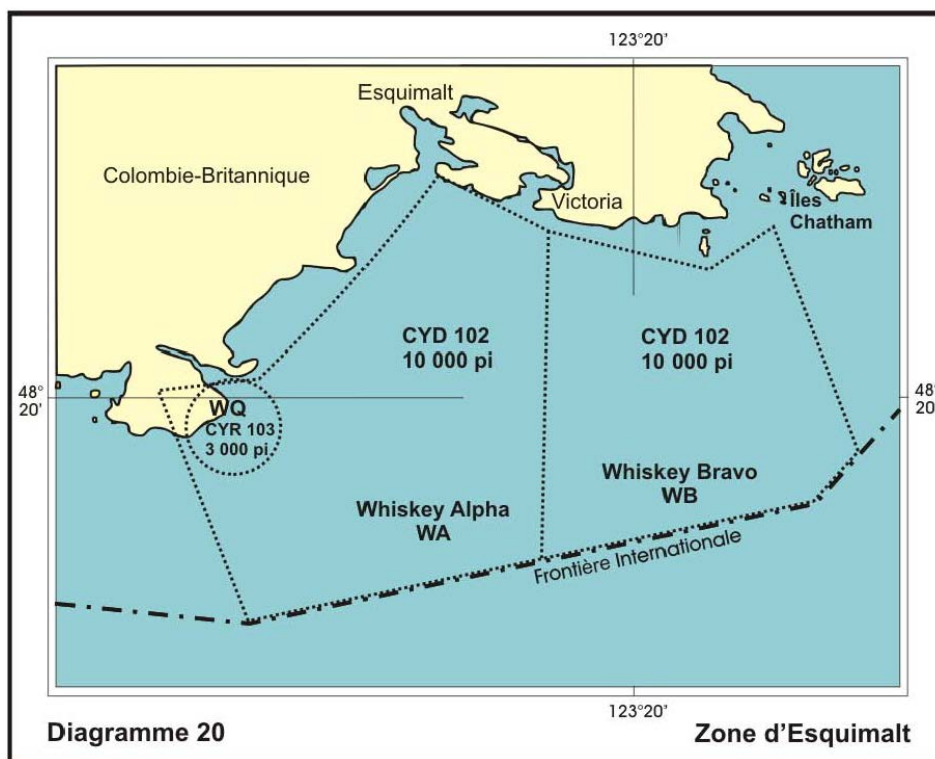
Les navires de patrouille exposent un feu rouge clignotant en plus des feux et formes prescrites. Ces navires peuvent opérer en dehors des heures programmées et ne doivent être approchés sur une distance de 3,000 verges parce qu'ils pourraient être amarrés sur trois points d'ancrage avec les lignes d'amarrage fixées sur des bouées 1,500 verges plus loin. En plus, des bouées d'amarrages sont dispersées aléatoirement à l'intérieur de la zone. Les marins sont avisés de faire preuve de précaution lorsqu'ils sont de passage dans cette zone durant les périodes non-actives afin d'éviter les lignes et les bouées d'amarrages.





AVIS AUX NAVIGATEURS 1 À 46
ÉDITION ANNUELLE 2018
PARTIE F – DÉFENSE NATIONALE - AVIS DES FORCES ARMÉES

Zones d'Approches du Port d'Esquimalt				
Zone Maritime	Espace Aérien	Endroit	Coordonnées	Emploi
BANKS 1		Carte 3461, et 3440	48°24'28" N 123°18'30" W (INTERSECTION TERRESTRE) 48°16'00" N 123°18'30" W 48°16'00" N 123°35'00" W 48°18'38" N 123°35'00" W (INTERSECTION TERRESTRE) DE LA COTE DE RETOUR À L'ORIGINE	Zone d'exercice de sous- surface Surface à Sous-surface.
BANKS 2		Carte 3461, et 3440	48°27'00" N 123°17'22" W (INTERSECTION TERRESTRE) 48°27'00" N 123°09'18" W (FRONTIÈRE INTERNATIONAL) 48°25'22" N 123°06'54.5" W (FRONTIÈRE INTERNATIONAL) 48°25'00" N 123°00'00" W 48°14'30" N 123°00'00" W 48°14'30" N 123°18'30" W 48°24'28" N 123°18'30" W (INTERSECTION TERRESTRE)	Zone d'exercice de sous- surface Surface à Sous-surface.
BANKS 3		Carte 3461, et 3440	48°14'30" N 123°18'30" W 48°14'30" N 123°00'00" W 48°25'00" N 123°00'00" W 48°25'00" N 122°50'00" W 48°08'04" N 122°50'00" W (INTERSECTION TERRESTRE)	Zone d'exercice de sous- surface Surface à Sous-surface.
WA	À 10,000 pieds CYD 102	Carte 3461	48°20'36" N 123°31'34" W 48°23'15" N 123°28'36" W 48°25'50" N 123°26'45" W 48°24'25" N 123°23'15" W 48°15'21" N 123°23'15" W 48°13'36" N 123°31'48" W 48°20'00" N 123°34'30" W	Zone d'exercices généraux d'air et surface. Zone de tir (Pyrotechnics) (PYROEX)
WB	À 10,000 pieds CYD 102	Carte 3461	48°24'25" N 123°23'15" W 48°23'47" N 123°18'12" W 48°24'45" N 123°16'00" W 48°18'30" N 123°13'28" W 48°17'03" N 123°14'48" W 48°15'21" N 123°23'15" W	Zone d'exercices généraux d'air et surface. Zone de tir (Pyrotechnics) (PYROEX)
WK	À 10,000 pieds CYD 102	Carte 3461		Zone d'exercices généraux d'air et surface. Inactive
WL	À 10,000 pieds CYD 102	Carte 3461		Zone d'exercices généraux d'air et surface. Inactive
WQ	À 3,000 pieds CYD 103	Carte 3641	Ile Bentinck Zone de tir (démolition). Un cercle avec un rayon de 1 mille centré à 48°18'42" N 123°32'36" W	Zone de tir (démolition). (DEMOEX)
Nota: Les zones marines SDJ sont délimitées par le rivage là où la zone entre en contact avec la terre.				



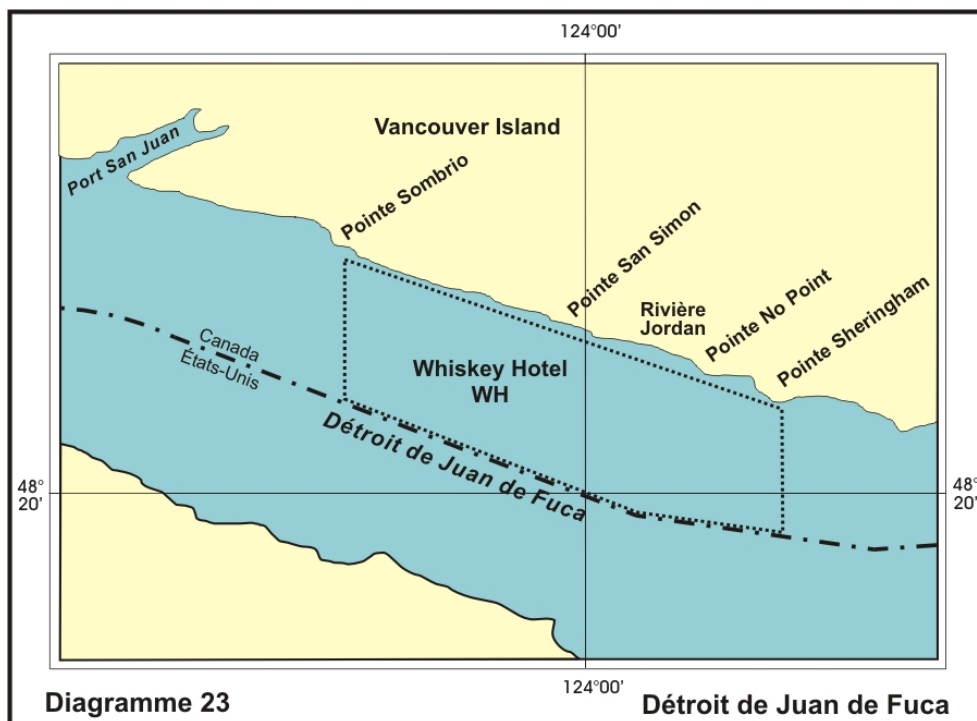
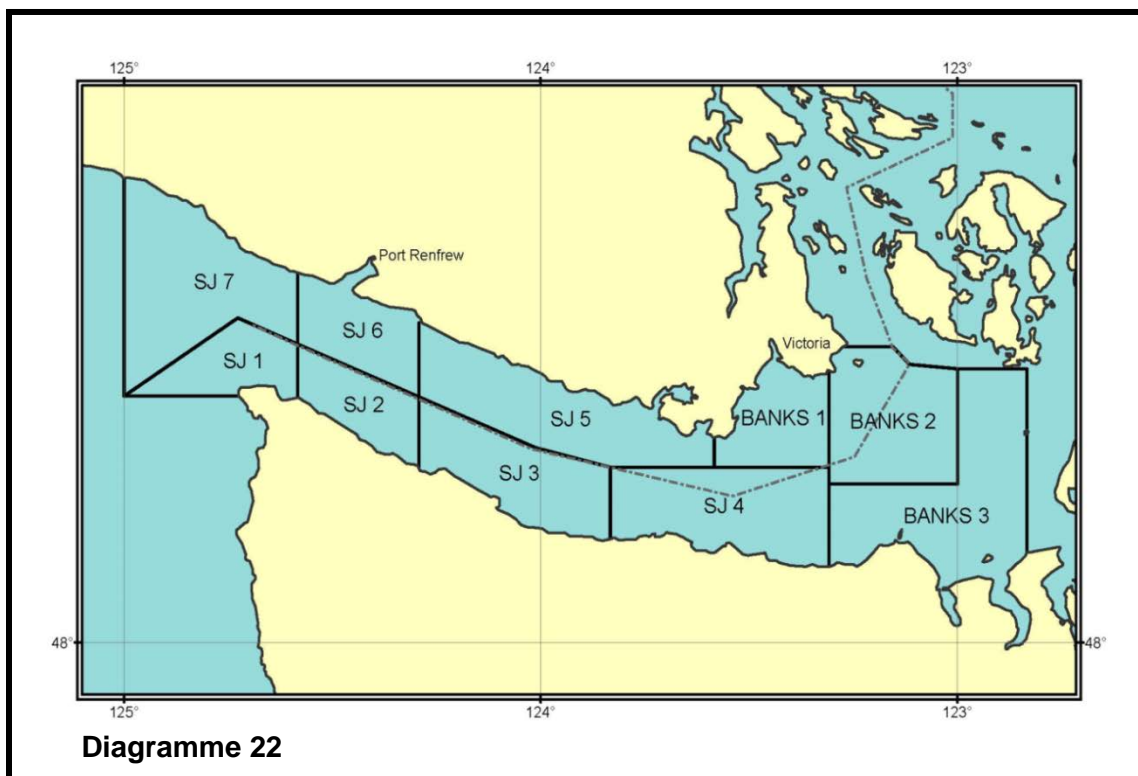
AVIS AUX NAVIGATEURS 1 À 46
ÉDITION ANNUELLE 2018
PARTIE F – DÉFENSE NATIONALE - AVIS DES FORCES ARMÉES

Strait of Juan de Fuca (Area SJDF)					
Zone Maritime	Espace Aérien	Endroit	Coordonnées	Emploi	Diagramme
Juan De Fuca Strait (SJ 1)		Carte 3606	48°27'14" N 124°35'00" W 48°29'36" N 124°43'38" W 48°22'30" N 125°00'00" W 48°22'30" N 124°35'00" W	Zone d'exercice de sous- surface Surface à Sous-surface.	
Juan De Fuca Strait (SJ 2)		Carte 3606	LIMITE NORD LE LONG D'UNE LIGNE JOIGNANT LA FRONTIÈRE INTERNATIONALE DES ÉTATS-UNIS/CANADA LIMITE OUEST DE 124°35'00" W LIMITE EST DE 124°17'35" W CÔTE DE L'ÉTAT DE WASHINGTON VERS LE SUD	Zone d'exercice de sous- surface Surface à Sous-surface.	
Juan De Fuca Strait (SJ 3)		Carte 3606	LIMITE NORD LE LONG D'UNE LIGNE JOIGNANT LA FRONTIÈRE INTERNATIONALE DES ÉTATS-UNIS/CANADA LIMITE OUEST DE 124°17'35" W LIMITE EST DE 123°50'00" W CÔTE DE L'ÉTAT DE WASHINGTON VERS LE SUD	Zone d'exercice de sous- surface Surface à Sous-surface.	
Juan De Fuca Strait (SJ 4)		Carte 3606	48°06'48" N 123°18'30" W (INTERSECTION TERRESTRE) 48°16'00" N 123°18'30" W 48°16'00" N 123°50'00" W 48°09'20" N 123°50'00" W (INTERSECTION TERRESTRE) DE LA CÔTE RETOUR À L'ORIGINE	Zone d'exercice de sous- surface Surface à Sous-surface.	
Juan De Fuca Strait (SJ 5)		Carte 3606	CÔTE DE L'ÎLE VANCOUVER AU NORD LIMITE OUEST DE 124°17'35" W LIMITE EST DE 124°35'00" W LIMITE SUD LE LONG D'UNE LIGNE JOIGNANT LA FRONTIÈRE INTERNATIONALE DES ÉTATS-UNIS/CANADA	Zone d'exercice de sous- surface Surface à Sous-surface.	

