

CAI EA10  
79T 28

REF



CANADA

TREATY SERIES 1979 No. 28 RECUEIL DES TRAITÉS

---

## NAVIGATION

Exchange of Notes between CANADA and the UNITED STATES  
OF AMERICA

Ottawa, December 19, 1979

In force December 19, 1979



---

## NAVIGATION

Échange de notes entre le CANADA et les ÉTATS-UNIS  
D'AMÉRIQUE

Ottawa, le 19 décembre 1979

En vigueur le 19 décembre 1979

---





CANADA

TREATY SERIES 1979 No. 28 RECUEIL DES TRAITÉS

## NAVIGATION

Exchange of Notes between CANADA and the UNITED STATES  
OF AMERICA

Ottawa, December 19, 1979

In force December 19, 1979

## NAVIGATION

Échange de notes entre le CANADA et les ÉTATS-UNIS  
D'AMÉRIQUE

Ottawa, le 19 décembre 1979

En vigueur le 19 décembre 1979

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA  
IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA  
OTTAWA, 1983

43 258 156  
6 234 757X

43 258 155  
6 234 7560

**EXCHANGE OF NOTES BETWEEN THE GOVERNMENT OF CANADA AND  
AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA  
CONSTITUTING AN AGREEMENT ON VESSEL TRAFFIC MANAGE-  
MENT FOR THE JUAN DE FUCA REGION**

OTTAWA, December 19, 1979.

FLM-211

Excellency,

I have the honour to refer to discussions between representatives of our two Governments for the purpose of reaching agreement on cooperative arrangements for vessel traffic management in waters near the common boundary of Canada and the United States in the region of Juan de Fuca Strait. Such arrangements are desirable for marine safety in light of increasing oil tanker and other vessel traffic in the west coast waters of Canada and the United States. The world-wide trend towards large tankers, and the possibility of their presence in coastal areas where they might add to the existing traffic, greatly strengthen the need for such cooperation.

The two Governments have already taken a number of parallel measures for safety of navigation in the Juan de Fuca area, including improved communications, surveillance radar installations and a voluntary routing system. I have the honour to propose that these cooperative arrangements be further strengthened. The attached Annex sets out the arrangements for implementation of a cooperative vessel traffic management system for the region of Juan de Fuca Strait, consistent with our shared goals of safety of navigation and preservation of the marine environment.

I have the honour to propose that if these arrangements are acceptable to the United States Government, this Note, together with the attached Annex, which are authentic in English and French, and your confirming reply, shall constitute an Agreement between our two Governments for vessel traffic management in waters near the common boundary of Canada and the United States in the region of Juan de Fuca Strait. I have the honour further to propose that this Agreement enter into force on the date of your reply. This Agreement may be terminated by either Government upon six months' notice to the other or upon such longer period as may be specified in the notice of termination.

**FLORA MACDONALD**  
*Secretary of State for  
External Affairs.*

His Excellency Kenneth Curtis,  
Ambassador of the U.S.A. to Canada,  
OTTAWA.

ÉCHANGE DE NOTES ENTRE LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET  
LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE CONSTITUANT  
UN ACCORD D'UN SYSTÈME DE CONTRÔLE COOPÉRATIF DE LA  
CIRCULATION MARITIME DANS LA RÉGION JUAN DE FUCA

*Secrétaire d'État aux Affaires extérieures*

OTTAWA, le 19 décembre 1979.

FLM-211

Excellence,

J'ai l'honneur de me reporter aux discussions tenues entre les représentants de nos deux gouvernements en vue de parvenir à une entente sur des arrangements coopératifs applicables au contrôle de la circulation maritime dans les eaux à proximité de la frontière canado-américaine dans la région du détroit de Juan de Fuca. De tels arrangements sont souhaitables dans l'optique de la sécurité maritime en raison du nombre croissant de pétroliers et d'autres navires dans les eaux qui bordent la côte ouest du Canada et des États-Unis. La tendance universelle vers l'utilisation de pétroliers à fort tonnage, combinée à la possibilité de leur présence dans des régions côtières où ils risquent d'ajouter au trafic déjà existant, rend d'autant plus nécessaire ce genre de coopération.

