



RVM  
1<sup>re</sup> édition  
le 1<sup>er</sup> mars 1991

---

Gestion du spectre

Circulaire des lois et règlements

# **Extraits du Règlement sur la voie maritime**

C.R.C., ch. 1397

Canada

Also available in English - SR

Modifié par : DORS/78-258  
DORS/80-256  
DORS/83-174  
DORS/83-411  
DORS/83-815  
DORS/85-254

On rappelle aux lecteurs que la présente codification n'a aucune sanction Parlementaire, que les modifications y ont été incorporées aux seules fins d'en faciliter la consultation. Lorsqu'il s'agit d'interpréter et d'appliquer la loi, c'est à la loi et aux modifications mêmes qu'il faut se reporter.

Les intéressés désireux de faire parvenir leurs observations ou propositions peuvent les adresser à :

Industrie Canada  
Direction générale de la Réglementation  
des radiocommunications  
300, rue Slater  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0C8

À l'attention de la DOSP

## CHAPITRE 1397

## LOI SUR L'ADMINISTRATION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

## Règlement sur la voie maritime

RÈGLEMENT COMMUN RELATIF AUX NAVIRES TRANSITANT DANS LA VOIE MARITIME  
DU SAINT-LAURENT*Titre abrégé*

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre : *Règlement sur la voie maritime*.

*Interprétation*

2. Dans le présent règlement,

«Administration» désigne l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent; (*Authority*)

«congé préalable» signifie l'autorisation de transiter que l'Administration ou la Corporation donne à un navire; (*preclearance*)

«contrôleur du trafic maritime» désigne le fonctionnaire qui contrôle le trafic maritime à partir d'une station de la voie maritime; (*vessel traffic controller*)

«Corporation» désigne la Saint Lawrence Seaway Development Corporation; (*Corporation*)

«éclusage» signifie le franchissement d'une écluse ou des eaux comprises entre les murs d'approche à l'une ou l'autre extrémité d'un sas d'écluse; (*passing through*)

«embarcation de plaisance» désigne un bateau, quel qu'en soit le mode de propulsion, qui est utilisé exclusivement à des fins d'agrément et qui ne transporte pas de passagers ayant payé un prix de passage; (*pleasure craft*)

«fonctionnaire» désigne une personne employée par l'Administration ou la Corporation pour diriger une phase quelconque de l'exploitation ou de l'utilisation de la voie maritime; (*officer*)

«navire» s'entend de tout type d'embarcation utilisée comme moyen de transport sur l'eau; (*vessel*)

«navire-citerne» désigne un navire construit spécialement pour le transport en vrac de produits pétroliers liquides, de produits chimiques liquides, d'huiles comestibles et de gaz liquéfié dans des

réservoirs qui font partie intégrante du navire et représentent sa capacité totale de chargement; (*tanker*)

«point d'éclair» désigne la température déterminée selon la méthode dite à creuset fermé; (*flashpoint*)» (DORS/80-256)

«remorqué» signifie poussé ou traîné sur l'eau; (*towed*)

«représentant» désigne le propriétaire ou l'affrètement d'un navire, ou un agent de l'un ou l'autre, et comprend toute personne qui, dans une demande de congé préalable à l'égard d'un navire, assume la responsabilité du paiement des péages et droits de quai exigibles pour le navire; (*representative*)

«saison de navigation» désigne la période annuelle que désignent l'Administration et la Corporation pour la navigation sur la voie maritime, compte tenu des conditions météorologiques et de l'état des glaces ou des exigences du trafic maritime; (*navigation season*)

«station de la voie maritime» désigne une station radio exploitée par l'Administration ou la Corporation; (*Seaway station*)

«transiter» signifie utiliser la voie maritime sur toute sa longueur ou sur une partie, en remontant ou en descendant; (*transit*)