AVIS AUX NAVIGATEURS 1 À 46
ÉDITION ANNUELLE 2018

PARTIE F – DÉFENSE NATIONALE - AVIS DES FORCES ARMÉES

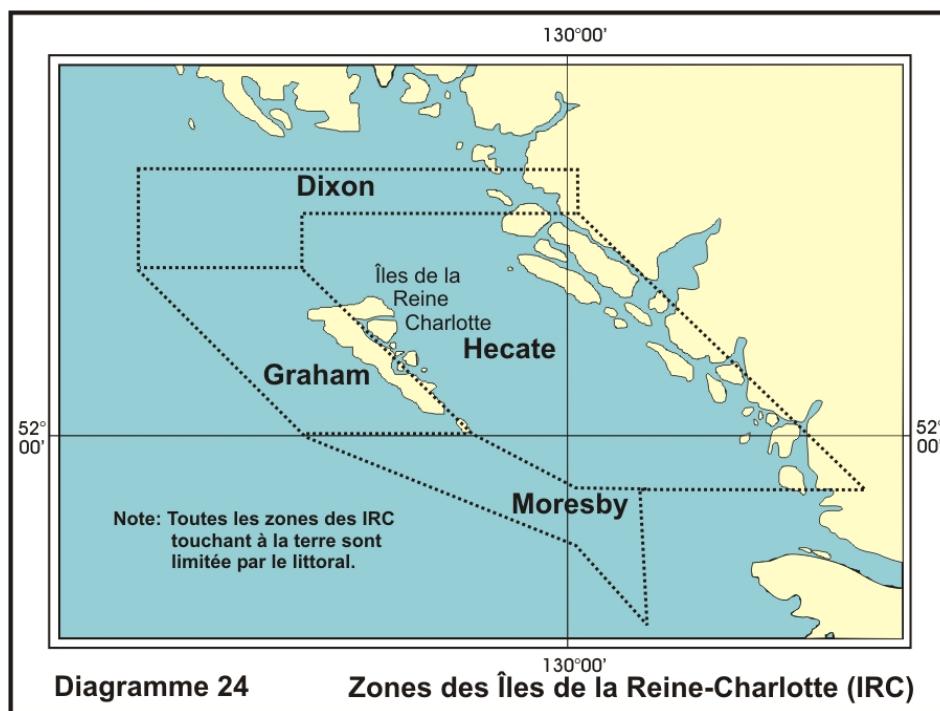
Strait of Juan de Fuca (Area SJDF)					
Zone Maritime	Espace Aérien	Endroit	Coordonnées	Emploi	Diagramme
Juan De Fuca Strait (SJ 6)		Carte 3606	CÔTE DE L'ÎLE VANCOUVER AU NORD LIMITE OUEST DE 124°17'35" W LIMITE EST DE 123°35'00" W LIMITE SUD LE LONG D'UNE LIGNE JOIGNAT LA FRONTIÈRE INTERNATIONALE DES ÉTATS-UNIS/CANADA	Zone d'exercice de sous- surface Surface à Sous-surface.	
Juan De Fuca Strait (SJ 7)		Carte 3606	CÔTE DE L'ÎLE VANCOUVER AU NORD LIMITE OUEST DE 125°00'00" W LIMITE EST DE 124°35'00" W LIMITE DU SUD LE LONG D'UNE LIGNE RELIANT LES POINTS SUIVANTS : 48°27'14" N 124°35'00" W, 48°29'36" N 124°43'38" W, 48°22'30" N 125°00'00" W	Zone d'exercice de sous- surface Surface à Sous-surface.	
WH	À Illimitée CYD 109	Carte 3606	48°22'00" N 123°55'05" W 48°16'51" N 123°55'05" W 48°17'54" N 124°00'43" W 48°22'29" N 124°17'35" W 48°28'18" N 124°17'35" W	Zone de tir (Surface) (FIREX)	
Nota: Les zones marines SDJF sont délimitées par le rivage là où la zone entre en contact avec la terre.					



AVIS AUX NAVIGATEURS 1 À 46
ÉDITION ANNUELLE 2018
PARTIE F – DÉFENSE NATIONALE - AVIS DES FORCES ARMÉES

Zone Maritime des Îles de la Reine-Charlotte (QCI)					
Zone Maritime	Espace Aérien	Endroit	Coordonnées	Emploi	Diagramme
DIXON		Carte 3002	54°25'00"N 134°00'00"W 54°25'00"N 130°00'00"W 54°00'00"N 130°00'00"W 54°00'00"N 132°30'00"W 53°30'00"N 132°30'00"W 53°30'00"N 134°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	24
HECATE		Carte 3002	54°00'00"N 130°00'00"W 54°00'00"N 132°30'00"W 53°30'00"N 132°30'00"W 52°00'00"N 131°00'00"W 51°00'00"N 130°00'00"W 51°30'00"N 127°20'00"W	Zone d'exercices généraux de sous-surface	24
MORESBY		Carte 3002	52°00'00"N 132°30'00"W 52°00'00"N 131°00'00"W 51°30'00"N 130°00'00"W 51°30'00"N 129°20'00"W 50°15'00"N 129°20'00"W 51°00'00"N 130°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	24
GRAHAM		Carte 3002	53°30'00"N 134°00'00"W 53°30'00"N 132°30'00"W 52°00'00"N 131°00'00"W 52°00'00"N 132°30'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	24

Nota: Les zones Maritime des Îles de la Reine-Charlotte QCI sont délimitées par le rivage là où la zone entre en contact avec la terre.



36 Observations de nature essentielle du point de vue de renseignement - Méthode de communication des rapports MERINT

- 1 Afin d'étendre le rayon d'avertissement pour la défense du continent Nord américain, un plan destiné pour la communication des rapports de sécurité et de renseignements en temps de paix a été établi. Les rapports en provenance des navires seront appelés *message MERINT* (Prononcé *MU-RENT*).
- 2 Tous les navires canadiens devront, selon le cas, envoyer des rapports MERINT. Les types de rapport devraient être comme suit :
 - a) Rapport MERINT - observation initiale.
 - b) Rapport AMPLIFICATIF - un rapport donnant des renseignements significatifs supplémentaires.
 - c) Rapport ANNULATIF - un rapport annulant les renseignements qui ont été transmis lors d'une observation initiale ou d'un rapport amplificateur.

3 Des rapports MERINT devront être envoyés dans les circonstances suivantes:

- a) immédiatement après une observation de nature essentielle du point de vue de renseignements, sauf lorsque le navire sera à l'intérieur des eaux territoriales d'un pays autre que le Canada, les États-Unis ou le Groënland.
- b) lorsque la situation signalée antérieurement aura changée suffisamment pour nécessiter l'envoi d'un rapport amplificateur;
- c) lorsqu'une observation subséquente annulera une observation initiale ou un rapport amplificateur, nécessitant ainsi l'envoi d'un rapport annulatif.

Remarque: Dans le cas où un rapport ne pourrait être envoyé par radio, le capitaine devra dès son arrivée au port, signaler les détails de l'observation MERINT au consul canadien ou américain, ou à l'autorité militaire selon le cas. Ces rapports devront être envoyés par les moyens les plus rapides dont il dispose.

- 4 Les messages MERINT doivent être transmis à la station côtière canadienne ou américaine la plus proche ou la plus convenable. Aucune adresse n'est nécessaire étant donné que les stations côtières ont les instructions nécessaires concernant l'acheminement des messages MERINT.
- 5 Tous les objets non-identifiés flottants ou volants qui apparaissent hostiles ou suspects devront être signalés.
 - a) Exemples:
 - (i) les missiles téléguidés,
 - (ii) les objets volants non-identifiés,
 - (iii) les sous-marins,
 - (iv) les navires de guerre de surface identifiés comme n'étant pas canadiens ou américains,
 - (v) les aéronefs ou traces de vapeur (lâchées par des aéronefs volant à haute altitude) qui semblent se diriger contre le Canada, les États-Unis, leurs territoires ou leurs possessions.
 - b) Les objets suivants ne devront pas être signalés:
 - (i) les embarcations de surface ou les aéronefs en passage normal,
 - (ii) les sous-marins ou navires de guerre identifiés comme étant canadiens ou américains,
 - (iii) les navires du gouvernement canadien ou américain,
 - (iv) les aéronefs de guerre identifiés comme étant canadiens ou américains.

- 6 Les rapports MERINT devront contenir les données suivantes, selon le cas et dans l'ordre indiqué ci-dessous:
- a) le mot MERINT comme premier mot du message;
 - b) le nom et l'indicatif d'appel du navire appelant;
 - c) l'objet observé; on devra donner une brève description contenant les renseignements suivants:
 - (i) nombre d'aéronefs, de navires, de missiles etc.
 - (ii) la catégorie de l'objet, la description générale, etc. exemple: la grosseur, la forme, le type de propulsion etc.
 - d) la position du navire au moment de l'observation;
 - e) la date et l'heure de l'observation TMG;
 - f) l'altitude de l'objet exprimée comme il suit: basse, moyenne ou haute selon le cas;
 - g) la direction du parcours de l'objet;
 - h) la vitesse estimée de l'objet;
 - i) tous les autres identifications, insignes ou renseignements significatifs.

Remarque. - Les rapports MERINT auxquels manquent certains détails ne devraient pas être retenus ou retardés.

- 7 Dans les cas d'un appel à une station côtière pour transmettre un message MERINT, l'appel devra être précédé du mot *MERINT*, transmis trois fois comme indication prioritaire. Si cette indication prioritaire ne produit pas de résultats satisfaisants, le signal international d'urgence pourra être employé.

Exemple:

MERINT MERINT MERINT - HALIFAX RADIO GARDE CÔTIÈRE HALIFAX RADIO HALIFAX RADIO GARDE CÔTIÈRE - ICI KINGFISH KINGFISH KINGFISH - À VOUS.

- 8 Les suivants sont des exemples de messages MERINT:

- a) Rapport INITIAL.

MERINT PACIFIC LOGGER VICTOR GOLF ROMEO XRAY SIX BOMBARDIERS RÉACTÉS CINQ UN NORD UN TROIS CINQ OUEST UN QUATRE UN CINQ ZÉRO DEUX ZULU DIRECTION SUD-EST HAUT AVEC TRACE DE VAPEUR VITESSE ENVIRON CINQ ZÉRO ZÉRO MILLES À L'HEURE AUCUNE IDENTIFICATION PARTIELLEMENT NUAGEUX - À VOUS.

- b) Rapport AMPLIFICATEUR.

MERINT AMPLIFIER PACIFIC LOGGER VICTOR GOLF ROMEO XRAY UN QUATRE UN CINQ ZÉRO DEUX ZULU DEUX BOMBARDIERS RÉACTÉS OBSERVÉS TOURNANT SUD-OUEST UN QUATRE UN CINQ ZÉRO HUIT ZULU - À VOUS.

- c) Rapport ANNULATIF.

MERINT ANNULER PACIFIC LOGGER VICTOR GOLF ROMEO XRAY UN QUATRE UN CINQ ZÉRO DEUX ZULU IDENTIFIÉS COMME ÉTANT BOMBARDIERS AMÉRICAINS - À VOUS.

Autorité : Ministère de la Défense nationale (QGDN)

37 Manutention des munitions non-explosées

Les renseignements suivants, qui concernent principalement les bateaux de pêche, sont publiés pour le bénéfice de toute autre embarcation ayant l'occasion de traîner des filets ou des chaluts :

- 1 Les pêcheurs qui exploitent le long des côtes du Canada sont prévenus que des munitions explosives et non-explosives peuvent être découvertes dans des zones ordinaires de pêche. Ces munitions peuvent être remontées à la surface dans les filets ou les chaluts.
 - o Les munitions non-explosives, telles que les torpilles d'exercice, seront ordinairement peintes en orange vif. Les munitions non-explosives plus petites seront ordinairement de couleur bleu foncé ou bleu pâle. Tout objet ne pouvant être rapidement identifié de façon visuelle comme munition non-explosive devra être traité de la même manière que s'il était explosif. Les munitions explosives, petites ou grosses, seront généralement peinturées ou marquées en jaune, rouge ou vert. Tout objet douteux ramené à la surface dans des filets ou des chaluts devra être traité comme explosif. On devra noter que les munitions qui ont été dans l'eau pendant une longue période auront probablement perdu leurs marquages et, tout comme les munitions trouvées par terre, aura rouillé.

- 2 Les munitions d'exercice sont toujours dangereuses :
 - a. Les torpilles oranges pourraient toujours contenir du carburant Otto;
 - b. Auparavant, les munitions factices étaient marquées en bleu foncé; actuellement, elles sont marquées en bronze;
 - c. Code des couleurs de plus de 20mm
 - i. Jaune Explosif détonant
 - ii. Brun Explosif lent
 - iii. Gris Chimique
 - iv. Noir Perforant
 - v. Vert pâle Fumigène
 - vi. Rouge pâle Incendiaire
 - vii. Orange Récupérable
 - d. Lorsque la couleur désignant le rôle principal de l'item n'indique pas en elle-même la présence d'un explosif ou d'une autre matière dangereuse, la présence de telles matières pourrait être indiquée par des bandes étroites ou par des lettres appliquées selon le code de couleur approprié.

- 3 Les munitions explosives peuvent être dangereuses même après avoir passé plusieurs années dans l'eau. Toutes les munitions soupçonnées d'être explosives devront être maniées soigneusement. Si l'on découvre un tel objet dans un filet ou un chalut hors bord, on ne devra pas tenter de l'amener au long du bord ni à bord. On devra baisser le chalut et, si possible, le touer hors des zones de pêche ordinaires avant de couper le filet, selon le cas.

- 4 Advenant le cas où il serait impossible de lâcher ou de libérer l'objet en coupant le filet ou la ligne, on recommande de prendre les mesures suivantes :
 - (i) mouiller l'objet aussi loin en arrière que possible;
 - (ii) informer le Centre conjoint de coordination de sauvetage (JRCC) le plus proche, et se tenir prêt à recevoir des instructions ou de l'aide;
 - (iii) rassembler l'équipage dans la partie avant du navire afin que le rouf se trouve entre le personnel et l'objet à l'arrière;
 - (iv) maintenir l'erre nécessaire afin de demeurer dans la zone jusqu'à ce que l'aide ou les instructions arrivent.

- 5 Au cas où un objet soupçonné d'être une munition non-explosée ne serait pas détecté avant que le contenu du chalut soit déchargé sur le pont, les mesures suivantes devront être prises :
- (i) prendre grand soin de ne pas heurter l'objet en question;
 - (ii) arrimer l'objet sur le pont, en le tenant éloigné de la chaleur et de la vibration;
 - (iii) coincer l'objet et l'attacher fermement afin de prévenir tout mouvement;
 - (iv) recouvrir l'objet et le garder humide. (Ceci est très important, étant donné que tout explosif ayant été exposé à l'atmosphère peut devenir très sensible aux coups lorsqu'on le laisse sécher);
 - (v) informer le Centre conjoint de coordination de sauvetage (JRCC) le plus rapproché et se tenir prêt à recevoir des instructions. Le JRCC communiquera à son tour avec l'équipe de neutralisation de munitions explosives la plus proche afin d'y obtenir des directives.
- 6 Un navire ayant à bord ou dans ses filets un objet soupçonné d'être explosif devra avertir les autres navires qui se trouvent dans le voisinage et leur fournir sa propre position.

Remarque : Les planches accompagnantes illustrant les munitions utilisées présentement ainsi qu'auparavant par les navires et l'aéronef du MDN aideront à identifier les munitions explosives susceptibles d'être retirées de la mer.

