

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 RES. 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 (Ont.) 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 figure A.1). De plus, afin de coordonner les opérations SAR maritimes locales, deux Centres secondaires de sauvetage maritime (MRSC), opérés par du personnel de la Garde côtière, sont situés à Québec, QC et St. John's, T.-N.-L.. (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 de mission de recherche et sauvetage 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 RES, les pouvoirs du JRCC/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 RES. 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 (voir la figure 1).

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'écotille 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 RES.

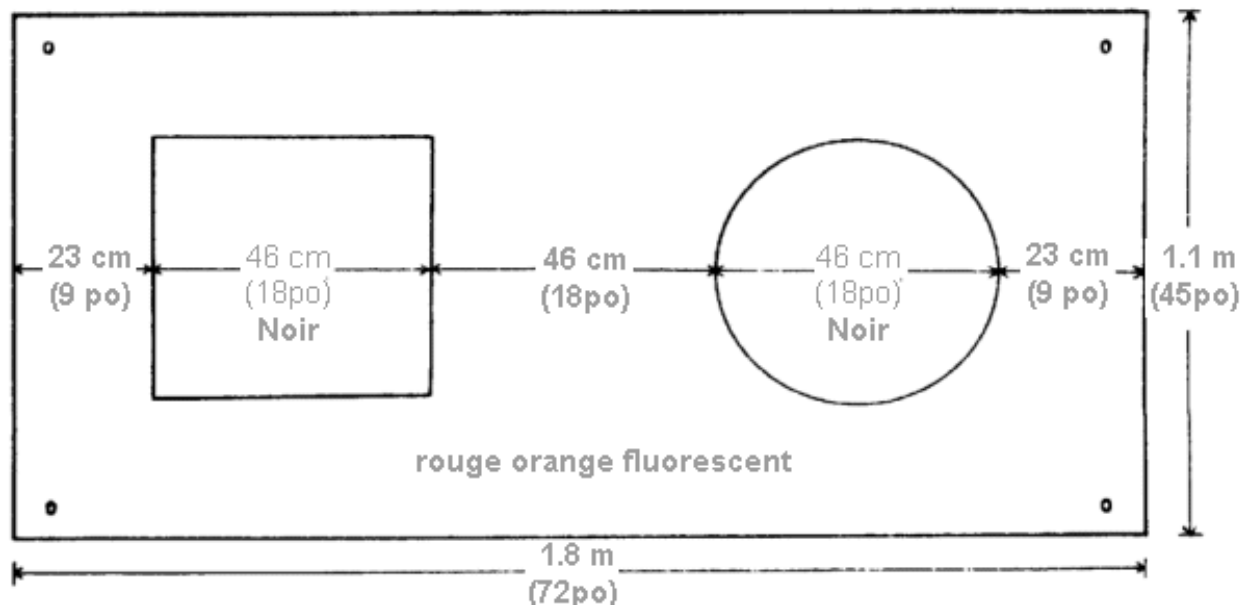


Figure 1 – Diagramme canadien du signal de détresse montré aux aéronefs par les navires

La peinture choisie doit être fluorescente afin d'éviter que les propriétés réfléchissantes ne soient grandement diminuées.

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 répondants 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)
JRCC Halifax	1-800-565-1582 (Région des Maritimes) +1-902-427-8200 (Satellite, Local, ou hors zone) +1-902-427-2114 (fax) jrcchalifax@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) mrsqbc@dfo-mpo.gc.ca (Courriel)
MRSC St. John's	1-800-563-2444 (Région de Terre-Neuve & Labrador) +1-709-772-5151 (Satellite, Local, ou hors zone) +1-709-772-2224 (fax) mrsjsj@sarnet.dnd.ca (Courriel)

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 Postes de SAR basés 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 :

St. Anthony (saisonnier), Twillingate (saisonnier), Old Perlican (saisonnier), 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 :

Victoria, Tofino, Bamfield, Port Hardy, Vancouver, Powell River, Campbell River, Bella Bella, Sandspit, Prince Rupert, Ganges, French Creek et Tahsis. 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 Postes de SAR basés 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, Kegaska et Québec pour la partie Fleuve Saint-Laurent. Dans la partie Grands Lacs, les stations d'embarcations de sauvetage sont situées à Kingston, Cobourg, Port Weller, Port Dover, Amhersburg, Goderich, Tobermory, Meaford et Thunder Bay.