«voie maritime» désigne la voie en eau profonde qui relie le port de Montréal au lac Érié et comprend l'ensemble des écluses, canaux et eaux adjacentes qui font partie de la voie en eau profonde et tous les autres canaux et ouvrages, où qu'ils soient situés, dont la gestion, l'administration et la surveillance ont été confiées à l'Administration ou à la Corporation. (*Seaway*)

#### *Radiotéléphonie*

«9. (1) Les navires autopropulsés, autres que les embarcations de plaisance dont la longueur hors tout est inférieure à 19,8 m, doivent être munis d'équipement radiotéléphonique VHF (très haute fréquence).» (DORS/83-174)

(2) Les émetteurs radio d'un navire doivent

«a) avoir une puissance de sortie suffisante pour permettre au navire de communiquer avec les stations de la voie maritime à une distance de 48 km; et» (DORS/83-174)

b) pouvoir être commandés de la timonerie et fonctionner sur 156,55 156,6, 156,65, 156,7 et 156,8 MHz.

## PARTIE IV

## RADIOCOMMUNICATIONS

*Veille d'écoute et avis d'arrivée*

60. (1) Les navires doivent assurer une veille d'écoute sur la fréquence radio qui leur est assignée lorsqu'ils se trouvent à l'intérieur d'un secteur de contrôle du trafic de la voie maritime indiqué sur le plan général de la voie maritime et ils doivent donner un avis d'arrivée de la façon prescrite à l'article 64, lorsqu'ils arrivent à la hauteur de tout point d'appel.

(2) L'avis d'arrivée est censé avoir été donné dès qu'une station de la voie maritime en a accusé réception.

*Fréquences assignées*

61. Les stations de la voie maritime fonctionnent sur les fréquences VHF assignées ci-après :

156,8 MHz (voie 16) -  
Détresse et appel

156,7 MHz (voie 14) -  
Fréquence de travail (stations canadiennes, sauf celles des lacs Ontario et Érié)

156,65 MHz (voie 13) -  
Fréquence de travail (stations américaines du lac Ontario et du secteur 4 du fleuve)

156,6 MHz (voie 12) -  
Fréquence de travail (stations américaines, sauf celles du lac Ontario et du secteur 4 du fleuve)

156,55 MHz (voie 11) -  
Fréquence de travail (stations canadiennes, secteur 3, lacs Ontario et Érié)

*Station de la voie maritime*

62. Les stations de la voie maritime sont situées aux points suivants :

VDX20 (Beauharnois - voie maritime)  
- Écluse en amont de Beauharnois  
- Secteur de contrôle du trafic n° 1

KEE (Eisenhower - voie maritime)  
- Écluse Eisenhower  
- Secteur de contrôle du trafic n° 2

VDX21 (Iroquois - voie maritime)  
- Écluse d'Iroquois  
- Secteur de contrôle du

		trafic n° 3
WAG	(Clayton – voie maritime)	– Clayton (N.Y.) – Secteur de contrôle du trafic n° 4
WAG	(Sodus – voie maritime)	– Sodus (N.Y.) – Secteur de contrôle du trafic n° 4
VDX72	(Newcastle – voie maritime)	– Port Hope (Ontario) – Secteur de contrôle du trafic n° 5
VDX70	(Newcastle – voie maritime)	– Port Weller (Ontario) – Secteur de contrôle du trafic n° 5
VDX22	(Welland – voie maritime)	– St. Catharines (Ontario) – Secteur de contrôle du trafic n° 6
VDX68	(Long Point – voie maritime)	– Port Colborne (Ontario) – Secteur de contrôle du trafic n° 7
VDX23	(Sault – voie maritime)	– Abrogée. (DORS/80-256)

#### Procédures radio

63. Dans chaque secteur de contrôle, les navires doivent utiliser les voies de communication énumérées dans le tableau ci-après.