NAVAL UNDERWATER CHARGE



Signal Underwater Sound MK411 (Reduced Charge) (SUS)
Signal Underwater Sound MK 410 (High Explosive)



Depth Charge High Explosive DM211 Anti-Frogman



Signal Sound Marine MK NC 1 Mod 1

NAVAL DECOY



82 mm Rocket Practice
MASS Decoy



MK 234 Electronic
Decoy Cartridge (Nulka)



Cartridge 5.125 Inch
Chaff



Rocket 100mm Radar
Echo Practice C20

NAVAL PYROTECHNICS



Signal Smoke Aircraft
Orange Drift Indicator
C8



Marker Location
marine C2A1



Marker Man Over
Board (MMOB)



38mm Hand Held
Illuminating Signal
Flare (Radaflare)



Signal Smoke and
Illumination Marine
Mk 66 Mod 2



Signal Smoke Marine
MK3 Orange



Marker Man
Overboard
Smoke and Light

Length 500 mm
Diameter 190 mm
(including the float)



Signal Illum
Marine Red Pinpoint
Mk7

Length 247 mm
Diameter 35 mm

NAVAL PYROTECHNICS



Rocket 100 mm
Radar echo P8

Length 1700 mm
Diameter 102 mm



100 mm Infra red
Decoy P6

Length 1600 mm
Diameter 103.2 mm



Flare Aircraft
Parachute
LUU 2AB/2BB

Length 91.4 cm
Diameter 12.4 cm



Signal Underwater
Sound Mk411

Length 38.1 cm
Diameter 7.62 cm



Signal sound Marine

Height 8.89 cm
Diameter 7.62 cm



Signal Illum A-C
Single star 1.5 inch

Length 82.6 mm
Diameter 38 mm



Marker Location
Marine
C1A1 or C1A2

Length 47 cm
Diameter 7.56 cm



5.125 inch chaff
Mk 182

Length 1206.5 mm
Diameter 130 mm

NAVAL PYROTECHNICS



Marker Location
Marine
Mk 58

Length 21.5 inches
Diameter 4.9 inches



Signal Distress
Day and Night

Length 135 mm
Diameter 42 mm



Marker Man
Overboard, Light And
Smoke,
Series III

NAVAL SHELLS



40 mm



57 mm



76 mm



20 mm

NAVAL SHELLS



Mk46 torpedo



Mk48 Torpedo



Cart 57mm Pre-Fragmented High Explosive



Cartridge 40mm High Explosive-tracer (HE-T)



Cartridge 57mm Non-Frag Brown Band Low Explosives



Both are inert Dummy 40mm Drill 40mm



Cartridges 40mm Practice (BL/P)

Projectile inert but could have live primer and propellant in cartridge case

OTHER POSSIBLE ORDNANCE



Depth Charge
HE DM211
Anti-Frogman

Length 268 mm
Diameter 60 mm



Practice bomb



2.75 inch rocket motor



2.75 inch warhead

Autorité : Ministère de la Défense nationale (QGDN)

38 Précautions à prendre par les navires s'approchant des formations, convois, porte-avions et autres navires de guerre en mer et des porte-avions à l'ancre

Formations et Convois

- 1 L'attention des propriétaires de navires et des navigateurs est attirée sur les dangers qu'il y a pour un navire isolé de s'approcher de navires de guerre navigant en formation ou de navires marchands navigants en convoi. Également, un navire isolé ne doit ni naviguer trop près de tels formations ou convois ni tenter de leur couper la route ou de les traverser.
- 2 Les navigateurs sont avisés que les navires isolés devraient prendre à l'avance les mesures nécessaires pour éviter une formation ou un convoi.
- 3 Le fait qu'un navire soit avisé de se tenir à l'écart de la route d'une formation ou d'un convoi, ne donne pas le droit aux navires naviguant de conserve, de manœuvrer sans se soucier des mouvements du navire navigant seul. Les navires en formation ou en convoi, doivent en conséquence, surveiller très attentivement les mouvements d'un navire s'approchant de la formation ou du convoi, et être prêts à prendre les mesures nécessaires afin d'éviter l'abordage advenant que ce navire soit dans la route de la formation ou du convoi.

Porte-avions

- 4 Les navigateurs sont priés de porter attention aux mouvements incertains des porte-avions, lesquels doivent habituellement tourner dans le vent pendant les manœuvres de décollage ou d'appontage. Pendant les opérations de vol, les porte-avions montreront les feux et signaux prescrits par la Règle N° 27b) de l'Annexe 1 du *Règlement sur les abordages*. Les porte-avions peuvent aussi montrer des feux rouges ou blancs sur le pont d'envol pendant les opérations de vol de nuit.
- 5 Les navigateurs sont avertis que pendant la nuit, les porte-avions ont:
 - a) leurs feux de route placés en permanence hors de l'axe longitudinal du navire, à une distance horizontale considérablement réduite;
 - b) les autres positions dans lesquelles peuvent être placés leurs feux de côté sont les suivantes:
 - (i) de chaque côté de la coque,
 - (ii) sur chaque bord de la structure de l'îlot central; dans ce cas, le feu bâbord peut être placé à 30.5 m (100 pi) ou davantage à l'intérieur du côté bâbord de la coque du navire.
- 6 Certains porte-avions montrent les feux de mouillage comme il suit:

Quatre feux blancs disposés de la manière suivante:

Deux feux dans le même plan horizontal, un à bâbord et l'autre à tribord, placés sur la partie avant du navire, à une distance de pas plus de 1.5 m (5 pi) au-dessous du pont d'envol.

Deux feux dans le même plan horizontal, un à bâbord et l'autre à tribord, placés sur la partie arrière du navire, à une hauteur de pas moins de 4.6 m (15 pi) plus bas que celle des feux avant.

Chaque feu doit être visible dans un arc d'au moins 180°. Les feux avant doivent être visibles dans un arc minimum, s'étendant à partir d'un quart sur le devant opposé jusqu'à un quart depuis l'arrière sur leur propre côté, et les feux arrière, à partir d'un quart sur la hanche opposée jusqu'à un quart depuis l'avant sur leur propre côté.

Navires porteurs d'hélicoptères

- 7 Les navigateurs sont avisés que certains navires du Commandement maritime porteront des hélicoptères et qu'ils ne peuvent manœuvrer librement lorsque ces derniers décollent ou appontent. Ces navires sont dotés de hangars et de plates-formes d'envol, et lorsqu'ils sont en opération pendant la nuit, ils utilisent des phares de grande puissance à feux rouges ou blancs.

- 8 Ces navires peuvent en plus de porter les feux prescrits dans la Règle N° 27b) de l'Annexe 1 du *Règlement sur les abordages*, montrer pendant la nuit les feux suivants:
- a) Des feux rouges d'avertissement aux aéronefs, fixés au mât de misaine. Ces feux seront visibles à 360°, et seront allumés continuellement lorsqu'un hélicoptère sera dans le voisinage du navire.
 - b) Un groupe de six feux rouges, verts ou jaunes, monté sur le côté arrière du hangar d'hélicoptère et visible d'un côté à l'autre de la poupe, de 090° rouge à 090° vert. Ces feux seront utilisés par intermittence au besoin, lorsque les hélicoptères apponteront.
 - c) Des feux d'éclairage d'un blanc atténué sur le pont d'envol. Ces feux présenteront une lueur blanche aux autres navires.
 - d) Sur le pont d'envol, des phares à feux blancs de haute intensité montés sur le côté arrière du hangar, et visibles de 090° rouge à 090° vert d'un côté à l'autre de la poupe. Ces feux peuvent être utilisés après que l'hélicoptère a apponté. (Au lieu des feux blancs, des feux de pont rouges et des projecteurs à feux rouges peuvent aussi être utilisés).
 - e) L'officier qui exerce le commandement tactique, pourra, s'il le désire, utiliser les feux associés aux manœuvres des hélicoptères en plus des feux de tête de mât, des feux de côté et des feux pour rattraper.

Ravitaillement en mer

- 9 Les navires de guerre canadiens et alliés font fréquemment, de conserve avec des navires auxiliaires, des exercices de ravitaillement en mer. Les navires faisant partie de ces exercices sont habituellement joints par des filières d'envergure, ainsi que par des tuyaux flexibles, et montrent les signaux prescrits par la Règle N° 27b) de l'Annexe 1 du *Règlement sur les abordages*.
- 10 Les navigateurs sont avertis que les possibilités de manœuvre et de vitesse des navires qui effectuent des exercices étant limitées, les autres navires devront garder la route libre et se conformer aux Règles Nos 2 et 18 du *Règlement susmentionné*.
- 11 Feux et marques montrés par les véhicules de guerre des mines de l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord
- Les navigateurs sont prévenus que des navires de guerre et des hélicoptères canadiens et alliés ne peuvent manœuvrer librement lorsqu'ils sont engagés à des activités de guerre des mines. Ces navires ou avions peuvent être rencontrés seuls ou de conserve. On doit porter attention aux feux et aux marques montrés par ceux-ci durant ces opérations.

a. Chasseurs de mines

Les chasseurs de mines en opération montreront les feux et les marques prescrits par la Règle 27 b) de l'Annexe 1 du *Règlement sur les abordages*. Habituellement, à proximité des chasseurs de mines on trouvera des petites embarcations et des canots pneumatiques à partir desquels opèrent des plongeurs. Ceux-ci peuvent se trouver à une distance allant jusqu'à 1,000 m du chasseur de mines. Lorsque le chasseur de mines montre les feux ou marques prescrits par la règle No 27 (f) de l'annexe I du *Règlement sur les abordages*, les autres navires ne doivent pas s'en approcher à moins de 1 000 mètres. En plus des feux et des marques prescrits ci-dessus, lorsqu'un canot pneumatique est utilisé pour la plongée ou la destruction de mines, le chasseur de mines devra:

- (1) De jour
 - Hisser le pavillon "A" ou "B" du Code international des signaux, selon le cas.
- (2) De nuit
 - (a) transmettre la lettre "U" en code morse en faisant clignoter une lumière lorsque d'autres navires s'approchent de lui.
 - (b) émettre un signal d'avertissement conformément à la Règle 36 de l'Annexe 1 du *Règlement sur les abordages* si les navires qui l'approchent ne prennent pas les mesures pour l'éviter.

b. Canots des plongeurs

Lors des opérations de plongée ou de destructions de mines, le canot doit:

(1) De jour

Montrer ou être paré à montrer le pavillon "A" ou "B" du Code international des signaux, selon le cas, lorsque d'autres navires s'approchent de lui.

(2) De nuit

(a) montrer ou être paré à montrer un feu blanc visible sur tout l'horizon conformément à la Règle 23 c) de l'Annexe 1 du *Règlement sur les abordages*.

(b) être paré à émettre un signal pour appeler l'attention conformément à la Règle 36 de l'Annexe 1 du *Règlement sur les abordages*.

c. Dragueurs de mines

(1) Les dragueurs de mines en opération montreront les feux et les marques prescrits par la Règle 27 f) de l'Annexe 1 du *Règlement sur les abordages*. Les autres navires ne doivent pas s'approcher à moins de 1,000 m du dragueur de mines.

(2) En outre, les dragueurs de mines peuvent montrer les feux de tenue de position suivants:

Deux feux blancs superposés, à intensité variable, visibles à partir de 020° par l'avant du travers, de chaque bord jusqu'à l'arrière. Dans le cas de dragueurs de mines de plus petites dimensions où le feu inférieur pourrait ne pas être visible dans tout le secteur, il peut être nécessaire de porter deux feux inférieurs, un de chaque bord du navire, visibles à partir de 020° par l'avant du travers jusqu'à l'arrière.

d. Hélicoptères

L'hélicoptère devra être muni d'un feu scintillant ambre pour indiquer qu'il est en train de remorquer un engin.

Autorité : Ministère de la Défense nationale (QGDN)

39 Messages navals aux navires marchands canadiens y compris les petits bateaux et les bateaux de pêche

- 1 IL IMPORTE QUE LES CAPITAINES S'ASSURENT QUE LEURS OFFICIERS RADIO ET (OU) LES MEMBRES D'ÉQUIPAGE RESPONSABLES DE L'EXPLOITATION DES APPAREILS RADIO REÇOIVENT ET COMPRENNENT LE PRÉSENT AVIS.
- 2 Le Canada souscrit à l'organisation GBMS. Cette organisation assure la transmission des messages des autorités navales aux navires marchands du Commonwealth.
- 3 Les procédures pour la transmission des messages navals aux navires canadiens et à ceux du Commonwealth évoluant dans les zones canadiennes sont décrites ci-après. Ces messages seront d'une importance vitale pour la sécurité et la protection de votre navire.
 - I. *Les navires océaniques munis d'appareils radiotélégraphiques* se conformeront avec la procédure GBMS décrite dans l'Avis aux navigateurs annuel N° 3A de l'Amirauté. CETTE PROCÉDURE SERA MISE EN VIGUEUR PAR LE MESSAGE CANADIEN A.
 - II. *Les autres navires, principalement ceux munis d'appareils radiotéléphoniques (Caboteurs)* seront informés de l'entrée en vigueur des procédures d'urgence par un message spécial du Quartier général de la Défense nationale, diffusé sur la fréquence normale de travail de chaque centre SCTM, faisant à heures fixes des émissions sur le temps, et répété par intervalles jusqu'à ce qu'il soit suffisamment répandu. Ces émissions seront précédées d'un appel général à toutes les stations sur la fréquence d'appel. Lorsque l'ordre sera donné de mettre en vigueur les procédures décrites ici, les points suivants devront être notés et observés:
 - a) les navires continueront de recevoir des messages des centres SCTM de la Garde côtière desservant les eaux dans lesquelles ils naviguent;
 - b) les messages navals seront diffusés immédiatement après les émissions de bulletins météorologiques réguliers;
 - c) le texte de chaque message naval indiquera l'autorité navale d'où il émane et contiendra, si nécessaire, des détails sur la localité à laquelle il se rapporte. Le dernier renseignement dans le texte sera un groupe de six chiffres indiquant la date et l'heure de l'envoi du message.

Exemple:
À tous les navires marchands canadiens, ici Saint-John's radio Garde côtière. Voici un message du Quartier général de la Défense nationale (ou du Quartier général du Commandement maritime, ou du Quartier général maritime, Pacifique). Début du message ---- texte ----. Je répète ---- (répétition du texte). Fin du message. Ici Saint-John's radio Garde côtière. TERMINÉ
 - d) Les navires n'accuseront pas réception des messages à moins que le texte des messages ne leur indique expressément de le faire;
 - e) les navires devront garder le silence EXCEPTÉ pour :
 - (i) signaler les cas de détresse et l'activité de tout ennemi;
 - (ii) transmettre le trafic commercial essentiel, c.-à-d. les affaires du navire. Selon certaines circonstances, la transmission du trafic commercial essentiel pourra faire l'objet de restrictions. Des renseignements et des instructions ayant trait à ces restrictions feront l'objet d'un message et seront diffusés par les stations côtières. Les messages privés ou personnels seront interdits.
- 4 Ces procédures peuvent être mises à l'essai de temps à autre lors d'exercices navals. Demande est faite aux capitaines des navires qui reçoivent des messages d'essai de faire parvenir par la poste, par l'entremise des propriétaires des navires, au Quartier général de la Défense nationale, Ottawa, Canada, de brefs rapports indiquant la date et l'heure ainsi que leur position approximative au moment de la réception du message. Le texte des messages d'essai commencera et se terminera toujours par l'expression: Ceci est un message d'essai.
- 5 Prière est faite aux officiers radio et autres personnes intéressées, de noter qu'en temps de paix, les messages navals canadiens et de l'Amirauté sont seulement transmis par les centres de Services de communications et de trafic maritime de la Garde côtière canadienne.