17 Embarcations de sauvetage côtier

Il s'agit de petites 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.L.), 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 RES le sont à l'occasion. Par ailleurs, tous les navires et aéronefs appartenant à l'État sont disponibles pour les opérations SAR en cas de besoin.

Feux bleus à éclat

20 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

- a) 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,
- b) il sert à l'application des lois dans les eaux canadiennes.
- c) Un bâtiment exploité par la Garde côtière auxiliaire canadienne peut montrer un feu bleu à éclats lorsqu'il participe, à la demande de la Garde côtière canadienne, à des opérations de RES.

Les bâtiments visés aux alinéas a), b) ou c) 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.

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.

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 plus de 4000 volontaires exploitant plus de 900 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).

Plans de coopération entre les services de recherche et de sauvetage et les navires à passagers

La préparation d'un plan de coopération entre les services de recherche et de sauvetage est requise en vertu de la règle V/7.3 de la convention SOLAS :

« Les navires à passagers, auxquels s'applique le chapitre I, doivent avoir à bord un plan de coopération avec les services de recherche et de sauvetage appropriés en cas d'urgence. Ce plan doit être établi en coopération entre le navire, la compagnie telle que définie à la règle IX/1 et les services de recherche et de sauvetage. Le plan doit prévoir des exercices périodiques permettant de vérifier son efficacité. Le plan doit être établi selon les directives élaborées par l'Organisation. »

Les objectifs de ces plans sont principalement les suivants :

- Permettre l'établissement rapide et efficace d'un lien – en cas d'urgence – entre un navire à passagers, le système d'intervention d'urgence à terre de son exploitant et les services SAR ;
- Fournir aux services SAR des renseignements facilement accessibles et actualisés sur le navire ; et
- Fournir au navire et à la compagnie des renseignements facilement accessibles sur les services SAR et autres services d'urgence disponibles dans la zone d'exploitation du navire.

Un plan de coopération SAR contient des renseignements sur le propriétaire, les navires, les services SAR ou le fournisseur de données SAR, les relations avec les médias et les exercices périodiques. Des conseils et des modèles pour le plan se trouvent dans la MSC.1/Circ. de l'OMI. 1079/Rév.1., qui fournit les directives pour la coopération entre les services de recherche et de sauvetage et les navires à passagers. Pour plus d'informations sur les services SAR et les installations SAR pour les plans, veuillez-vous référer aux informations incluses dans ce NOTMAR.

La loi de 2001 sur la marine marchande du Canada fournit d'autres indications :

Réponse à un signal de détresse

131. (1) *Sous réserve des autres dispositions du présent article, le capitaine de tout bâtiment dans les eaux canadiennes et la personne qualifiée qui est le capitaine d'un bâtiment, où qu'il soit, dès qu'ils reçoivent, d'une source quelconque, un signal indiquant qu'une personne, un bâtiment ou un aéronef est en détresse, doivent se porter à toute vitesse à leur secours et, si possible, en informer les personnes en détresse la source du signal.*

Circonstances spéciales

(2) *Si le capitaine est incapable de se porter au secours de la personne, du bâtiment ou de l'aéronef en détresse ou si, en raison de circonstances spéciales, il juge la chose déraisonnable ou inutile, il inscrit au journal de bord réglementaire de son bâtiment la raison pour laquelle il a omis de le faire.*

Réquisition de bâtiments

(3) *Le capitaine d'un bâtiment en détresse, peut réquisitionner pour lui porter secours un ou plusieurs des bâtiments qui ont répondu à son signal de détresse le capitaine du bâtiment réquisitionné en eaux canadiennes et la personne qualifiée qui est le capitaine d'un bâtiment réquisitionné où qu'il soit doit continuer à se rendre à toute vitesse au secours du bâtiment en détresse.*