TABLEAU

Station	N° du secteur de contrôle	Limites des secteurs	Appel	Travail	Veille d'écoute
Beauharnois-voie maritime	1	Du point d'appel n° 2 aux points d'appel n°s 6-7	voie 14	voie 14	voie 14
Eisenhower-voie maritime	2	Des points d'appel n°s 6-7 aux points d'appel n°s 10-11	voie 12	voie 12	voie 12
Iroquois-voie maritime	3	«Des points d'appel n°s 10-11 à «île de Crossover»» (DORS/85-254)	voie 11	voie 11	voie 11
Clayton-voie maritime	4	«île de Crossover» à Cape Vincent» (DORS/85-254)	voie 13	voie 13	«voie 13» (DORS/78-258)
Sodus-voie maritime	4	De Cape Vincent au milieu du lac Ontario	voie 13	voie 13	voie 16
Newcastle-voie maritime	5	Du milieu du lac Ontario au point d'appel n° 15	voie 11	voie 11	voie 16

---

Welland-voie maritime	6	Du point d'appel n° 15 au point d'appel n° 16	voie 14	voie 14	voie 14
Long Point-voie maritime	7	Du point d'appel n° 16 à Long Point	voie 11	voie 11	voie 16
Sault -voie maritime	8	Abrogée (DORS/80-256)			

---

### *Appel*

64. (1) Les navires qui désirent transiter dans la voie maritime ou qui y transitent doivent communiquer avec la station désignée sur la fréquence assignée lorsqu'ils se trouvent à la hauteur d'un point d'appel ou d'un point de contrôle (indiqué sur le plan général de la voie maritime) et donner à ce moment-là les renseignements requis à l'annexe III.

«(2) Doit être communiquée à la station appropriée de la voie maritime toute modification à ces renseignements, et entre autres, toute variation de 30 minutes ou plus à l'heure prévue d'arrivée.» (DORS/78-258)

«(3) Un navire descendant qui se trouve dans l'écluse de Saint-Lambert doit utiliser la voie 10 (156,5 MHz) pour obtenir un rapport sur la circulation du centre de régulation de la circulation maritime de Montréal.» (DORS/83-174)

(4) Après avoir obtenu le rapport dont il est fait mention au paragraphe (3), le navire descendant doit poursuivre la veille sur la voie 14 (156,7 MHz) avant de quitter l'écluse de Saint-Lambert.

(5) Lorsque le navire descendant a dépassé l'extrémité d'aval du mur d'approche d'aval de l'écluse de Saint-Lambert, le capitaine ou le pilote doit appeler «Beauharnois-voie maritime» et demander l'autorisation d'utiliser la voie 10 (156,5 MHz).

(6) La station «Beauharnois-voie maritime» doit accorder l'autorisation demandée conformément au paragraphe (5) et informer le navire descendant de tout trafic remontant autorisé en vue de l'entrée dans la voie maritime mais non encore arrivé au point d'appel n° 2.

«(7) Dans le cas d'une rencontre prévue de navires entre l'extrémité inférieure du mur d'approche d'aval et le point d'appel n° 2, le navire descendant doit garder l'écoute sur la voie 14 (156,7 MHz) jusqu'à ce que la rencontre soit terminée.» (DORS/83-174)

(8) Après le passage à contre-bord, le navire descendant doit appeler «Beauharnois-voie maritime» avant d'utiliser la voie 10 (156,5 MHz).

*Communications-Ports, bassins et mouillage*



65. (1) Tout navire qui entre dans un port des lacs ou en quitte un doit appeler la station de la voie maritime appropriée aux points de contrôle suivants :

«a) Toronto et Hamilton—à 0,87 d'un mille marin au-delà des limites du port; et» (DORS/83-174)

b) autres ports des lacs—à l'entrée du port.

(2) Tout navire qui arrive à un port, à un quai ou à un mouillage doit appeler la station appropriée de la voie maritime, donnant l'heure prévue de départ, si possible, et, 4 heures au moins avant son départ, tout navire partant d'un port, d'un quai ou d'un mouillage doit appeler de la même façon en donnant sa destination et l'heure prévue d'arrivée au point de contrôle suivant.