Autorité : Ministère de la Défense nationale (QGDN)

40 Système de prévision de la contamination à l'usage des navires de commerce en mer et système MERWARN

Référence : OTAN ATP-45

1 Introduction

Les retombées radioactives provenant d'explosions nucléaires et la contamination provenant d'attaques chimiques et biologiques (ci-après appelées contamination) sur des objectifs maritimes et terrestres, et plus particulièrement terrestres, peuvent toucher de grands espaces maritimes situés à proximité. Les zones atteintes dépendront des conditions atmosphériques dominantes et les navires qui se trouveront à proximité de ces zones seront en grand danger. Il est donc essentiel que les navigateurs soient avertis des risques de retombées et de contamination afin que :

- a) des mesures de défense passive puissent être prises, comme par exemple l'utilisation du système de lavage;
- b) la route puisse être modifiée, au besoin, afin d'éviter les zones dangereuses.

2 Zones dangereuses

Lors d'une émission sur terre de substances nucléaires, tous les navires se trouvant dans les eaux s'étendant jusqu'à 200 milles marins d'une côte doivent être considérés comme étant dans une zone dangereuse susceptible d'être exposée à des retombées provenant de l'émission.

3 Point zéro (PZ)

Point à la surface de la terre situé au centre d'une explosion nucléaire prévue ou réelle ou verticalement au-dessus ou en-dessous.

4 Système MERWARN – Alertes transmises aux navires de commerce en mer

Un système simplifié de diffusion de messages d'alerte de contamination a été mis sur pied dans tous les pays de l'OTAN dans le but de diffuser aux navires de commerce en mer, par l'intermédiaire du système MERCOMMS et des stations côtières de radio, les messages d'alerte de contamination dangereuse. Ce système comprend cinq types de messages transmis par les autorités maritimes de l'OTAN.

- a) Message MERWARN NBC vent résultant (MERWARN NBC EDM). Le message MERWARN NBC EDM est une prévision des retombées provenant de l'explosion en surface d'une arme nucléaire d'une mégatonne (1 MT) pour une zone maritime précise et pour un intervalle de temps déterminé. Il donne aux capitaines des navires observant une explosion nucléaire une indication immédiate de la zone qui risque d'être touchée par les retombées.
- b) Message MERWARN NBC 3 NUC. Le message MERWARN NBC 3 NUC est émis après une attaque nucléaire et fournit des données sur les retombées prévues d'une explosion nucléaire donnée ou de plusieurs explosions identifiées dans le message.
- c) Message MERWARN NBC micrométéo (MERWARN NBC CDM). Ce message contient une prévision des données météorologiques nécessaires à l'établissement de la zone de risques chimiques.
- d) Message MERWARN NBC 3 CHEM. Ce message est émis pour donner une alerte immédiate concernant les zones prévisibles de risques et de contamination.
- e) ORDRE DE DÉROUTEMENT MERWARN. Il s'agit d'un ordre général de déroutement, fondé sur les menaces de retombées, qui fournit aux navires de commerce naviguant isolément des instructions de déroutement à caractère général.

Nota : Dans certains cas, il peut être préférable de diffuser les alertes de contamination au moyen de message en clair plutôt que de messages MERWARN. Les messages décrits aux rubriques a), b) et c) ci-dessus sont expliqués plus en détail dans les paragraphes qui suivent. Les procédures relatives aux attaques biologiques en mer sont identiques aux procédures relatives aux attaques sur terre et sont décrites au chapitre 9 du document ATP-45 de l'OTAN.

5 Autorités responsables de l'émission des messages MERWARN et des messages de déroutement

Les autorités responsables de l'émission des messages MERWARN et des messages de déroutement sont désignées par les commandants nationaux ou les commandants de l'OTAN avant le début des opérations.

6 Degré d'urgence des messages NBC

Tous les messages MERWARN NBC doivent avoir un degré d'urgence FLASH (Z) pour assurer un traitement rapide sur tous les réseaux militaires entre l'autorité responsable de l'émission des messages et le système MERCOMMS et/ou les stations côtières de radio. Ce degré d'urgence ne doit pas être utilisé lorsque les règles d'utilisation du signal international de sécurité (TTT sur les circuits à ondes entretenues et Sécurité sur les circuits phoniques) s'appliquent. (Voir le paragraphe 7.)

7 Méthode de diffusion

Tous les messages MERWARN NBC EDM, MERWARN NBC CDM, MERWARN NBC 3 CHEM et MERWARN NBC 3 NUC doivent être transmis en clair, en utilisant le TMG précédé du signal international de sécurité (TTT sur les circuits à ondes entretenues et Sécurité sur les circuits phoniques), à partir de la station MERCOMMS appropriée et de toutes les stations côtières de radio de la zone concernée. Ainsi, les capitaines n'ont pas à se soucier de l'origine des messages, mais uniquement des zones maritimes visées par chaque message.

8 Responsabilités du relais

Les autorités responsables de l'émission des messages sont chargées d'assurer le relais avec :

- a) la station radio terrienne côtière appropriée (INMARSAT), la station côtière de radio sous leur contrôle et/ou les autres stations côtières de radio dans leur zone géographique;
- b) leurs propres autorités nationales (pour transmission aux navires de commerce non reliés au système MERCOMMS);
- c) les autorités responsables de l'émission des messages MERWARN voisines et les autorités chargées de transmettre les messages de déroutement aux navires dans la zone géographique visée par chaque message MERWARN NBC 3 NUC.

Nota : Les autorités responsables de l'émission des messages MERWARN voisines sont chargées d'assurer le relais avec la station radio terrienne côtière et la station côtière de radio sous leur contrôle, si nécessaire.

9 Message MERWARN NBC EDM

Le message MERWARN NBC EDM est une prévision des retombées provenant de l'explosion en surface d'une arme d'une mégatonne (1 MT) pour une zone maritime précise et un intervalle de temps déterminé. Il donne aux capitaines des navires observant une explosion nucléaire une indication immédiate de la zone qui risque d'être touchée par les retombées. Les messages MERWARN NBC EDM sont émis toutes les 12 heures à partir du moment de l'activation du système MERCOMMS et demeurent en vigueur pendant 12 heures à partir de la date et de l'heure données dans la première ligne du message (A). Si les conditions météorologiques changent, il est possible que les autorités responsables de l'émission des messages aient à augmenter la fréquence d'émission du message MERWARN NBC EDM. Le message MERWARN NBC EDM d'origine est automatiquement remplacé par le dernier message MERWARN NBC EDM émis. Le format type du message est le suivant :

- a) Identificateur du message (MERWARN NBC EDM) et groupe date-heure (TMG) du début de la période de validité de 12 heures.
- b) Zone maritime de validité précisée.
- c) Direction du vent résultant (en degrés, 3 chiffres) et vitesse du vent (en nœuds, 3 chiffres).
- d) Longueur sous le vent de la Zone I (en milles marin, 3 chiffres).
- e) Renseignements supplémentaires.

Exemple :

- a) MERWARN NBC EDM 180600ZSEP1999
- b) Mer Baltique à l'Ouest de 15° 00' E
- c) 045 - 020
- d) 078
- e) AUCUN

Nota : Les rubriques b), c) et d) peuvent être répétées pour différentes zones maritimes, si nécessaire.

10 MERWARN NBC 3 NUC, format type

Le message MERWARN NBC 3 NUC est émis après une attaque nucléaire produisant des retombées et fournit des données sur les retombées prévues d'une explosion ou de plusieurs explosions identifiées dans le message. Les messages MERWARN NBC 3 NUC sont émis aussitôt que possible après l'attaque et à intervalles de 6 heures par la suite (le plus près possible de l'heure ronde) aussi longtemps que les risques de retombées persistent. Ils contiennent des renseignements qui permettent au capitaine d'un navire de tracer la zone de risques. Le format type des messages MERWARN NBC 3 NUC contient les rubriques ALFA, DELTA, FOXTROT et PAPAB du message militaire NBC 3 NUC (voir le document ATP-45, chapitre 2). La structure du message MERWARN NBC 3 NUC est la suivante :

MERWARN NBC 3 NUC (identificateur du message)

- ALFA : Numéro d'ordre de l'attaque (défini par l'autorité maritime)
DELTA : Groupe date-heure de l'explosion (TMG)
FOXTROT : Emplacement de l'attaque (latitude et longitude ou lieu géographique) et qualificatif (2 chiffres, conformément au document ATP-45, annexe C, paragraphe C.17)
PAPAB : Vitesse du vent résultant (3 chiffres et unité de mesure), longueur sous le vent de la Zone I (3 chiffres et unité de mesure), rayon du nuage (2 chiffres et unité de mesure), lignes radiales gauche et droite de la zone de risques de retombées prévue (3 chiffres et unité de mesure chacune)

Exemple :

MERWARN NBC 3 NUC

ALFA/UK/NBCC/02-001/N//
DELTA/021405ZSEP1999//
FOXTROT/451230N014312E/AA//
PAPAB/012KTS/028NM/02NM/272DGT/312DGT//

11 MERWARN NBC 3 NUC, format en langage clair

Il se peut que le format type du message MERWARN NBC 3 NUC ne convienne pas après une attaque nucléaire multiple produisant des retombées à partir de plusieurs explosions réparties sur une zone d'objectifs importante ou complexe. Dans ce cas, l'alerte sera diffusée par l'intermédiaire d'un texte en clair, de nature plus générale, précisant la zone touchée et le déplacement probable des retombées.

Exemple 1 :

MERWARN NBC 3 NUC

ALFA/UK/02-001/N//
DELTA/021405ZSEP1999//

Les retombées s'étendent des environs de Glasgow jusque dans l'Est de l'Irlande à 021405Z et elles se déplacent vers l'ouest à une vitesse de 12 nœuds. La mer d'Irlande risque d'être atteinte dans une zone de 60 milles marins de la côte Britannique.

Exemple 2:

MERWARN NBC 3 NUC

ALFA/IT/15-001/N//
DELTA/150630ZFEV1999//

Les retombées prévues pour 150830Z risquent de couvrir la mer Adriatique à l'Est de la côte de Bari/Brindisi jusqu'à une distance de 30 milles marins. Les retombées se déplacent vers le sud-est à une vitesse de 16 nœuds, mais faiblissent. Elles ne présenteront plus de risques après 151000Z.

12 MERWARN NBC CDM

Le message MERWARN NBC CDM contient les renseignements dont le capitaine d'un navire de commerce a besoin pour prévoir les risques liés aux attaques chimiques et biologiques. Le message MERWARN NBC CDM est émis au besoin par l'intermédiaire du système MERCOMMS et demeure en vigueur conformément aux renseignements fournis. Si les conditions météorologiques changent, le message MERWARN NBC CDM peut être mis à jour au besoin.

a) Le format type est le suivant :

ALFA : Identificateur du message (MERWARN NBC CDM), groupe date-heure (TMG) du début de la période de validité de 6 heures
BRAVO : Zone maritime de validité précisée
CHARLIE : Direction représentative du vent (en degrés, 3 chiffres), et vitesse représentative du vent (en degrés, 3 chiffres)
DELTA : Longueur maximale de la zone de risques sous le vent (en milles marins, 3 chiffres)
ECHO : Renseignements supplémentaires

Exemple :

ALFA MERWARN NBC CDM 180600ZSEP1999//
BRAVO MER BALTIQUE À L'OUEST DE 15°00'E//
CHARLIE 045/020//
DELTA 010//
ECHO AUCUN//

13 MERWARN NBC 3 CHEM

MERWARN NBC 3 CHEM. Ce message est émis pour donner une alerte immédiate concernant les zones prévisibles de risques et de contamination. Les rapports MERWARN NBC 3 CHEM sont émis aussitôt que possible après chaque attaque. Ils contiennent suffisamment de renseignements pour permettre au capitaine d'un navire de tracer la zone de risques sous le vent.

a) Le format type du message MERWARN NBC 3 CHEM est le suivant :

MERWARN NBC 3 CHEM (identificateur du message)

ALFA : Numéro d'ordre de l'attaque (défini par l'autorité maritime)
DELTA : Groupe date-heure (Z) du début et de la fin de l'attaque
FOXTROT : Emplacement de l'événement
GOLF : Moyen de lancement
INDIA : Renseignements fournis
PAPAA : Attaque prévue et zone de risques

Nota : Si la vitesse représentative du vent est de 5 nœuds ou moins, ou si elle est variable, cette rubrique sera formée de trois (3) chiffres plutôt que de coordonnées représentant le rayon d'un cercle, en milles marins, centré sur l'emplacement de l'attaque donné à la rubrique FOXTROT.

YANKEE : Direction et vitesse représentative du vent
ZULU : Renseignements sur les conditions météorologiques en vigueur
GENTEXT : Commentaires

Nota : Certaines des rubriques ci-dessus peuvent ne pas être présentes dans le rapport reçu, mais suffisamment de renseignements seront fournis pour pouvoir tracer la zone de risques sous le vent.

- b) Il se peut que le format type du message MERWARN NBC 3 CHEM ne convienne pas après une attaque chimique multiple présentant des risques à partir de plusieurs points d'attaque ou de dépôt répartis sur une zone d'objectifs importante ou complexe. Dans ce cas, l'alerte sera diffusée par l'intermédiaire d'un texte en clair, de nature plus générale, précisant les zones touchées et le déplacement probable des agents chimiques.