Libération de l'obligation

(4) *Le capitaine d'un bâtiment non réquisitionné est dégagé de l'obligation imposée par le paragraphe (1) dès qu'il apprend qu'un autre bâtiment a été réquisitionné et se conforme à la réquisition.*

Autre libération

(5) *Le capitaine d'un bâtiment est dégagé de l'obligation imposée par les paragraphes (1) ou (3), si les personnes en détresse ou le capitaine d'un autre bâtiment ayant atteint ces personnes l'informent que le secours n'est plus nécessaire.*

Le ministre peut désigner des coordonnateurs de recherche

130 (1) *Le ministre peut désigner des coordonnateurs de mission de recherche et de sauvetage chargés des opérations de recherche et de sauvetage .*

Autorité des coordonnateurs de mission de recherche et de sauvetage

(2) *Dès qu'il est informé qu'une personne, un bâtiment ou un aéronef sont en détresse ou manquent à l'appel dans les eaux canadiennes, dans les eaux de la zone économique exclusive du Canada ou en haute mer au large du littoral du Canada dans des circonstances indiquant que la personne, le bâtiment ou l'aéronef peuvent être en détresse, le coordonnateur de mission de recherche et de sauvetage peut :*

- a) *a) ordonner à tous les bâtiments se trouvant dans le rayon qu'il spécifie de lui signaler leur position;*
- b) *b) ordonner à tout bâtiment de participer à la recherche de la personne, du bâtiment ou de l'aéronef ou de leur porter secours d'une autre façon;*
- c) *donner les autres ordres qu'il juge nécessaires pour les opérations de recherche et de sauvetage de la personne, du bâtiment ou de l'aéronef.*
- d) *utiliser tout terrain si cela est nécessaire pour sauver la vie d'un naufragé.*

Infractions et peines

Contravention à la loi

- 137 (1) *Commets une infraction la personne ou le bâtiment qui contrevient :*
- a) au paragraphe 131(1) (obligation de porter secours à des personnes en détresse);*
 - b) au paragraphe 131(3) (obligation de se conformer à une réquisition);*
 - c) à l'article 132 (obligation de prêter secours à une personne en danger de se perdre).*

Peines

- (2) L'auteur d'une infraction visée au paragraphe (1) encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de 1 000 000 \$ et un emprisonnement maximal de dix-huit mois, ou l'une de ces peines.

Défense

- (3) Une personne à bord d'un bâtiment ne peut être déclarée coupable d'une infraction visée à l'un des alinéas (1)a) à c) si elle établit qu'elle croyait, pour des motifs raisonnables, qu'en se conformant aux paragraphes 131(1) ou (3) ou à l'article 132, selon le cas, elle aurait mis en danger des vies, le bâtiment ou un autre bâtiment.

Cette liste n'est pas exhaustive et ne remplace pas la lecture de *la loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

Autorité : Garde côtière canadienne (Recherche et Sauvetage)



Figure A.1 - Carte du Canada avec les régions canadiennes de recherche et sauvetage (SRR) délimitées

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.