Les deux gouvernements ont déjà pris parallèlement un certain nombre de mesures destinées à assurer la sécurité de la navigation dans la région de Juan de Fuca, dont des communications améliorées, des installations de surveillance-radar et un système volontaire d'organisation du trafic. J'ai l'honneur de proposer par la présente que ces arrangements coopératifs soient davantage renforcés. L'Annexe ci-jointe expose les modalités afférentes à la mise en place d'un système de contrôle coopératif de la circulation maritime dans la région de Juan de Fuca, conformément à nos objectifs communs de sécurité de la navigation et de préservation du milieu marin.

J'ai l'honneur de proposer que si ces modalités agréent au Gouvernement des États-Unis, la présente Note et son Annexe, dont les versions française et anglaise font foi, et votre Note en réponse, constituent entre nos deux gouvernements un accord de contrôle de la circulation maritime dans les eaux à proximité de la frontière canado-américaine dans la région du détroit de Juan de Fuca. J'ai en outre l'honneur de proposer que cet accord entre en vigueur à la date de votre réponse. L'accord pourra être dénoncé par l'un ou l'autre gouvernement sur préavis de six mois à l'autre gouvernement ou au terme de toute autre période plus longue qui pourra être spécifiée dans l'avis de dénonciation.

*Le secrétaire d'État aux  
Affaires extérieures*  
FLORA MacDONALD

Son Excellence Kenneth Curtis,  
Ambassadeur des États-Unis au Canada,  
OTTAWA.

## ANNEX

## AGREEMENT FOR A COOPERATIVE VESSEL TRAFFIC MANAGEMENT SYSTEM FOR THE JUAN DE FUCA REGION

**100 PURPOSE AND OBJECTIVE**

100.1 The purpose of this Agreement is to provide for a cooperative system of vessel traffic management in the applicable waters.

100.2 The objective of this Agreement is to enhance safe and expeditious vessel traffic movement and to minimize risk of pollution of the marine environment in the applicable waters by setting forth standards and procedures for:

- (a) establishing a cooperative system of vessel traffic management;
- (b) ascertaining through pre-clearance procedures and subsequent traffic monitoring, vessel compliance with pertinent regulations, procedures and practices; and alerting responsible authorities where non-compliance occurs;
- (c) monitoring traffic movements to the degree required of the locality;
- (d) providing on a routine basis, or on request, real time information to mariners on traffic, navigational dangers, weather and other safety matters;
- (e) providing on request position fixing data where this capability exists;
- (f) responding to emergency situations.

**101 DEFINITIONS****101.1 Applicable Waters**

Means the waters on the southern coasts of British Columbia and the northern coasts of the State of Washington that are bounded:

- (1) in the waters through which the international boundary runs,
  - (a) on the north, by the 49° north parallel of latitude, and
  - (b) on the south and east, by a rhumb line joining Point Partridge (Whidbey Island) and McCurdy Point (Quimper Peninsula); and
- (2) in the waters to seaward
  - (a) on the northwest, by the 48° 35' 45" north parallel of latitude,
  - (b) on the southwest, by the 48° 23' 30" north parallel of latitude, and
  - (c) on the west, by the rhumb line joining 48° 35' 45" N., 124° 47' 30" W. with 48° 23' 30" N., 124° 48' 37" W.

**102.2 Authority**

Means the Commissioner of the Canadian Coast Guard or the Commandant of the United States Coast Guard.

## ANNEXE

## ACCORD POUR LA MISE EN PLACE D'UN SYSTÈME DE CONTRÔLE COOPÉRATIF DE LA CIRCULATION MARITIME DANS LA RÉGION JUAN DE FUCA

### 100 BUT ET OBJECTIF

100.1 Le but du présent Accord consiste à mettre en place un système de contrôle coopératif de la circulation maritime dans les eaux visées.

100.2 L'objectif du présent Accord consiste à favoriser la circulation sûre et rapide des navires et à réduire les risques de pollution du milieu marin dans les eaux visées, par l'établissement de normes et de procédures permettant

- a) d'établir un système de contrôle coopératif de la circulation maritime;
- b) d'assurer, par l'octroi aux navires d'autorisations préalables de naviguer et par une surveillance subséquente de la circulation, que les navires se conforment aux procédures, aux pratiques et aux règlements pertinents, et d'alerter les autorités compétentes en cas d'infraction;
- c) de surveiller la circulation dans la mesure requise par la localité;
- d) de transmettre aux marins, régulièrement ou sur demande, des informations en temps réel concernant la circulation, les dangers pour la navigation, les conditions météorologiques et d'autres questions de sécurité.
- e) de transmettre, sur demande, des données servant à déterminer la position, lorsque la chose est possible; et
- f) de réagir en cas d'urgence.