Exemple 1 :

MERWARN NBC 3 CHEM

ALFA/DA/NBCCC-4/003/C//
DELTA/020300ZSEP1999//
GENTEXT/UN RISQUE DE CONTAMINATION AU GAZ NEUROTOXIQUE PERSISTE DE NORFOLK À HATERRAS À 020300ZSEP1999. LE NUAGE DE GAZ SE DÉPLACE VERS LE SUD-EST À UNE VITESSE DE 17 NŒUDS. LA ZONE MARITIME S'ÉTENDANT JUSQU'À 100 MILLES MARINS DE LA CÔTE RISQUE D'ÊTRE TOUCHÉE À PARTIR DE 020600ZSEP1999//

Exemple 2 :

MERWARN NBC 3 CHEM

ALFA/DA/NBCC-3/003/C//
DELTA/020300ZSEP1999//
GENTEXT/ UN RISQUE DE CONTAMINATION AU GAZ NEUROTOXIQUE PERSISTE À 020600SEP99 ET LE NUAGE DEVRAIT SE DÉPLACER AU-DESSUS DES ZONES MARITIMES S'ÉTENDANT JUSQU'À 40 MILLES À L'EST DE LA CÔTE DE NORFOLK À HATTERAS. LE NUAGE DEVRAIT S'ÊTRE DISPERSÉ À 021000ZSEP1999//

14 ORDRE DE DÉROUITEMENT MERWARN

Outre les messages MERWARN NBC EDM et MERWARN NBC 3 NUC, les autorités maritimes peuvent, si les circonstances l'exigent, émettre des ordres généraux de déroutement fondés sur les menaces de retombées. Ces messages fournissent aux navires de commerce naviguant isolément des instructions de déroutement à caractère plus général à l'aide de l'identificateur de contrôle naval (CN) ORDRE DE DÉROUITEMENT MERWARN.

- a) ORDRE DE DÉROUITEMENT MERWARN
- b) La Manche est fermée. Toute navigation en mer du Nord doit s'effectuer au nord d'une ligne délimitée par le 52^e degré N jusqu'à 031500ZSEP1999.

15 Autres moyens de diffusion de l'alerte

Le document ATP-2, volume II, donne des instructions sur les signaux que doivent afficher les navires ayant reçu un message MERWARN NBC 3 NUC visant leur zone. Les navires arrivant de la haute mer mais restant au-delà de la portée optique ou auditive des stations côtières doivent continuer à assurer la veille radio afin de recevoir les messages MERWARN.

ANNEXE A

Tracé des zones de retombées des messages MERWARN – Mesures à prendre par les capitaines

1 Direction du vent résultant et vitesse du vent

Les vents dans l'atmosphère varient considérablement avec l'altitude, à la fois en direction et en vitesse, et exercent une influence majeure sur la distribution des retombées radioactives provenant d'un nuage nucléaire. La contamination la plus dangereuse tombera à la surface le long d'une ligne définie par le vent moyen qui souffle entre la surface et le milieu du nuage nucléaire. À l'aide des renseignements relatifs aux conditions du vent dans l'espace aérien situé entre la surface et la hauteur du nuage nucléaire, les centres de cueillette de données NBC calculent la direction et la vitesse moyenne du déplacement des particules radioactives entre le nuage nucléaire et la surface. Les résultats de ces calculs permettent de prévoir les retombées, exprimées en terme de direction du vent résultant et de vitesse du vent. Il convient de noter que la direction du vent résultant est la direction vers laquelle souffle le vent. Cette direction est aussi appelée axe des retombées. Puisque la direction et la vitesse du vent en surface sont généralement très différentes de celles du vent résultant, il ne faut pas utiliser ces données pour estimer le déplacement des retombées.

2 Critères de prévision des retombées

La zone de prévision des retombées se divise en deux zones, la Zone I et la Zone II, dont les définitions sont les suivantes :

- a) La Zone I est la zone d'intérêt immédiat. À l'intérieur de cette zone, il existe des secteurs où le personnel exposé et non protégé peut recevoir des doses supérieures ou égales à 150 cGy en un laps de temps de 4 heures. Des pertes parmi le personnel peuvent survenir dans certaines parties de cette zone.
- b) La Zone II est la zone de risques secondaires. À l'intérieur de cette zone, la dose totale reçue par le personnel exposé et non protégé ne devrait pas, en principe, atteindre 150 cGy dans les 4 heures suivant l'arrivée réelle des retombées, même lorsque les retombées radioactives stagnent sur le pont du navire.
- c) On dehors de ces deux zones, le risque de radiation sera moindre. La dose totale reçue par le personnel exposé et non protégé ne devrait pas dépasser 75 cGy.

AVERTISSEMENT

Il faut tenir compte en tout temps des doses de radiation externe et interne. Les temps de séjour potentiels dans des zones contaminées précises peuvent entraîner une exposition égale à la dose maximale permise dans toutes les zones susmentionnées. De plus, il s'agit d'un principe de dose maximale permise qui exige une mise en application rigoureuse de l'ALARA.

3 Gabarit de prévision des retombées

Pour simplifier le tracé et la présentation d'une zone de retombées par les navires, tout en conservant une certaine précision, il faut utiliser un gabarit de prévision des retombées. La figure G40-I donne un gabarit de prévision des retombées qui peut être utilisé aussi bien par les navires de guerre que les navires de commerce. Le tableau contenant les rayons de nuage et les distances de sécurité (en bas du gabarit) doit être utilisé uniquement par les navires de guerre et non par les navires de commerce. Pour simplifier encore davantage le processus, les navires de commerce doivent utiliser les rayons de nuage et les distances de sécurité ci-dessous :

- a) Tracé à partir d'un message MERWARN NBC EDM : utiliser un rayon de nuage de 10 milles marins et une distance de sécurité de 15 milles marins dans tous les cas.
- b) Tracé à partir d'un message MERWARN NBC 3 NUC : utiliser le rayon de nuage donné dans le message MERWARN NBC 3 NUC et, dans tous les cas, une distance de sécurité de 15 milles marins.

4 Tracé des zones de retombées à bord des navires de commerce

Lorsqu'une explosion nucléaire est transmise par message MERWARN NBC 3 NUC, le capitaine d'un navire de commerce doit immédiatement tracer la zone de retombées en utilisant les renseignements fournis par le message. Lorsque le navire ne reçoit pas de message MERWARN NBC 3 NUC, c.-à-d. lorsque l'explosion nucléaire est observée du navire lui-même, il faut utiliser les données contenues dans le message MERWARN NBC EDM en vigueur. Les procédures de tracé sont presque identiques dans les deux cas. Il faut utiliser le gabarit transparent de prévision des retombées et exécuter le tracé dans l'ordre suivant :

- a) Trouver le quatrième et le cinquième champ de la rubrique PAPAB (lignes radiales gauche et droite de la zone de retombées) et calculer la médiane. Cette ligne correspond à la direction sous le vent. Tracer le nord de la grille à partir du centre de la rose du compas inversée (PZ) en mesurant sur la rose un nombre de degrés égal à la direction sous le vent calculée ci-dessus.
- b) En utilisant l'échelle de la carte sur laquelle le tracé doit être appliqué et le PZ pour centre et la longueur sous le vent de la Zone I (rubrique PAPAB, deuxième champ) pour rayon, tracer un arc entre les deux lignes radiales imprimées sur le gabarit de chaque côté de l'axe des retombées. En utilisant le double de la longueur de la Zone I comme rayon, tracer un deuxième arc représentant la longueur sous le vent de la Zone II.
- c) En utilisant la même échelle et en prenant le PZ pour centre, tracer un demi cercle en amont du vent par rapport au PZ, le rayon de ce cercle étant le rayon donné dans le message MERWARN NBC 3 NUC, (rubrique PAPAB, troisième champ). Les demi-cercles pré-imprimés peuvent être utiles.
- d) Tracer les tangentes joignant l'intersection de l'arc de la Zone I et des deux lignes radiales aux extrémités du demi-cercle rayon du nuage.
- e) Définir la zone dans laquelle les poussières radioactives devraient se déposer à un moment donné après l'explosion :
 - (1) Multiplier la vitesse du vent résultant (message MERWARN NBC 3 NUC, rubrique PAPAB, premier champ) par le temps écoulé après l'explosion (en heures); le résultat étant une distance en milles marins.
 - (2) À partir de cette distance, ajouter et soustraire une distance de sécurité de 15 milles marins (voir le paragraphe 4.b.) pour tenir compte de la taille du nuage, de la diffusion et des fluctuations du vent. Le résultat obtenu donne deux distances.
 - (3) En utilisant le PZ pour centre et les deux distances obtenues en (2) pour rayons, tracer des arcs sur la zone de prévision des retombées.
 - (4) La surface comprise entre les deux arcs englobera, dans la plupart des cas, l'aire de dépôt des retombées à ce moment précis après l'explosion. (Voir l'exemple au par. 5).

5 Tracé d'un message MERWARN NBC 3 NUC

Exemple :

- a) Données transmises

MERWARN NBC 3 NUC

ALFA/UK/NBCC/09-001/N//
DELTA/091715ZSEP1999//
FOXTROT/PLYMOUTH/AA//
PAPAB/018KTS/040NM/05NM/275DGT/315DGT//

- b) Problème

Déterminer la zone de prévision des retombées et la zone dans laquelle les retombées devraient se déposer en surface à 091845ZSEP1999.

c) Solution

Voir la figure 11-II.

- (1) Calculer la direction sous le vent en utilisant le 295° degré comme médiane à partir des lignes radiales gauche et droite données dans la rubrique PAPAB, quatrième et cinquième champs. Tracer sur le gabarit le nord de la grille à partir du PZ en passant par le 295° degré de la rose du compas inversée sur le gabarit.
- (2) La rubrique PAPAB indique que la longueur sous le vent de la Zone I est de 40 milles marins. La longueur sous le vent de la Zone II est donc de $2 \times 40 = 80$ milles marins. En utilisant l'échelle de la carte, le PZ comme centre et 40 et 80 milles marins comme rayons, tracer les arcs entre les deux lignes radiales.
- (3) La rubrique PAPAB, troisième champ, indique que le rayon du nuage est de 5 milles marins. En utilisant le PZ comme centre et 5 milles marins comme rayon, tracer le demi-cercle rayon du nuage en amont du PZ par rapport au vent. Les demi-cercles pré-imprimés peuvent être utiles.
- (4) Relier les extrémités du demi-cercle rayon du nuage aux intersections des lignes radiales gauche et droite et de l'arc de la Zone I.
- (5) 091845Z est situé $1\frac{1}{2}$ heure après l'explosion. La rubrique PAPAB, premier champ, fournit la vitesse du vent résultant, c.-à-d. 18 nœuds.
 $18 \text{ nœuds} \times 1\frac{1}{2} \text{ h} = 27 \text{ milles marins}$
La distance de sécurité est toujours de 15 milles marins
 $27 + 15 = 42 \text{ milles marins}$
 $27 - 15 = 12 \text{ milles marins}$
- (6) Avec PZ comme centre et 42 et 12 milles marins comme rayons, tracer les deux arcs sur le gabarit des retombées. La zone comprise entre les deux arcs et les lignes tracées représente l'aire de dépôt prévue des retombées en surface à 091845ZSEP1999.

6 Tracé de la contamination à bord des navires de commerce

Lorsqu'une attaque chimique est transmise par message MERWARN NBC 3 CHEM, la procédure suivante doit être respectée :

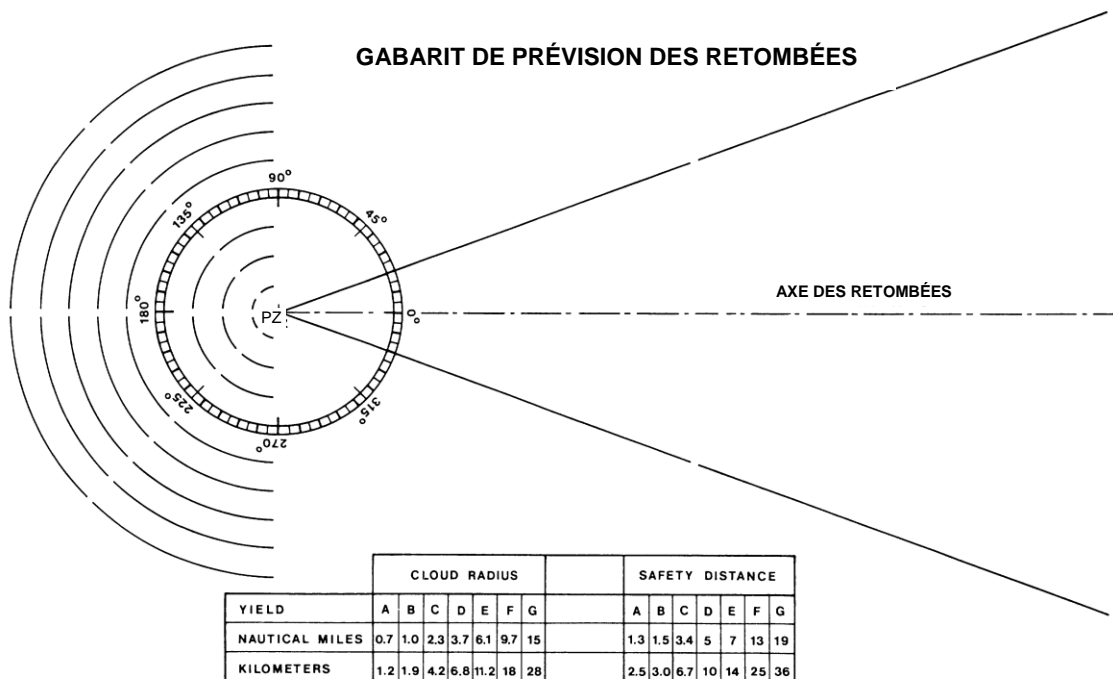
- a) Tracer l'emplacement de l'attaque à partir des détails fournis dans la rubrique FOXTROT.
- b) Tracer les coordonnées ou le rayon du cercle donnés dans la rubrique PAPAA.