«PARTIE V

CARGAISONS DANGEREUSES

*Lois applicables*

66. Les navires portant une cargaison complète ou partielle de mazout, d'essence, de pétrole brut ou d'autres produits inflammables en vrac, y compris les navires-citernes vides non dégazés, ainsi que les navires transportant des substances dangereuses, en cargaison générale ou en conteneurs, visées par les règlements établis en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*, ou par les lois des États-Unis intitulées respectivement *Dangerous Cargo Act* ou *Hazardous Materials Transportation Act*, ou ses règlements d'application, sont réputés transporter des substances dangereuses et ne doivent pas transiter sans avoir satisfait à toutes les exigences des lois et règlements susmentionnés et du présent règlement.

*Navires porteurs d'explosifs*

67. Un navire transportant des matières et objets explosibles, selon la définition qu'en donnent la loi des États-Unis dite *Dangerous Cargo Act* et le Code maritime international des marchandises dangereuses, classe 1, division 1.1 à 1.5 inclusivement, qui sont de nature commerciale ou appartiennent au gouvernement, est réputé être un navire porteur d'explosifs aux fins du présent règlement.» (DORS/80-256)

## ANNEXE III

(art. 64)

TABLEAU RELATIF AUX APPELS

Colonne I	Colonne II	Colonne III
Points d'appel et de contrôle	Station à appeler	Teneur du message
Navires remontants :		
«1. Point d'appel 2 - Entrée dans le secteur 1 (établissement de l'ordre d'éclusage)		
a) Navire transitant à partir du bas du fleuve Saint-Laurent	Beauharnois - voie maritime - voie 14	(1) Nom du navire (2) Position (3) Destination (4) Tirants d'eau avant et arrière (5) Cargaison (6) Cargaison dangereuse déclarée - nature et quantité - classification «OMI» (DORS/83-411) - endroit où la cargaison dangereuse est arrimée (7) Demande de pilote - lac Ontario (8) Confirmation de la demande de pilote - Écluse supérieure de Beauharnois (Navires en eau seulement)

## ANNEXE III - Suite

TABLEAU RELATIF AUX APPELS - Suite

Colonne I	Colonne II	Colonne III
Points d'appel et de contrôle	Station à appeler	Teneur du message
<p>b) Navires dans le Port</p> <p>de Montréal, à un quai, à un poste d'amarrage ou à un poste de mouillage</p> <p>i) Avant de quitter</p>	<p>Beauharnois - voie maritime - voie 14</p>	<p>(1) Nom du navire</p> <p>(2) Position</p> <p>(3) Destination</p> <p>(4) Tirants d'eau avant et arrière</p> <p>(5) Cargaison</p> <p>(6) Cargaison dangereuse déclarée</p> <p>- nature et quantité</p> <p>- classification «OMI» (DORS/83-411)</p> <p>- Endroit où la cargaison dangereuse est arrimée</p> <p>(7) Demande de pilote - lac Ontario</p> <p>(8) Confirmation de la demande de pilote -</p> <p>Écluse supérieure de Beauharnois (Navires en eau intérieure seulement)</p>
<p>ii) Point d'appel 2 - Entrée dans le secteur 1 (Établissement de l'ordre d'éclusage)</p>	<p>Beauharnois - voie maritime - voie 14</p>	<p>(1) Nom du navire</p> <p>(2) Position» (DORS/83-174)</p>
<p>2. Point d'appel 3 - (établissement de l'ordre d'éclusage)</p>	<p>Beauharnois - voie maritime - voie 14</p>	<p>(1) Nom du navire</p> <p>(2) Position</p>
<p>3. Sortie de l'écluse d'amont de Beauharnois</p>	<p>Beauharnois - voie maritime - voie 14</p>	<p>(1) Nom du navire</p> <p>(2) Position</p> <p>(3) Heure d'arrivée prévue au point d'appel 7</p> <p>«(4) Confirmation de la demande de pilote - Écluse Snell (Navires en eau intérieure seulement)» (DORS/83-174)</p>
<p>4. Point d'appel 7 - Départ du secteur 1</p>	<p>Beauharnois - voie maritime - voie 14</p>	<p>(1) Nom du navire</p> <p>(2) Position</p>