### 101 DÉFINITIONS

#### 101.1 Eaux visées

S'entend des eaux se trouvant au large des côtes méridionales de la Colombie-Britannique et des côtes septentrionales de l'État de Washington et qui sont délimitées:

- (1) dans les eaux traversées par la frontière internationale,
  - a) par le parallèle à 49° de latitude Nord au nord, et
  - b) par une ligne loxodromique joignant Point Partridge (île Whidbey) et McCurdy Point (péninsule Quimper) au sud et à l'est; et
- (2) dans les eaux qui s'étendent vers le large,
  - a) par le parallèle à 48° 35'45" de latitude Nord au nord-ouest,
  - b) par le parallèle à 48° 23'30" de latitude Nord au sud-ouest, et
  - c) par la ligne loxodromique joignant les points 48° 35'45"N. 124° 47'30" O. aux points 48° 23'30"N., 124° 48'37" O.

#### 101.2 Autorité

S'entend du Commissaire de la Garde côtière canadienne ou du Commandant de la Garde côtière des États-Unis.

**101.3 Berth**

Means any wharf, pier, anchorage or mooring buoy.

**101.4 Canadian Vessel Traffic Regulator or U.S. Watch Supervisor**

Means the person at a vessel traffic management centre authorized by the appropriate Authority to administer the vessel traffic management regulations.

**101.5 Cooperative Vessel Traffic Management System**

Means the cooperative system of vessel traffic management established within the applicable waters pursuant to this Agreement.

**101.6 Exchange Line**

Means a sector boundary where vessel traffic passes from management by one Authority to management by the other Authority.

**101.7 Parties**

Means the Government of Canada and the Government of the United States of America.

**101.8 Routing System**

Means any system of routing measures aimed at reducing the risk of casualties, including traffic separation schemes, two-way routes, recommended tracks, areas to be avoided, inshore traffic zones, roundabouts, precautionary areas and deep water routes.

**101.9 Sector**

Means a subdivision of the applicable waters geographically defined for purposes of allocating the responsibility for vessel traffic management to one of the Authorities.

**101.10 Traffic Clearance**

Means an authorization by a Canadian vessel traffic regulator or a U.S. watch supervisor for a vessel to enter the cooperative vessel traffic management system, depart a berth, proceed or manoeuvre within the applicable waters.

**101.11 Vessel**

Means every description of water craft, including nondisplacement craft and seaplanes, used or capable of being used as a means of transportation on water.

**101.12 Vessel Traffic Management**

Means the management of vessel traffic by the use of such procedures and equipment as may be agreed by the Authorities, including vessel movement reporting

**101.3 Poste**

S'entend de tout quai, de toute jetée, de tout poste de mouillage ou de toute bouée d'amarrage.

**101.4 Régulateur canadien de la circulation maritime ou superviseur américain du quart**

Dans un centre de contrôle de la circulation maritime, s'entend de la personne autorisée par l'Autorité compétente à faire respecter les règlements relatifs au contrôle de la circulation maritime.

**101.5 Système coopératif de contrôle de la circulation maritime**

S'entend du système coopératif de contrôle de la circulation maritime établi dans les eaux visées aux termes du présent Accord.

**101.6 Ligne de transition**

Dans un secteur, s'entend d'une ligne à partir de laquelle le contrôle de la circulation maritime passe d'une Autorité à l'autre.

**101.7 Parties**

S'entend du Gouvernement du Canada et du Gouvernement des États-Unis d'Amérique.

**101.8 Système d'organisation du trafic**

S'entend de tout système comportant des procédés d'organisation du trafic visant à réduire le risque d'accidents, notamment des dispositifs de séparation du trafic, des routes à double courant, des couloirs recommandés, des zones à éviter, des zones côtières de circulation, des détours, des zones dangereuses et des routes en eau profonde.

**101.9 Secteur**

S'entend d'une subdivision des eaux visées qui est définie géographiquement aux fins de l'attribution à l'une des Autorités de la responsabilité en matière de contrôle de la circulation maritime.

**101.10 Autorisation de naviguer**

S'entend de l'autorisation accordée à un navire par un régulateur canadien de la circulation maritime ou par un superviseur de quart américain d'entrer dans le système coopératif de contrôle de la circulation maritime, de quitter un poste, ou de circuler ou de manœuvrer dans les eaux visées.