7 Observations faites sans message MERWARN NBC 3 CHEM

Lorsque le navire ne reçoit pas de message MERWARN NBC 3 CHEM mais reçoit un rapport d'observation d'attaque ou un rapport local d'attaque, la procédure suivante doit être respectée :

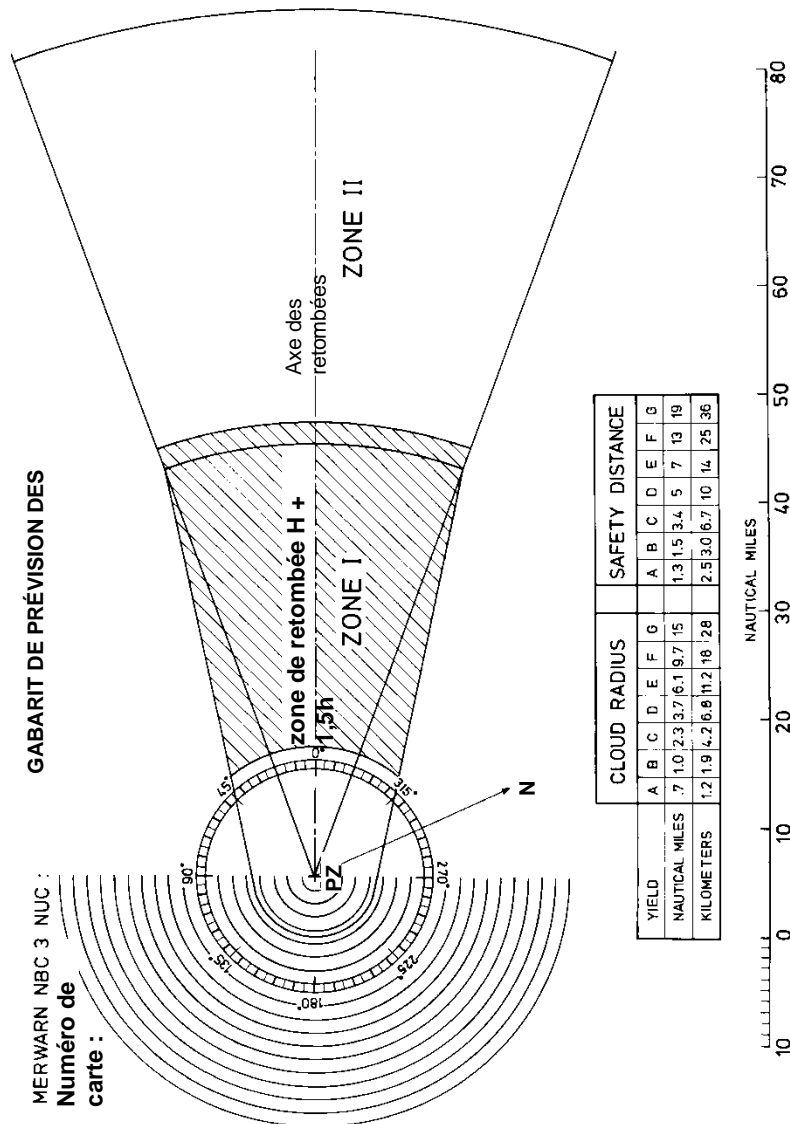
- a) Indiquer l'emplacement réel ou soupçonné de l'attaque sur la carte.
- b) Tracer un cercle d'un rayon de 0,5 mille marin centré sur l'emplacement de l'attaque. À partir du centre de la zone d'attaque, tracer une ligne indiquant la direction représentative du vent donnée dans la rubrique CHARLIE du message MERWARN NBC CDM.
- c) Placer le centre du gabarit de prévision des retombées chimiques du navire au centre de la zone d'attaque. Placer l'axe longitudinal du gabarit sur la ligne indiquant la direction représentative du vent.
- d) En maintenant l'axe longitudinal du gabarit sur la ligne indiquant la direction représentative du vent, déplacer le gabarit en amont par rapport au vent jusqu'à ce que les lignes du 20° degré du gabarit fasse des tangentes avec le cercle autour de la zone d'attaque.
- e) Marquer les tangentes au moyen des trous dans le gabarit. Relier ces marques au cercle de la zone d'attaque.

- f) Si l'agent chimique est identifié comme étant un agent neurologique, prendre la longueur de la zone de risques sous le vent pour le niveau miosis dans le document ATP-45, annexe E pour l'agent identifié. Mesurer cette longueur à partir du centre de la zone d'attaque le long de la ligne indiquant la direction sous le vent et la tracer. À partir de ce point, tracer une ligne perpendiculaire à la ligne indiquant la direction représentative du vent jusqu'à ce qu'elle croise les deux tangentes.
- g) Si l'agent est inconnu, utiliser une longueur de zone de risques sous le vent de 44 milles marins comme s'il s'agissait de la pire éventualité.
- h) La zone de risques est maintenant définie comme étant la zone délimitée par :
- (1) Le rayon en amont de la zone d'attaque par rapport au vent.
 - (2) Les tangentes de 20°.
 - (3) La ligne indiquant la longueur de la zone de risques sous le vent.
- i) Des ajustements à la longueur de la zone de risques sous le vent peuvent être faits lorsque l'agent est identifié.



PUISSANCE	RAYON DU NUAGE							DISTANCE DE SÉCURITÉ						
	A	B	C	D	E	F	G	A	B	C	D	E	F	G
MILLES MARINS	0,7	1,0	2,3	3,7	6,1	9,7	15	1,3	1,5	3,4	5	7	13	19
KILOMÈTRES	1,2	1,9	4,2	6,8	11,2	18	28	2,5	3,0	6,7	10	14	25	36

Figure G40-I, Gabarit de prévision des retombées



PUISSANCE	RAYON DU NUAGE							DISTANCE DE SÉCURITÉ						
	A	B	C	D	E	F	G	A	B	C	D	E	F	G
MILLES MARINS	0,7	1,0	2,3	3,7	6,1	9,7	15	1,3	1,5	3,4	5	7	13	19
KILOMÈTRES	1,2	1,9	4,2	6,8	11,2	18	28	2,5	3,0	6,7	10	14	25	36

Figure 40-II, Tracé des retombées au moyen du gabarit de prévision des retombées

ANNEXE B

Instructions à suivre par les capitaines en cas d'URGENCE - Protection contre les retombées nucléaires

- 1 Il se peut que des attaques à l'aide d'armes nucléaires soient dirigées contre des objectifs terrestres se trouvant près de la route que doit emprunter le navire. Ces attaques produiront probablement des retombées radioactives qui couvriront une grande partie de la surface de la mer où le navire devra passer. Il peut être possible d'émettre une alerte générale indiquant les zones susceptibles de présenter des risques à un moment donné.

- 2 Comme les retombées risquent d'être sous forme de poussière fine, laquelle pourrait bien être invisible, il faut observer les précautions qui suivent lors de retombées nucléaires.
- 3 Si le navire est muni des instruments nécessaires pour détecter les retombées, les précautions ci-après peuvent être réduites en conséquence.

Précautions à prendre

- 4 Si le navire possède un plan préétabli de contre mesures relatives à la radioactivité, suivre ce plan à la lettre. Si un tel plan n'existe pas, prendre les mesures indiquées ci-dessous.
 - a) Choisir un groupe ou des groupes de compartiments, le plus bas possible à l'intérieur du navire et le plus éloigné possible des murailles, où l'équipage pourra s'abriter. Ces espaces doivent être pourvus d'installations sanitaires et de suffisamment de nourriture pour la durée du passage à travers la zone dangereuse. Les espaces choisis doivent pouvoir être complètement isolés en fermant toutes les ouvertures de ventilation ou autre.
 - b) Descendre à l'intérieur du navire ou recouvrir le plus possible le matériel qui se trouve sur les ponts exposés, particulièrement le matériel absorbant, tel que câbles, toiles, etc. S'assurer que les magasins de vivres et les cuisines sont fermés, ainsi que toutes les ouvertures. Arrêter tous les ventilateurs, fermer ou masquer les ouvertures de ventilation ou autre qui ne sont pas essentielles au fonctionnement des machines et à la production de vapeur. En l'absence de dispositifs de fermeture convenables, il est recommandé de se servir de couvertures de toile et de ruban adhésif.
 - c) Afin de prévenir la contamination, placer les tuyaux et les lances utilisés pour la lutte contre les incendies et le nettoyage des ponts de façon qu'ils fournissent un arrosage continu sur la surface des ponts exposés et sur la superstructure. S'il est impossible d'arroser toute la surface de la superstructure et des ponts exposés, concentrer les efforts sur le poste de navigation et le dessus des postes d'abris et des chambres des machines.
 - d) Si l'arrosage continu des parties supérieures est impossible, organiser des groupes qui laveront à intervalles rapprochés les ponts exposés et la superstructure afin de réduire l'accumulation de poussière contaminée.
 - e) Réduire au strict minimum le nombre de personnes devant rester sur les ponts exposés ou dans les chambres des machines pour assurer la bonne marche du navire. Le reste de l'équipage doit demeurer dans les postes d'abris.
 - f) S'assurer que les personnes qui doivent rester dans les endroits exposés (y compris les chambres des machines, à moins que la ventilation puisse être arrêtée) sont vêtues correctement (privilégier le port du ciré) et que leur peau est entièrement couverte, si possible.
 - g) Afin d'atténuer le plus possible le dosage individuel de radiation, il faut, lors du passage, tout en tenant compte du nombre de spécialistes présents, remplacer aussi souvent que possible les personnes occupant des postes exposés ou relativement peu protégés (y compris dans les chambres des machines). Ne pas oublier que ce conseil s'applique également au capitaine. Ce dernier doit s'abriter autant que le permet la conduite efficace du navire.
 - h) S'assurer que les personnes qui ont été exposées enlèvent au moins leur vêtement de dessus et lavent le plus rapidement possible toutes les parties exposées, principalement les mains, la figure et le cou, avant de retourner dans le poste d'abri et particulièrement avant de boire ou de manger.
 - i) Afin de minimiser la propagation de la contamination, restreindre tout mouvement non nécessaire dans le navire.
 - j) À moins de nécessité, ne pas distiller d'eau de mer pour en faire de l'eau potable lorsque le navire se trouve dans la zone dangereuse.
 - k) Aussitôt que possible après avoir passé la zone dangereuse, arroser complètement les ponts exposés et la superstructure.

Autorité : Ministère de la Défense nationale (MDN)

41 Avertissement général concernant les feux de route et de mouillage montrés par les navires canadiens de Sa Majesté

Les navigateurs, propriétaires de navires et autres personnes intéressées sont avisés qu'il est possible que les navires canadiens de Sa Majesté ne puissent, en raison de leur construction spéciale, se conformer au règlement suivant:

Règlement sur les abordages - Règle N° 23a) (ii) de l'Annexe 1. Les navires canadiens de Sa Majesté ont été dispensés de porter le second feu de route.

Autorité : Loi de 2001 sur la Marine marchande du Canada
Ministère de la Défense nationale (QGDN)

42 Accord entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques sur la prévention des incidents en mer au-delà de la mer Territoriale

Note : Cet avis a été supprimé de l'*édition annuelle des Avis aux navigateurs*.

43 Mise en garde concernant les navires s'approchant des zones d'accès contrôlé entourant les installations navales canadiennes de Sa Majesté, les navires de guerre et les navires de guerre alliés faisant route, au mouillage ou immobiles

1. Les armateurs et les navigateurs sont avisés que le terme "zone d'accès contrôlé" se réfère à une zone désignée par le Ministre de la Défense nationale comprenant tout l'espace aérien correspondant au-dessus de ladite zone ainsi que l'eau et le sol sous cette zone.
2. On est prié de noter la définition suivante : le terme "navire" désigne un Navire canadien de Sa Majesté tel que défini au paragraphe 2(1) de la *Loi sur la défense nationale* ou un navire sous le contrôle d'une force en transit qui est présente légalement au Canada en vertu de la *Loi sur les forces étrangères présentes au Canada* ou de quelque autre disposition.
3. Les navigateurs sont avertis par la présente que les coordonnées des zones d'accès contrôlé seront communiquées dans la prochaine mise à jour disponible des cartes marines concernées.
4. Les navigateurs sont avertis que le MDN a désigné comme zones d'accès contrôlé certaines étendues ou parties d'étendues d'eau décrites dans l'Ordre sur les zones d'accès contrôlé (ports de Halifax, Esquimalt et Nanoose). Les étendues d'eau décrites ci-dessous sont désignées par la présente comme étant des zones d'accès contrôlé pour une période indéterminée.

ACCÈS AUX ZONES D'ACCÈS CONTRÔLÉ

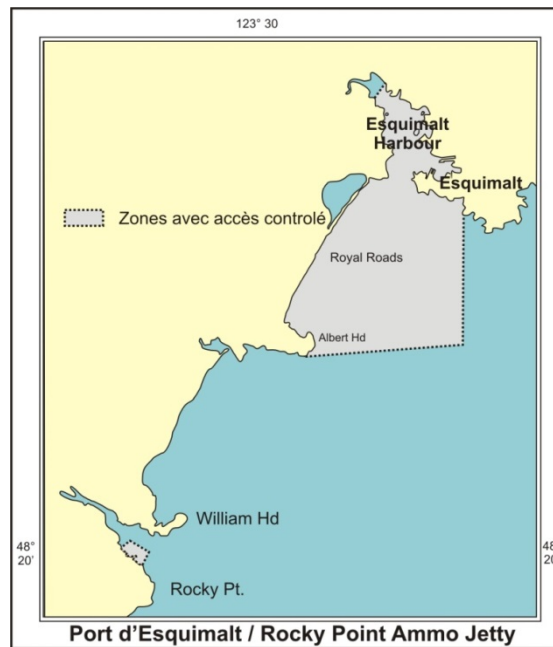
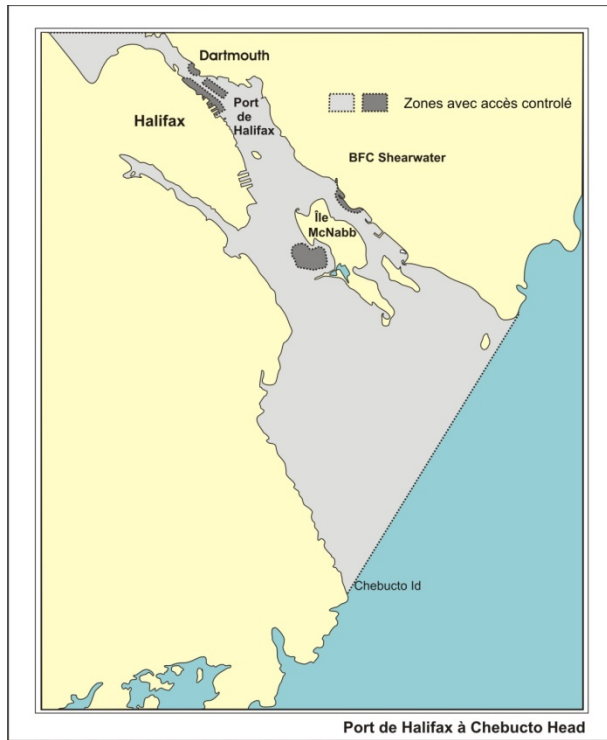
5. Eu égard à la sûreté ou à la sécurité, le Chef d'état-major de la Défense peut :
 - a. permettre à des personnes ou à des classes de personnes d'avoir accès à une zone d'accès contrôlé sans conditions;
 - b. permettre à des personnes ou à des classes de personnes d'avoir accès à une zone d'accès contrôlé selon les conditions que le Chef d'état-major de la Défense considère comme appropriées dans les circonstances; ou
 - c. interdire à des personnes ou à des classes de personnes l'accès à une zone d'accès contrôlé.
6. Le Ministère donnera avis dès que possible à toutes les personnes susceptibles d'être concernées que l'accès à une zone d'accès contrôlé est permis ou interdit et les informera des conditions d'accès à cette zone et de toute modification relativement à cette permission, cette interdiction ou ces conditions par le truchement de l'Édition annuelle des Avis aux navigateurs, de l'Avis mensuel aux navigateurs et des Services locaux du trafic maritime (STM). Les navigateurs sont encouragés à contacter le capitaine de port de Sa Majesté du lieu concerné s'ils ont déterminé que leur route de navigation passera par une zone de contrôle désignée.
7. Les navigateurs sont avertis que toute personne pénétrant dans une zone d'accès contrôlé ou quittant celle-ci se soumettra, à la demande d'un agent de sécurité, à une fouille de sa personne ou de toute propriété ou chose sous son contrôle. Advenant qu'une personne refuse de se soumettre à une telle fouille, alors :
 - a. si ladite personne cherche à pénétrer dans la zone d'accès contrôlé, elle pourra s'y voir refuser l'accès; ou
 - b. si ladite personne quitte la zone, cette personne ou toute propriété ou chose sous son contrôle seront susceptibles d'être fouillées par un agent de sécurité, fouille qui ne sera réalisée qu'au moyen de la force nécessaire à cette fin.
8. Un agent de sécurité pourra fouiller sans mandat toute propriété ou chose dans une zone d'accès contrôlé s'il a des motifs raisonnables de croire que cette propriété ou chose constitue ou contient quelque chose qui puisse menacer la sûreté ou la sécurité des NCSM, du personnel du MDN, des forces étrangères présentes au Canada et des installations du MDN.
9. Toute personne présente dans une zone d'accès contrôlé avec permission se conformera à toute condition d'accès établie pour cette zone et à toute directive émise par un agent de sécurité en vertu du présent Ordre, et ladite personne et toute propriété ou chose sous son contrôle seront susceptibles d'être expulsée ou retirées de la zone par un agent de sécurité si cette personne ne se conforme pas à ces conditions ou directives.