## ANNEXE III - Suite

TABLEAU RELATIF AUX APPELS - Suite

Colonne I	Colonne II	Colonne III
Points d'appel et de contrôle	Station à appeler	Teneur du message
5. Point d'appel 7 - Entrée dans le secteur 2	Eisenhower - voie maritime - voie 12	(1) Nom du navire (2) Position (3) Destination (4) Tirants d'eau avant et arrière (5) Cargaison (6) Heure d'arrivée prévue à l'écluse Snell
6. Point d'appel 8 - (établissement de l'ordre d'éclusage)	Eisenhower - voie maritime - voie 12	(1) Nom du navire (2) Position
7. Point d'appel 8A	Eisenhower - voie maritime - voie 12	(1) Nom du navire (2) Position
8. Sortie de l'écluse Eisenhower	Eisenhower - voie maritime - voie 12	«1. Nom du navire et signal d'appel» (DORS/85-254) (2) Position (3) Heure d'arrivée prévue au point d'appel 11 (4) Lac Ontario - confirmation de la demande de pilote (5) Première escale aux États-Unis (6) Heure d'arrivée prévue à la première escale aux États-Unis
9. Point d'appel 11 - Départ du secteur 2	Eisenhower - voie maritime - voie 12	(1) Nom du navire (2) Position
10. Point d'appel 11 - Entrée dans le secteur 3	Iroquois - voie maritime - voie 11	(1) Nom du navire (2) Position
11. Point d'appel 12 - (établissement de l'ordre d'éclusage)	Iroquois - voie maritime - voie 11	(1) Nom du navire (2) Position
12. Sortie de l'écluse Iroquois	Iroquois - voie maritime - voie 11	(1) Nom du navire (2) Position (3) Heure d'arrivée prévue à «Île Crossover.» de (DORS/83-174)

## ANNEXE III - Suite

TABLEAU RELATIF AUX APPELS – Suite

Colonne I	Colonne II	Colonne III
Points d'appel et de contrôle	Station à appeler	Teneur du message
13. «Île de Crossover» (DORS/83-174) Départ du secteur 3	Iroquois – voie maritime – voie 11	(1) Nom du navire (2) Position
14. «Île de Crossover» (DORS/83-174) Entrée dans le secteur 4	Clayton – voie maritime – voie 13	(1) Nom du navire (2) Position (3) Heure d'arrivée prévue à Cape Vincent ou à River Port (4) Lac Ontario – confirmation de la demande de pilote
15. Courbe de Wolfe Is. (Pointe Beauvais) – Navires quittant le chenal principal	Clayton – voie maritime – voie 13	(1) Nom du navire (2) Position (3) Heure d'arrivée prévue à Kingston
16. Cape Vincent	Clayton – voie maritime – voie 13	(1) Nom du navire (2) Position (3) Heure d'arrivée prévue à Sodus Point (4) Heure d'arrivée prévue à Port Weller (point d'appel 15) ou à un port du lac Ontario – (5) Port Weller – demande de pilote
17. Sodus Pt.	Sodus – voie maritime – voie 13	(1) Nom du navire (2) Position (3) Heure d'arrivée prévue – milieu du lac Ontario (4) Heure d'arrivée prévue à Newcastle
18. Milieu du lac Ontario – Départ du secteur 4	Sodus – voie maritime – voie 13	(1) Nom du navire (2) Position