**101.11 Navires**

S'entend de tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, y compris les bâtiments sans tirant d'eau et les hydravions, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau.

**101.12 Contrôle de la circulation maritime**

S'entend du contrôle de la circulation des navires par le biais de méthodes et de pièces d'équipement dont pourront convenir les Autorités, notamment des systèmes

systems, radar surveillance equipment, standard operation procedures and routing systems.

### **101.13 Vessel Traffic Management Centre**

Means a centre established by the appropriate Authority for managing vessel traffic in the cooperative vessel traffic management system.

### **101.14 Vessel Traffic Management Regulations**

Means regulations promulgated by each Party for vessel traffic management pursuant to this Agreement.

## **102 APPLICATION TO VESSELS**

102.1 Except as otherwise herein provided this Agreement shall apply to all vessels.

102.2 Any vessel that is exempt from compliance with the provisions of this Agreement shall observe the ordinary practice of seamen and, so far as is reasonable and practicable, act in a manner consistent with this Agreement.

## **103 EXCHANGE LINES**

103.1 The Exchange Lines in the applicable waters are as follows:

- (a) The 124° 40' west meridian of longitude in the Juan de Fuca Strait from the Canadian low-water line to the U.S. low-water line as depicted on official charts;
- (b) Donaldson Island in position 48° 19' 54" N., 123° 42' 24" W. to position 48° 13' 37" N., 123° 31' 36" W.; thence to position 48° 12' 32" N., 123° 24' 24" W.; then to Hein Bank in position 48° 21' 06" N., 123° 02' 30" W.; thence to Cattle Point, San Juan Island in position 48° 27' 00" N., 122° 57' 42" W.;
- (c) Lime Kiln Point in position 48° 31' 00" N., 123° 09' 06" W. to Kellet Bluff in position 48° 35' 18" N., 123° 12' 03" W.; thence to Turn Point in position 48° 41' 20" N., 123° 14' 10" W.; thence to Skipjack Island in position 48° 44' 00" N., 123° 02' 16" W.; thence to Clements Reef in position 48° 46' 42" N., 122° 53' 22" W.; thence to Alden Bank Buoy in position 48° 50' 24" N., 122° 52' 10" W., thence in a 000° direction to the point of intersection with the 49° 00' N. parallel of latitude.

103.2 The Exchange Lines may be modified by agreement of the Authorities, pursuant to recommendations of the Joint Coordinating Group established under this Agreement.

## **200 JOINT POLICY**

### **201 JOINT PROCEDURES**

201.1 The Parties agree that the development and implementation of the cooperative vessel traffic management system is best achieved by:

indicateurs des mouvements des navires, du matériel de surveillance radar, des pratiques de fonctionnement courantes et des systèmes d'organisation du trafic.

### 101.13 Centre de contrôle de la circulation maritime

S'entend d'un centre établi par l'Autorité compétente pour le contrôle de la circulation des navires dans le système coopératif de contrôle de la circulation maritime.

### 101.14 Règlements relatifs au contrôle de la circulation maritime

S'entend des règlements édictés par chaque Partie aux fins du contrôle de la circulation des navires aux termes du présent Accord.

## 102 APPLICATION AUX NAVIRES

102.1 Sauf dispositions contraires dans les présentes, le présent Accord s'applique à tous les navires.

102.2 Tout navire non tenu de se conformer aux dispositions du présent Accord observe la pratique ordinaire des marins et, pour autant qu'il est possible et raisonnable de le faire, mène ses opérations en conformité avec les dispositions du présent Accord.

## 103. LIGNES DE TRANSITION

103.1 Les lignes de transition dans les eaux visées se définissent comme suit:

- a) Le méridien à 124° 40' de longitude Ouest dans le détroit Juan de Fuca, de la laisse de basse-mer du Canada à la laisse de basse-mer des États-Unis, comme il est indiqué sur les cartes officielles;
- b) de l'île Donaldson située à 48° 19'54"N., 123° 42'24"O. au point situé à 48° 13'37"N., 123° 31'36"O.; de là au point situé à 48° 12'32", 123° 24'24"O.; puis au Banc Hein (Hein Bank) situé à 48° 21'06"N., 123° 02'30"O., de là à Cattle Point sur l'île San Juan à 48° 27'00"N., 122° 57'42"O.; et
- c) de Lime Kiln Point situé à 48° 31'00"N., 123° 09'06"O. à Kellet Bluff situé à 48° 35'18"N., 123° 12'03"O.; de là à Turn Point situé à 48° 41'20"N., 123° 14'10"O.; puis à l'île Skipjack (Skipjack Island) située à 48° 44'00"N., 123° 02'16"O.; de là à Clements Reef situé à 48° 46'42"N., 122° 53'22"O.; puis à la bouée du Banc Alden (Alden Bank) située à 48° 50'24"N., 122° 52'10"O.; puis dans une direction 000° jusqu'au point d'intersection avec le parallèle à 49° 00' de latitude Nord.