10. Toute personne présente sans permission dans une zone d'accès contrôlé se conformera à toute directive émise par un agent de sécurité en vertu du présent Ordre, et ladite personne ou toute propriété ou chose sous son contrôle seront susceptibles d'être expulsée ou retirées de la zone par un agent de sécurité si cette personne ne se conforme pas à une quelconque de ces directives

ZONES D'ACCÈS CONTRÔLÉ DANS LES PORTS DE HALIFAX (N-É) ET D'ESQUIMALT ET DE NANOOSE (C-B).

- 11 a. Halifax, Nouvelle-Écosse - L'étendue d'eau dans le port de Halifax et l'étendue d'eau contiguë délimité par a ligne droite reliant les coordonnées suivantes :
- (1) 44°30,19'N., 63°31,19'W
 - (2) 44°35,55'N., 63°26,61'W
- b. Esquimalt, Colombie-Britannique
- (1) L'étendue d'eau dans le port d'Esquimalt délimitée au nord-ouest par la ligne droite reliant les coordonnées 48°27,13'N., 123°27,23'W. et 48°27,36'N., 123°27,01'W., et l'étendue d'eau contiguë délimitée par les lignes droites reliant les coordonnées suivantes :
 - (a) 48°25,31'N, 123°25,21'W
 - (b) 48°23,21'N, 123°25,21'W
 - (c) 48°23,03'N, 123°28,79'W
 - (2) L'étendue d'eau contiguë à la jetée navale au Dépôt de munitions des Forces canadiennes de Rocky Point, à la base d'Esquimalt des Forces canadiennes, et délimitée par les lignes droites reliant les coordonnées suivantes :
 - (a) 48°20,04'N, 123°33,20'W
 - (b) 48°20,16'N, 123°32,98'W
 - (c) 48°20,12'N, 123°32,70'W
 - (d) 48°19,98'N, 123°32,56'W
 - (e) 48°19,78'N, 123°32,69'W
- c. Nanoose Bay, Colombie-Britannique : L'étendue d'eau dans le port de Nanoose et l'étendue d'eau contiguë délimitée par les lignes droites reliant les coordonnées suivantes :
- (a) 49°16,38'N, 124°07,05'W
 - (b) 49°16,38'N, 124°06,05'W
 - (c) 49°15,96'N, 124°06,05'W
 - (d) 49°15,94'N, 124°06,32'W
 - (e) 49°15,28'N, 124°06,30'W

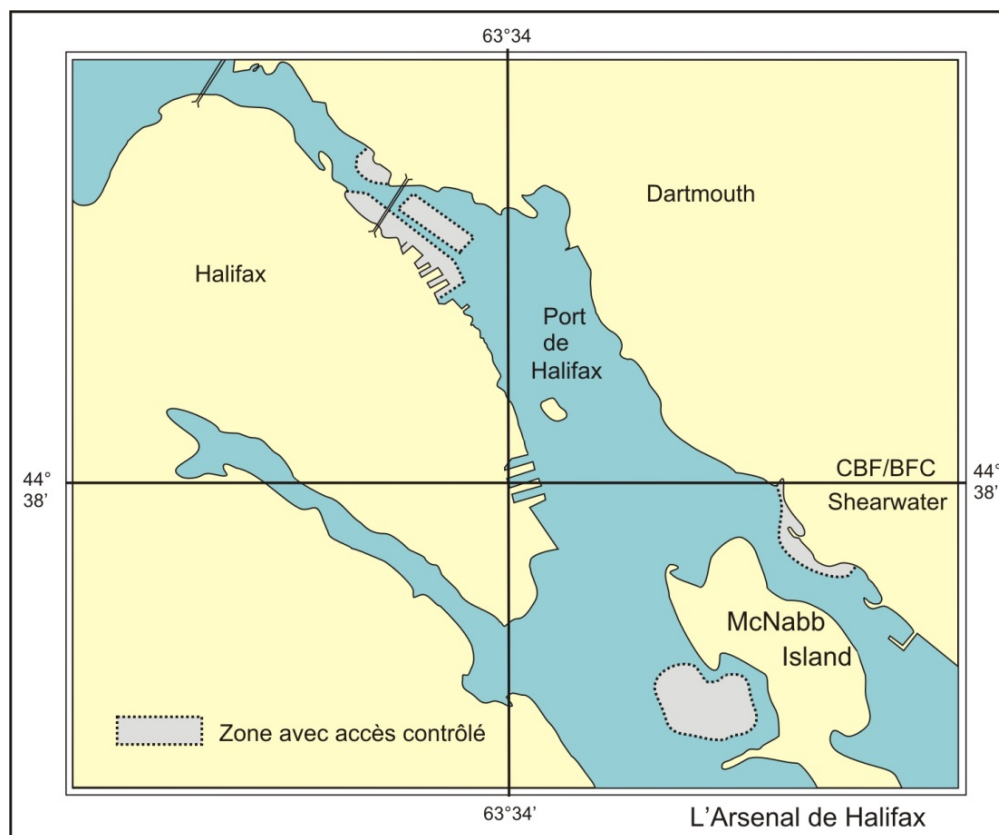
PARTIE F – DÉFENSE NATIONALE - AVIS DES FORCES ARMÉES

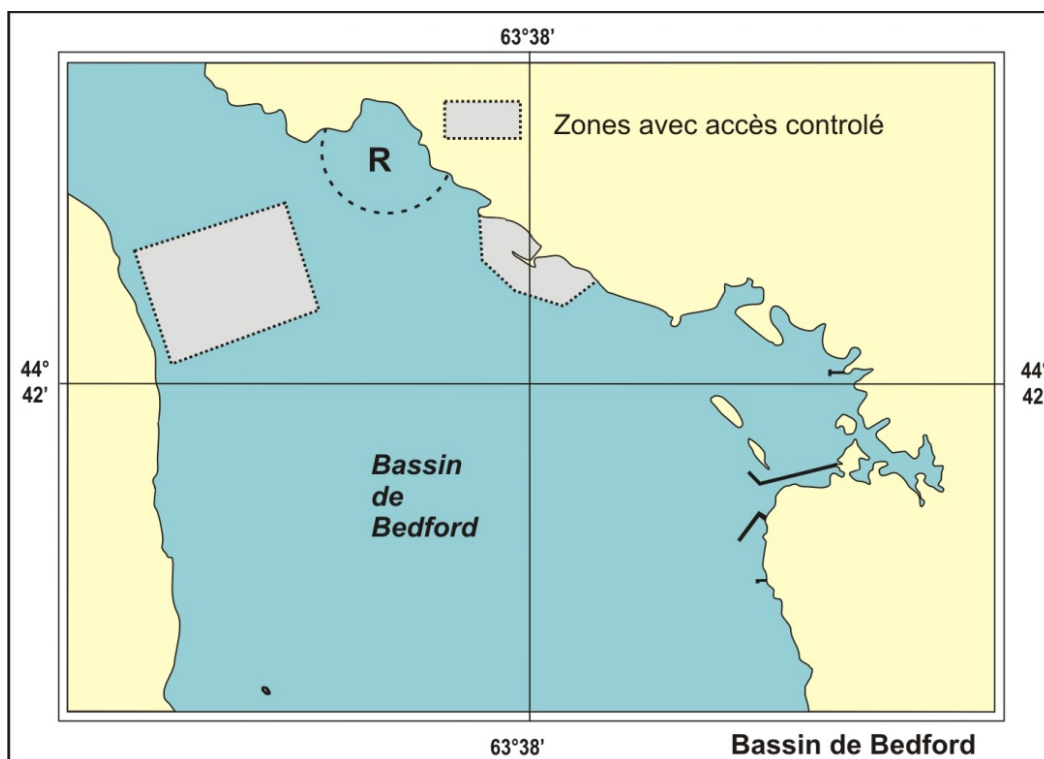


ZONES D'ACCÈS CONTRÔLÉ À L'INTÉRIEUR DES PORTS

- d. L'étendue d'eau dans le port de Halifax contiguë à la jetée navale NA1 à la base des Forces canadiennes de Halifax et délimitée par les lignes droites reliant les coordonnées suivantes :
- (a) 44°37,98'N, 63°31,50'W
 - (b) 44°37,86'N, 63°31,48'W
 - (c) 44°37,81'N, 63°31,42'W
 - (d) 44°37,73'N, 63°31,55'W
 - (e) 44°37,58'N, 63°31,43'W
 - (f) 44°37,45'N, 63°31,22'W
 - (g) 44°37,38'N, 63°30,93'W
 - (h) 44°37,45'N, 63°30,75'W
- e. L'étendue d'eau dans le port de Halifax contiguë aux jetées navales NB, NC, ND, NE, NF, NG, NH, NI, NJ et NK2 à la base des Forces canadiennes de Halifax et délimitée par les lignes droites reliant les coordonnées suivantes :
- (a) 44°39,87'N, 63°35,52'W
 - (b) 44°39,93'N, 63°35,40'W
 - (c) 44°39,78'N, 63°35,12'W
 - (d) 44°39,49'N, 63°34,55'W
 - (e) 44°39,33'N, 63°34,43'W
 - (f) 44°39,20'N, 63°34,64'W
- f. L'étendue d'eau dans le port de Halifax contiguë à la jetée navale NL3 à la base des Forces canadiennes de Halifax et délimitée par les lignes droites reliant les coordonnées suivantes :
- (a) 44°40,22'N, 63°35,27'W
 - (b) 44°40,14'N, 63°35,42'W
 - (c) 44°40,03'N, 63°35,35'W
 - (d) 44°39,96'N, 63°35,19'W
 - (e) 44°39,98'N, 63°35,09'W
- g. L'étendue d'eau dans le port de Halifax contiguë à la jetée navale NN3 à la base des Forces canadiennes de Halifax et délimitée par les lignes droites reliant les coordonnées suivantes :
- (a) 44°42,52'N, 63°38,23'W
 - (b) 44°42,38'N, 63°38,22'W
 - (c) 44°42,29'N, 63°38,08'W
 - (d) 44°42,24'N, 63°37,87'W
 - (e) 44°42,32'N, 63°37,73'W
- h. L'étendue d'eau du port de Halifax située dans le Bassin de Bedford et délimitée par les lignes droites reliant les coordonnées suivantes :
- (a) 44°42,06'N, 63°39,55'W
 - (b) 44°42,23'N, 63°38,92'W
 - (c) 44°42,55'N, 63°39,06'W
 - (d) 44°42,41'N, 63°39,71'W
 - (e) 44°42,06'N, 63°39,55'W
- i. L'étendue d'eau dans le port de Halifax située au sud du pont MacDonald et délimitée par les coordonnées suivantes :
- (a) 44°39,92'N, 63°34,91'W
 - (b) 44°39,63'N, 63°34,34'W
 - (c) 44°39,51'N, 63°34,48'W
 - (d) 44°39,77'N, 63°35,05'W
 - (e) 44°39,92'N, 63°34,91'W

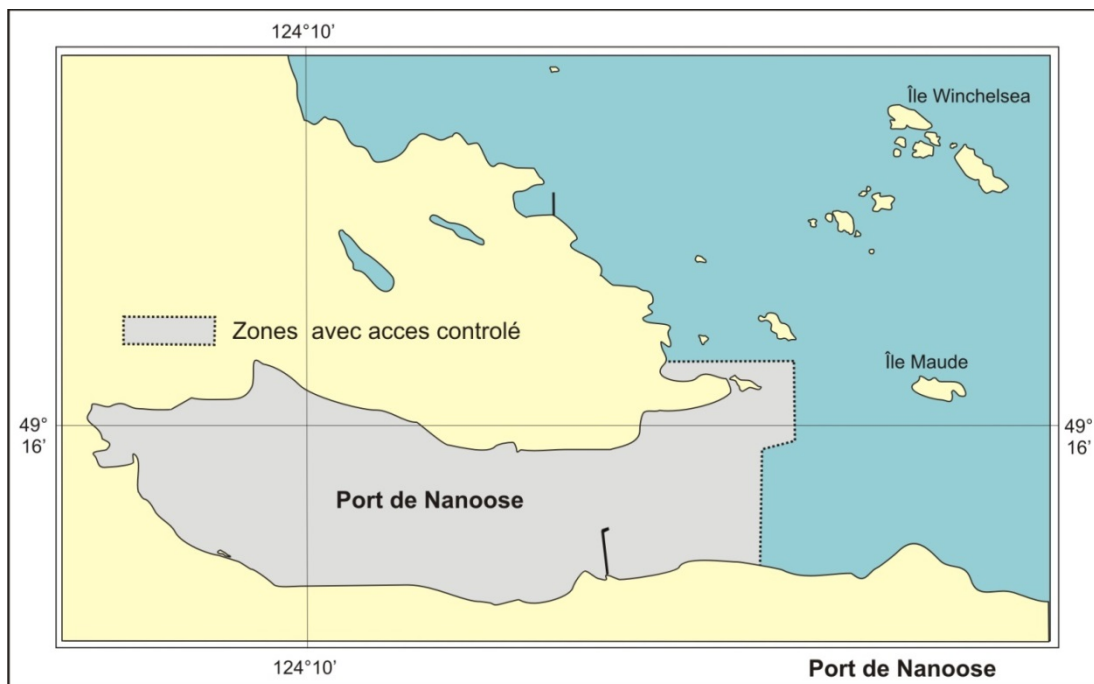
- j. L'étendue d'eau dans le port de Halifax située près de l'île McNabs et délimitée par les lignes droites reliant les coordonnées suivantes :
- (a) 44°36,34'N, 63°32,45'W
 - (b) 44°36,32'N, 63°32,05'W
 - (c) 44°36,37'N, 63°31,85'W
 - (d) 44°36,39'N, 63°31,72'W
 - (e) 44°36,65'N, 63°31,76'W
 - (f) 44°36,74'N, 63°31,92'W
 - (g) 44°36,69'N, 63°32,14'W
 - (h) 44°36,80'N, 63°32,30'W
 - (i) 44°36,73'N, 63°32,66'W
 - (j) 44°36,34'N, 63°32,45'W
- k. L'étendue d'eau dont le périmètre est à 200 mètres du périmètre d'un navire se déplaçant dans le port de Halifax ou dans les eaux contiguës et délimitée par la ligne droite reliant les coordonnées 44°30,19'N., 63°31,19'W. et 44°35,55'N., 63°26,61'W.
- l. L'étendue d'eau dont le périmètre est à 500 mètres du périmètre d'un navire immobile, y compris un navire au mouillage, dans le port de Halifax.