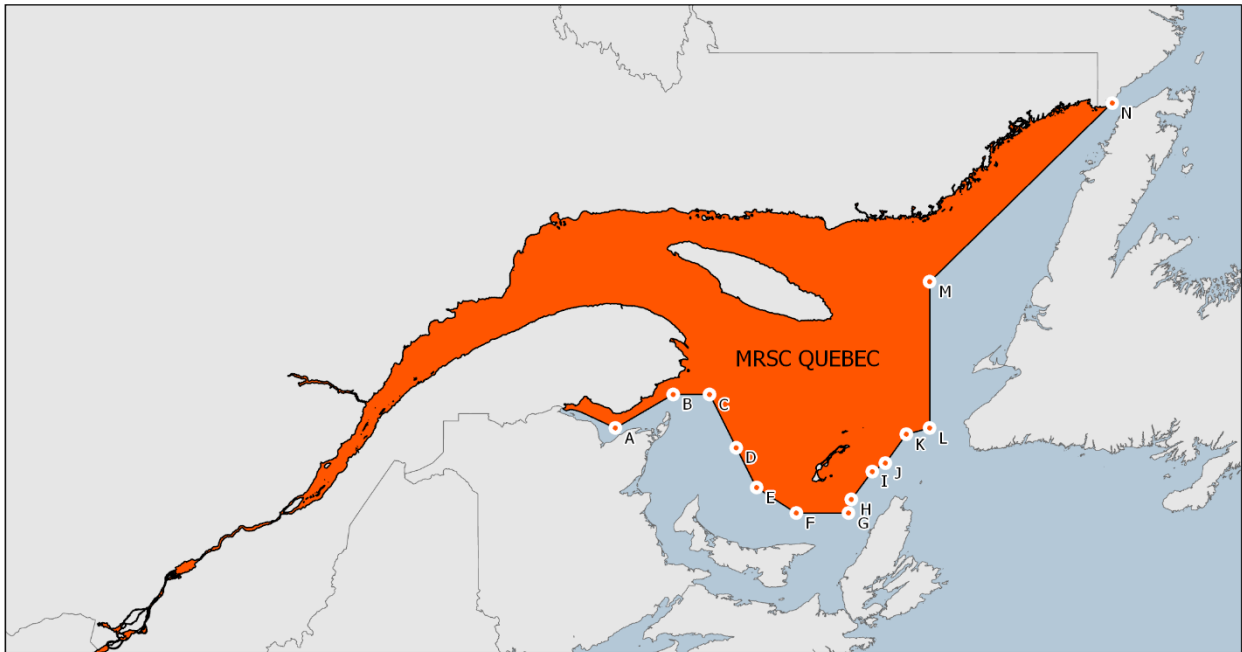
SRR de Trenton

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

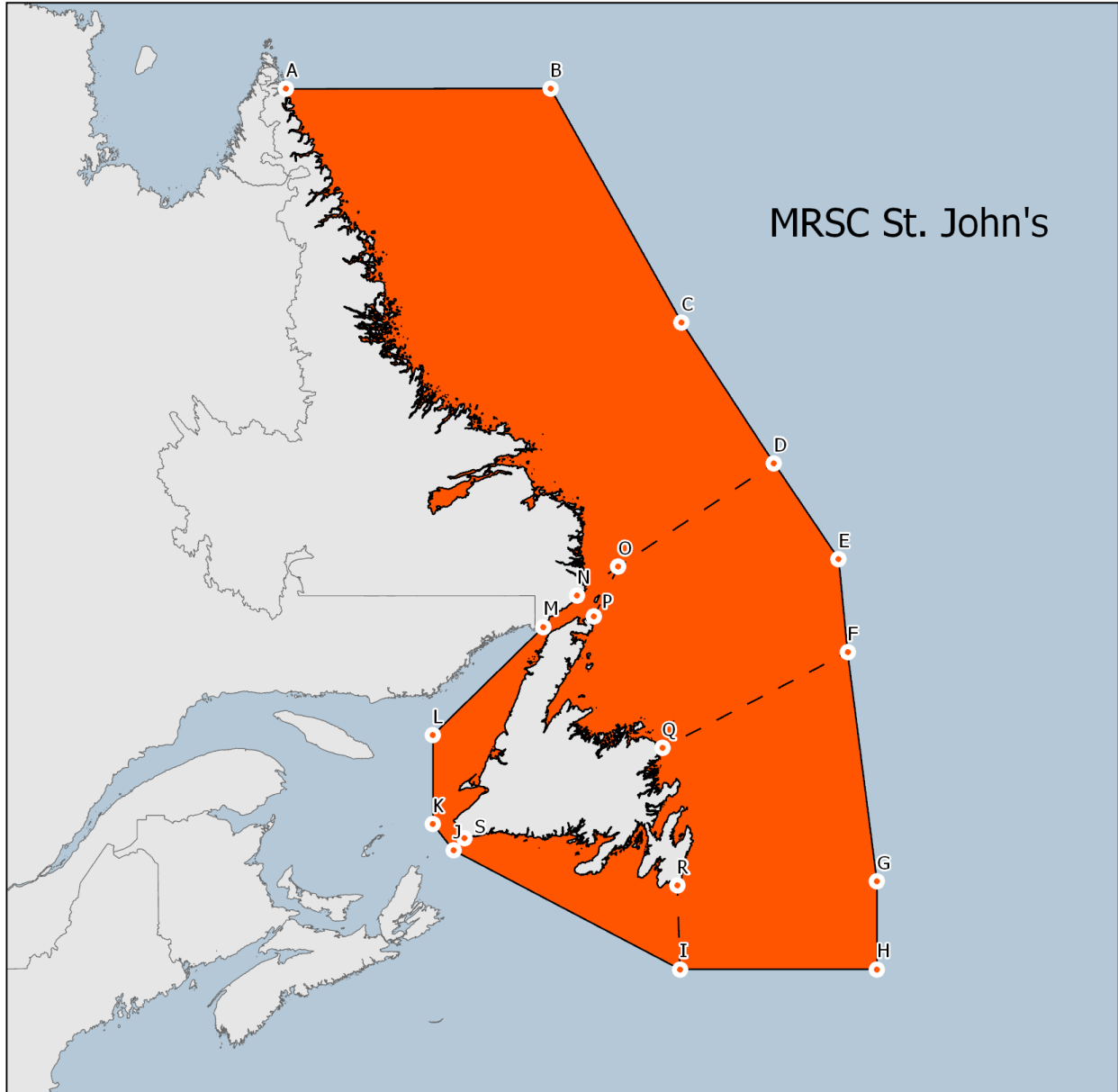
De 64°00'N 080°00'W à 70°00'N 080°00'W, 70°00'N 063°00'W, 65°30'N 058°39'W, 58°30'N 050°00'W, 58°30'N 030°00'W, 45°00'N 030°00'W, 45°00'N 053°00'W, 43°36'N 060°00'W; 41°52'N 067°00'W, 44°30'N 067°00'W, au nord jusqu'à la frontière Canada – États-Unis, à l'ouest le long de la frontière Canada – États-Unis jusqu'au 70^e méridien, au nord le long du 70^e 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° 50.0' N	65° 25.0' W	H	47° 00.0' N	61° 21.1' W
B	48° 13.3' N	64° 25.4' W	I	47° 19.7' N	60° 59.6' W
C	48° 13.3' N	63° 47.5' W	J	47° 25.4' N	60° 45.8' W
D	47° 36.4' N	63° 19.9' N	K	47° 45.7' N	60° 24.3' W