103.2 Les lignes de transition peuvent être modifiées par voie d'entente entre les Autorités, conformément aux recommandations du Groupe mixte de coordination établi en vertu du présent Accord.

## 200 POLITIQUE COMMUNE

### 201 MESURES COMMUNES

201.1 Les Parties conviennent que la meilleure façon d'élaborer et de mettre en œuvre le système coopératif de contrôle de la circulation maritime consiste:

- (a) developing and issuing vessel traffic management regulations and developing standard procedures at the headquarters level of the Authorities;
- (b) developing the local vessel traffic management technical and operational details at the regional and district level of the Authorities, within the framework of national standards, with headquarters consultation; and
- (c) developing routing systems and vessel traffic management systems taking into account, where appropriate, standards developed at IMCO on ships' routing and ship movement systems.

## **202 SYSTEM COMPATIBILITY**

202.1 The Parties agree that the cooperative vessel traffic management system procedures and regulations in each country shall be compatible, to the extent possible, with those in the other and that any joint traffic separation scheme shall be submitted to the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.

## **203 REGULATING OF VESSEL TRAFFIC**

203.1 Each Party undertakes to promulgate all vessel traffic management regulations necessary to give effect to this Agreement. The Authorities shall jointly determine the vessels to which particular regulations shall apply.

## **204 COMPATIBILITY OF OTHER REGULATIONS AND THEIR ENFORCEMENT**

204.1 The Parties recognize the desirability of compatibility in their respective national regulations bearing on marine safety and environmental protection applicable to vessels using the cooperative vessel traffic management system. The Parties further recognize the desirability of consultation and coordination between the Authorities to promote compatibility of these regulations to the fullest extent practicable consistent with domestic law and policy. At the request of either Authority, the other will provide an opportunity for consultation and coordination concerning such regulatory measures significantly affecting vessels using the cooperative vessel traffic management system.

204.2 The Parties consider that their respective vessel design, construction, manning and equipment requirements, and the measures for enforcement of these requirements, provide a comparable degree of marine safety and environmental protection and that their cooperative application will enhance the effectiveness of the vessel traffic management system. Each Party recognizes that vessels meeting its own standards enter the waters of the other Party in accordance with the agreed routing system. Each Party, in applying its regulations to vessels proceeding through its portion of the applicable waters solely en route to or departing from a port of the other Party, will consider compliance with the requirements of the other Party to be effectively equivalent to material compliance with its own requirements, so long as the requirements and enforcement practices of the other Party, in their totality, continue to provide a comparable degree of marine safety and environmental protection.

- a) à élaborer et édicter des règlements relatifs au contrôle de la circulation maritime et à mettre au point des procédures normalisées au niveau des pouvoirs centraux de chaque Autorité;
- b) à élaborer, au niveau des pouvoirs régionaux et de district des Autorités, les détails techniques et opérationnels du contrôle local de la circulation maritime, dans le cadre des normes nationales et en consultation avec les pouvoirs centraux; et
- c) à élaborer des systèmes d'organisation du trafic et des systèmes de contrôle de la circulation maritime en tenant compte, lorsqu'il y a lieu, des normes établies par l'OMCI quant aux systèmes d'organisation du trafic et de mouvement des navires.

## **202 COMPATIBILITÉ DES SYSTÈMES**

202.1 Les Parties conviennent que les procédures et les règlements établis dans un pays dans le cadre du système coopératif de contrôle de la circulation maritime doivent être compatibles dans la mesure du possible avec ceux établis dans l'autre pays, et que tout dispositif commun de séparation du trafic doit être soumis à l'approbation de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

## **203 RÉGLEMENTATION DE LA CIRCULATION MARITIME**

203.1 Chaque Partie s'engage à édicter tous les règlements relatifs au contrôle de la circulation maritime nécessaires pour donner effet au présent Accord. Les Autorités détermineront conjointement les navires auxquels s'applique chaque règlement en particulier.