## ANNEXE III – Suite

TABLEAU RELATIF AUX APPELS – Suite

Colonne I	Colonne II	Colonne III
Points d'appel et de contrôle	Station à appeler	Teneur du message
19. Milieu du lac Ontario – Entrée dans le secteur 5	Newcastle – voie Maritime – voie 11	(1) Nom du navire (2) Position <(3) Cargaison dangereuse déclarée – nature et quantité – classification «OMI» (DORS/83-411) – endroit où la cargaison dangereuse est arrimée» (DORS/83-174)
20. Newcastle	Newcastle – voie maritime – voie 11	(1) Nom du navire (2) Position (3) Heure d'arrivée prévue et corrigée à Port Weller (point d'appel 15) ou à un port du lac Ontario (4) Port Weller – Confirmation de la demande de pilote
21. Point d'appel 15 – (établissement de l'ordre d'éclusage)	Welland – voie maritime – voie 14	(1) Nom du navire (2) Position (3) Destination (4) Tirants d'eau avant et arrière (5) Cargaison (6) Lac Érié – demande de pilote
22. Port Colborne – (jetées)	Welland – voie maritime – voie 14	(1) Nom du navire (2) Position (3) Heure d'arrivée prévue à Long Point
23. Point d'appel 16	Long Point – voie maritime – voie 11	(1) Nom du navire (2) Position
24. Long Point – Départ du secteur 7	Long Point – voie maritime – voie 11	(1) Nom du navire (2) Position
25. Abrogé (DORS/80-256)		
26. Abrogé (DORS/80-256)		
27. Abrogé (DORS/80-256)		

ANNEXE III – Suite

## TABLEAU RELATIF AUX APPELS – Suite

Colonne I	Colonne II	Colonne III
Points d'appel et de contrôle	Station à appeler	Teneur du message
28. Abrogé (DORS/80-256)		
29. Long Point – Entrée dans le secteur 7	Long Point – voie maritime – voie 11	(1) Nom du navire (2) Position (3) Heure d'arrivée prévue au point d'appel 16 «(4) Cargaison dangereuse déclarée – nature et quantité – classification «OMI» (DORS/83-411) – endroit où la cargaison dangereuse est arrimée» (DORS/83-174)
30. Point d'appel 16 – (établissement de l'ordre d'éclusage)	Welland – voie maritime – voie 14	(1) Nom du navire (2) Position (3) Destination (4) Tirants d'eau avant et arrière (5) Cargaison (6) Demande de pilote – lac Ontario
31. Canal de Welland – Sortie de l'écluse n° 1	Welland – voie maritime – voie 14	(1) Nom du navire (2) Position (3) Heure d'arrivée prévue à Newcastle (4) Heure d'arrivée prévue à Cape Vincent ou à un port du lac Ontario (5) Cape Vincent – demande de pilote
32. Point d'appel 15	Newcastle – voie maritime – voie 11	(1) Nom du navire (2) Position
33. Newcastle –	Newcastle – voie maritime – voie 11	(1) Nom du navire (2) Position (3) Heure d'arrivée prévue au milieu du lac Ontario (4) Heure d'arrivée prévue à Sodus Point
34. Milieu du lac Ontario – Départ du secteur 5	Newcastle – voie maritime – voie 11	(1) Nom du navire (2) Position

## ANNEXE III – Suite

## TABLEAU RELATIF AUX APPELS – Suite



Colonne I	Colonne II	Colonne III
Points d'appel et de contrôle	Station à appeler	Teneur du message
35. Milieu du lac Ontario – Entrée dans le secteur 4	Sodus – voie maritime – voie 13	(1) Nom du navire (2) Position «(3) Cargaison dangereuse déclarée – nature et quantité – classification «OMI» (DORS/83-411) – endroit où la cargaison dangereuse est arrimée» (DORS/83-174)
36. Sodus Point	Sodus – voie maritime – voie 13	«(1) Nom du navire (2) Position (3) Destination (4) Tirants d'eau avant et arrière (5) Cargaison (6) Heure prévue d'arrivée confirmée à Cape Vincent ou à un port du lac Ontario (7) Confirmation de la demande de pilote de rivière – Cape Vincent (8) Demande de pilote – écluse Snell et/ou écluse supérieure de Beauharnois (Navires en eau intérieure seulement)» (DORS/83-174)
37. Cape Vincent	Clayton – voie maritime – voie 13	(1) Nom du navire (2) Position (3) Heure d'arrivée prévue à «l'île de Crossover» (DORS/83-174) ou à un port de la rivière
38. Courbe de Wolfe Is. (Québec Head) – Navires entrant dans le chenal principal	Clayton – voie maritime – voie 13	(1) Nom du navire (2) Position (3) Heure d'arrivée prévue à «l'île de Crossover» (DORS/83-174) ou à un port de la rivière
39. «île de Crossover» (DORS/83-174) Départ du secteur 4	Clayton – voie maritime – voie 13	(1) Nom du navire (2) Position