- m. L'étendue d'eau dans le port d'Esquimalt contiguë aux jetées navales à la base des forces canadiennes d'Esquimalt et délimitée par les lignes droites reliant les coordonnées suivantes :
- (a) 48°25,73'N, 123°26,25'W
 - (b) 48°25,90'N, 123°26,53'W
 - (c) 48°26,15'N, 123°26,44'W
 - (d) 48°26,21'N, 123°26,05'W
 - (e) 48°26,12'N, 123°25,72'W
- n. L'étendue d'eau dans le port d'Esquimalt contiguë aux jetées navales à la base des Forces canadiennes d'Esquimalt et délimitée par les lignes droites reliant les coordonnées suivantes :
- (a) 48°26,91'N, 123°26,99'W
 - (b) 48°26,88'N, 123°26,65'W
 - (c) 48°26,31'N, 123°26,52'W
 - (d) 48°26,13'N, 123°26,61'W
 - (e) 48°26,18'N, 123°26,90'W
- o. L'étendue d'eau dont le périmètre est à 200 mètres du périmètre d'un navire faisant route dans le port d'Esquimalt et délimitée au nord-ouest par la ligne droite reliant les coordonnées 48°27,13'N., 123°27,23'W. et 48°27,36'N., 123°27,01'W. ou à l'intérieur de l'étendue d'eau contiguë délimitée par les lignes droites reliant les coordonnées suivantes :
- (a) 48°25,31' N, 123°25,21'W
 - (b) 48°23,21' N, 123°25,21'W
 - (c) 48°23,03' N, 123°28,79'W

- p. L'étendue d'eau dont le périmètre est à 100 mètres du périmètre d'un navire immobile, y compris un navire au mouillage, dans le port d'Esquimalt et délimitée au nord-ouest par la ligne droite reliant les coordonnées 48°27,13'N., 123°27,23'W. et 48°27,36'N., 123°27,01'W. ou à l'intérieur de l'étendue d'eau contiguë délimitée par les lignes droites reliant les coordonnées suivantes :
- (a) 48°25,31'N, 123°25,21'W
 - (b) 48°23,21'N, 123°25,21'W
 - (c) 48°23,03'N, 123°28,79'W
- q. L'étendue d'eau contiguë à la jetée navale au Dépôt de munitions des Forces canadiennes de Rocky Point et délimitée par les lignes droites reliant les coordonnées suivantes :
- (a) 48°20,04'N, 123°33,20'W
 - (b) 48°20,16'N, 123°32,98'W
 - (c) 48°20,12'N, 123°32,70'W
 - (d) 48°19,98'N, 123°32,56'W
 - (e) 48°19,78'N, 123°32,69'W
- r. L'étendue d'eau dans le port de Nanoose contiguë aux jetées navales dans les Zones expérimentales maritimes et d'essai des Forces canadiennes et délimitées par les lignes droites reliant les coordonnées suivantes :
- (a) 49°15,93'N, 124°08,10'W
 - (b) 49°15,83'N, 124°08,10'W
 - (c) 49°15,82'N, 124°09,01'W
 - (d) 49°15,93'N, 124°09,46'W
 - (e) 49°16,15'N, 124°09,50'W
- s. L'étendue d'eau dont le périmètre est à 200 mètres du périmètre d'un navire faisant route à l'intérieur du port de Nanoose ou sur l'étendue d'eau contiguë et délimitée par les lignes droites reliant les coordonnées suivantes :
- (a) 49°16,38'N, 124°07,05'W
 - (b) 49°16,38'N, 124°06,05'W
 - (c) 49°15,96'N, 124°06,05'W
 - (d) 49°15,94'N, 124°06,32'W
 - (e) 49°15,28'N, 124°06,30'W
- t. L'étendue d'eau dont le périmètre est à 100 mètres du périmètre d'un navire immobile, y compris un navire au mouillage, à l'intérieur du port de Nanoose ou sur l'étendue d'eau contiguë, et délimitée par les lignes droites reliant les coordonnées suivantes :
- (a) 49°16,38'N, 124°07,05'W
 - (b) 49°16,38'N, 124°06,05'W
 - (c) 49°15,96'N, 124°06,05'W
 - (d) 49°15,94'N, 124°06,32'W
 - (e) 49°15,28'N, 124°06,30'W



Autorité : Ministère de la Défense nationale (QGDN)

G RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

44 L'Organisation hydrographique internationale

Le Bureau hydrographique international fut créé à la suite de conférences internationales qui avaient les objectifs suivants :

Examiner l'opportunité pour toutes les nations maritimes, d'adopter des méthodes semblables pour la préparation, l'établissement et la publication des cartes marines et des documents nautiques; publier ces documents sous la forme la plus appropriée et facilement accessible; d'instituer un système d'échange réciproque et rapide d'informations hydrographiques entre tous les pays, et faire en sorte que les experts hydrographes du monde entier aient la possibilité de se rencontrer pour se consulter et discuter des questions hydrographiques d'intérêt général.

Présentement des statuts déterminés démontrent clairement les objectifs du Bureau, cependant, ceux des conférences antérieures s'appliquent encore généralement.

Quatre conférences internationales eurent lieu; la première fut la Conférence internationale maritime de Washington en 1889; la deuxième et la troisième furent les Congrès internationaux sur la navigation qui eurent lieu à St-Petersburg en 1908 et 1912; et la quatrième fut la première Conférence hydrographique internationale sous l'égide de la Grande Bretagne et de la France qui eut lieu à Londres en 1919.

Le Bureau hydrographique international commença à fonctionner en 1921 avec la participation de 19 États-membres. Depuis, le nombre de ses membres s'est accru et compte maintenant quatre-vingt-un États-membres.

La Principauté de Monaco fut choisie comme siège du Bureau; d'une part à cause de sa situation centrale, mais d'autre part à cause de l'offre généreuse du Prince Albert 1^{er} de Monaco, (lequel était profondément intéressé par l'océanographie), de mettre à la disposition du Bureau les locaux nécessaires à son fonctionnement. Le Prince Souverain actuellement régnant, S.A.S. Albert II, a gracieusement accordé la même faveur au Bureau sans limitation de durée.

Le Bureau est dirigé par un Comité composé de trois directeurs qui doivent obligatoirement être de nationalités différentes élus pour un terme de 5 ans. Présentement, les directeurs sont: Robert Ward (Australie) (Président), Mustafa Iptes (Turquie), et Gilles Bessero (France).

L'OHI conserve un caractère strictement apolitique et ne travaille que pour le bien des navigateurs de toutes les nations. Elle ne fait pas valoir les règles ou règlements, mais établit plutôt les standards hydrographiques qui ont été convenus par les États-membres. Alors, il est à espérer d'obtenir, en autant que possible, l'uniformisation des cartes et documents nautiques produits par les Bureaux hydrographiques du monde.

Afin que ce travail soit révisé et développé, des conférences régulières sont tenues à intervalles de cinq ans. Sont présents à ces conférences, des délégués de chaque État-membre, des observateurs d'organisation scientifique internationale ainsi que des non-membres.

À la 9^{ième} Conférence hydrographique internationale à Monaco en mai 1967, une convention a été adoptée en vue d'établir le Bureau comme une organisation intergouvernementale. Cette convention est entrée en vigueur le 22 septembre 1970, la date à laquelle le nouveau titre d'Organisation hydrographique internationale est devenu officiel. La dénomination de Bureau hydrographique international désigne seulement le siège de l'Organisation. La prochaine conférence internationale hydrographique aura lieu en 2017 à Monaco.

Visitez le site Internet de l'Organisation hydrographique internationale à <http://www.iho.int/>

Autorité : Service hydrographique du Canada (SHC)

45 Système géodésique des cartes marines

Le Service hydrographique du Canada (SHC) produit des cartes marines basées sur divers systèmes géodésiques, tels que le Système de référence géodésique de l'Amérique du Nord 1983 (NAD83), le Système de référence géodésique de l'Amérique du Nord 1927 (NAD27), de systèmes de référence géodésiques astronomiques locaux et d'autres. La disposition exacte du carroyage sur une carte marine dépend du système géodésique utilisé.

En raison de satellites ainsi que d'autres techniques modernes d'arpentage, il est maintenant possible d'établir des systèmes de référence globaux. Conséquemment, le NAD83, qui, aux fins de la cartographie est équivalent au Système géodésique mondial 1984 (WGS84), a été choisi pour remplacer les différents anciens systèmes. Quoiqu'un changement de système géodésique ne changera pas le rapport entre les entités cartographiées, la latitude et la longitude de chaque entité changeront.

En général, les cartes du SHC imprimées après 1986 portent une note précisant le système géodésique sur lequel la carte est basée. Les renseignements que renferment cette note permettent aux navigateurs de déterminer si une correction en latitude et en longitude doit être effectuée en convertissant les positions géographiques du NAD83 (WGS84) au système géodésique de la carte.

Les navigateurs doivent être conscients que la latitude et la longitude sur les systèmes de navigation à lecture directe sont basées sur un système géodésique spécifique.

Lorsque les systèmes de navigation par satellite (ex. GPS) sont rapportés au NAD83 (WGS84), les positions obtenues de tels systèmes peuvent être portées directement sur les cartes du SHC qui sont basées sur le NAD83.

Un récepteur dont le système géodésique sélectionné est le NAD 83 fournira une position qui doit être corrigée par la valeur moyenne du déplacement indiquée sur la carte avant de pouvoir la reporter avec précision sur une carte basée sur le NAD27 ou sur un autre système géodésique. C'est la méthode la plus précise de reporter des positions établies à partir du NAD83 (WGS84) sur une carte basée sur le NAD27 ou un autre système géodésique. Cette procédure fournira des positions plus précises que celles obtenues directement des systèmes de navigation par satellite lorsque le navigateur a choisi le NAD27 comme système géodésique. La raison étant que le système de navigation par satellite calcule la position géographique en utilisant le NAD83 pour ensuite convertir les coordonnées au NAD27. Les différents degrés de précision compris dans les opérations de transformation qu'utilisent les divers systèmes de navigation peuvent donner d'importantes différences dans les positions géographiques.

D'importantes erreurs de positionnement peuvent se produire lorsque les navigateurs d'outre-mer règlent leurs systèmes de navigation sur un système géodésique autre que le NAD83, WGS84 ou NAD27.

Autorité : Service hydrographique du Canada (SHC)

46 Bureaux régionaux de la Garde côtière canadienne

Les navigateurs ou toute autre personne désirant communiquer avec la Garde côtière canadienne concernant les aides à la navigation peuvent le faire en s'adressant aux bureaux suivants :

<p>RÉGION DE L'ATLANTIQUE</p> <p>St. John's, NL B.P. 5667 St. John's, NL A1C 5X1</p> <p>Surintendant Aides à la navigation et voies navigables 1-709-772-2800 (B)</p> <p>Superviseur Opération des aides à la navigation Téléphone : 1-709-772-6131 (A)</p> <p>SCTM Reférer à ARNM (F/N)</p> <p>Provinces Maritimes B.P. 1236 NE, PE, NB Charlottetown, PE C1A 7M8</p> <p>Superviseur Opérations des aides à la navigation Téléphone : 1-902-566-7936 (B)</p> <p>Avis à la navigation 1-709-695-2168 (B) Téléphone : 1-902-564-7751 (B) 1-800-686-8676 (B)(SF)</p> <p>Courriel : notshippax@dfo-mpo.gc.ca notshipsyd@dfo-mpo.gc.ca</p>	<p>RÉGION DU CENTRE ET DE L'ARCTIQUE</p> <p>Bureau du Centre et de l'Arctique 105, rue McGill, 5e étage Montréal, QC H2Y 2E7</p> <p>Centre des opérations 1-514-283-1753 (B) 1-855-209-1976 (B) (N/F) (SF)</p> <p>Courriel : XCA-MontrealOps@dfo-mpo.gc.ca</p> <p>Québec, QC Surintendant Aides à la navigation et voies navigables 101, boul. Champlain Québec, QC G1K 7Y7</p> <p>Téléphone: 1-418-648-3574 (B)</p> <p>SECTEUR SAINT-LAURENT</p> <p>Québec, QC Superviseur Aides à la navigation 101, boul. Champlain Québec, QC G1K 7Y7</p> <p>Téléphone: 1-418-649-6999 (B) Télécopieur: 1-418-649-5169 (B) Courriel: Aides-Nav-Quebec.XLAU@dfo-mpo.gc.ca</p> <p>Avis à la navigation 1-418-233-2308 (B)(N/F) Réseau d'alerte et d'avertissement</p> <p>Téléphone : 1-418-648-4366 (B)(N/F) 1-800-363-4735 (B)(H/N)(TF)</p> <p>SECTEUR GRANDS LACS</p> <p>Parry Sound, ON Superviseur Aides à la navigation 28, rue Waubeek Parry Sound, ON P2A 1B9</p> <p>Téléphone: 1-705-773-4322 (A) Avis à la navigation 1-613-925-0666 (B)</p>
<p>RÉGION DE L'OUEST</p> <p>Victoria, BC Surintendant Aides à la navigation et voies navigables 25, rue Huron Victoria, BC V8V 4V9</p> <p>Téléphone: 1-250-480-2602 (A) 1-800-667-2179 (SF)</p> <p>Courriel: CCGBaseVICMNS@pac.dfo-mpo.gc.ca</p>	

Les services sont disponibles en **(B)** français et en anglais **(A)** anglais seulement **(SF)** sans frais **(F/N)** nuit et jours fériés