E	47° 08.4' N	62° 59.2' N	L	47° 50.0' N	60° 00.0' W
F	46° 50.4' N	62° 18.1' N	M	49° 30.0' N	60° 00.0' W
G	46° 50.4' N	61° 24.0' N	N	51° 27.0' N	56° 52.0' W

Figure A.2 - Sous-région de SAR - MRSC Québec



	Latitude	Longitude		Latitude	Longitude
A	60° 00.0' N	64° 10.0' W	K	47° 50.0' N	60° 00.0' W
B	60° 00.0' N	56° 40.0' W	L	49° 30.0' N	60° 00.0' W
C	56° 31.0' N	52° 57.0' W	M	51° 27.0' N	56° 52.0' W
D	54° 15.0' N	50° 20.0' N	N	52° 00.0' N	55° 55.0' W
E	52° 38.0' N	48° 30.0' N	O	52° 30.0' N	54° 45.0' W
F	51° 00.0' N	48° 15.0' N	P	51° 38.0' N	55° 26.0' W
G	46° 44.0' N	47° 25.0' N	Q	49° 15.6' N	53° 29.7' W
H	45° 00.0' N	47° 25.0' W	R	46° 39.0' N	53° 04.0' W
I	45° 00.0' N	53° 00.0' W	S	47° 34.0' N	59° 07.0' W
J	47° 20.0' N	59° 25.0' W			

Figure A.3 - Sous-région de SAR - MRSC St. John's