## ANNEXE III – Suite

TABLEAU RELATIF AUX APPELS – Suite

Colonne I	Colonne II	Colonne III
Points d'appel et de contrôle	Station à appeler	Teneur du message
40. «Île de Crossover» (DORS/83-174) Entrée dans le secteur 3	Iroquois – voie maritime – voie 11	(1) Nom du navire (2) Position (3) Destination (4) Tirants d'eau avant et arrière (5) Cargaison
41. Point d'appel 14	Iroquois – voie maritime – voie 11	(1) Nom du navire (2) Position
42. Point d'appel 13 – (établissement de l'ordre d'éclusage)	Iroquois – voie maritime – voie 11	(1) Nom du navire (2) Position
43. Sortie de l'écluse Iroquois	Iroquois – voie maritime – voie 11	(1) Nom du navire (2) Position (3) Heure d'arrivée prévue au point d'appel 10 (4) Demande d'un pilote de port de rivière – ou Saint-Lambert «(5) Confirmation de la demande de pilote – écluse Snell (Navires en eau intérieure seulement)» (DORS/83-174)
44. Point d'appel 10 – Départ du secteur 3	Iroquois – voie maritime – voie 11	(1) Nom du navire (2) Position
45. Point d'appel 10 – Entrée dans le secteur 2	Eisenhower – voie maritime – voie 12	(1) Nom du navire (2) Position
46. Point d'appel 9 – (établissement de l'ordre d'éclusage)	Eisenhower – voie maritime – voie 12	(1) Nom du navire (2) Position (3) Heure d'arrivée prévue à l'écluse Snell
47. Sortie de l'écluse Snell	Eisenhower – voie maritime – voie 12	(1) Nom du navire (2) Position (3) Heure d'arrivée prévue au point d'appel 6



## ANNEXE III – Suite

TABLEAU RELATIF AUX APPELS – Suite

Colonne I	Colonne II	Colonne III
Points d'appel et de contrôle	Station à appeler	Teneur du message
«48. Bouée D-47 Lac Saint-François	Eisenhower – voie maritime – voie 12	(1) Nom du navire (2) Position» (DORS/78-258) «(3) Confirmation de la demande de pilote – écluse supérieure de Beauharnois (Navires en eau intérieure seulement)» (DORS/83-174)
49. Point d'appel 6 – Entrée dans le secteur 1	Beauharnois – voie maritime – voie 14	(1) Nom du navire (2) Position
50. Point d'appel 5 – (établissement de l'ordre d'éclusage))	Beauharnois – voie maritime – voie 14	(1) Nom du navire (2) Position
51. Sortie de l'écluse d'aval de Beauharnois	Beauharnois – voie maritime – voie 14	(1) Nom du navire (2) Position (3) Saint-Lambert – confirmation de la demande d'un pilote de port ou de rivière (4) Numéro de poste dans le port de Montréal (5) Demande de VHF Saint-Lambert
«52. Sortie de l'écluse inférieure de Beauharnois	Beauharnois – voie maritime – voie 14	(1) Nom du navire (2) Position (3) Confirmation de la demande du pilote de port ou de rivière – Saint-Lambert (4) n° du poste d'amarrage du port de Montréal (s'il y a lieu)» (DORS/83-174)
53. Écluse de Saint-Lambert au point d'appel 2 – Départ du secteur 1	Beauharnois – voie maritime – voie 14	«(1) Nom du navire (2) Position» (DORS/80-256) (3) Abrogé. (DORS/83-174) (4) Abrogé. (DORS/83-174)