## **204 COMPATIBILITÉ D'AUTRES RÈGLEMENTS ET LEUR APPLICATION**

204.1 Les Parties reconnaissent l'opportunité d'une compatibilité de leurs règlements nationaux respectifs sur la sécurité maritime et sur la protection de l'environnement applicables aux navires faisant usage du système coopératif de contrôle de la circulation maritime. Les Parties reconnaissent en outre qu'il est souhaitable que les Autorités tiennent des consultations et coordonnent leur action dans le but de promouvoir le plus possible la compatibilité entre ces règlements, en conformité avec la législation et les politiques nationales. À la demande de l'une ou l'autre Autorité, l'Autorité sollicitée fournira une occasion de procéder à une consultation et de coordonner les mesures de réglementation qui ont une incidence marquée sur les navires faisant usage du système coopératif de contrôle de la circulation maritime.

204.2 Les Parties considèrent que leurs exigences respectives quant à la conception, à la construction, à l'équipage et l'armement des navires, ainsi que les mesures prises pour faire respecter ces exigences, fournissent un degré comparable de sécurité maritime et de protection de l'environnement, et que leur coopération au chapitre de la mise en application augmentera la sécurité du système de contrôle de la circulation maritime. Chaque Partie reconnaît que des navires répondant à ses propres normes pénètrent dans les eaux de l'autre Partie en vertu du système d'organisation du trafic dont il est convenu. En appliquant ses règlements aux navires traversant la partie des eaux visées qui tombent sous sa juridiction dans le seul but de rejoindre ou de quitter un port de l'autre Partie, chaque Partie considérera le respect des exigences de l'autre Partie comme effectivement équivalant au respect intégral de ses propres exigences, à condition que les exigences et les mesures d'exécution de l'autre Partie, prises globalement, continuent de fournir un degré comparable de sécurité maritime et de protection de l'environnement.

204.3 Nothing in Article 204 shall derogate from the right of each Party to take appropriate measures in accordance with its law in its portion of the applicable waters in relation to any specific vessel, the condition or activities of which may pose an actual threat to marine safety or the marine environment. In order to facilitate cooperative enforcement action each Authority will consult at the request of the other, where time permits, concerning enforcement measures to be taken in particular situations posing a threat to marine safety or the marine environment in the applicable waters.

204.4 Should either Party consider making a determination that the requirements and measures for enforcement referred to in 204.2, in their totality, no longer provide a comparable degree of marine safety and environmental protection, that Party will notify the other Party and offer to consult on the matter. No final determination will be made in this respect for at least six months from the time of initial notification in order to allow sufficient time for the consultation process to be completed.

## **205 RELATION TO NATIONAL LAW AND POLICY**

205.1 This Agreement and actions hereunder shall be without prejudice to the position of the Government of the United States and Canada with respect to the character of, and the nature and extent of coastal state jurisdiction over the applicable and adjacent waters.

## **206 RESPONSIBILITY FOR SAFE NAVIGATION**

206.1 It is not the purpose of the cooperative vessel traffic management system instituted under this Agreement to attempt to manoeuvre or navigate vessels from the shore. Therefore, the responsibility for safe navigation shall remain with the vessel's master or commanding officer. Notwithstanding any requirement in the vessel traffic management regulations, the master or commanding officer of the vessel shall retain the responsibility to take any action which by the ordinary practice of seamen or by any special circumstances is necessary to ensure safety of life or the safety of his own or any other vessel.

## **207 ENFORCEMENT**

207.1 In the applicable waters under its jurisdiction, each Party shall enforce compliance with its vessel traffic management regulations.

## **208 NAVAL VESSELS AND GOVERNMENT VESSELS**

208.1 Warships, naval auxiliaries and other vessels used for the time being for military purposes in non-commercial service will comply with the provisions of this Agreement, except when compliance would impair defence operations or defence operational capabilities. To the extent that it is consistent with the nature of these operations notice will be given to the vessel traffic management centre concerned.

208.2 Other vessels owned and operated by a State and used for the time being only on Government non-commercial service and performing governmental functions in the applicable waters will comply with the provisions of this Agreement, except when compliance would impair the performance of governmental functions of a marine

204.3 Rien dans le présent Article ne porte atteinte aux droits de chaque Partie de prendre dans la partie des eaux visées qui tombe sous sa juridiction des mesures appropriées en vertu de sa législation nationale au regard de tout navire en particulier qui, en raison de son état ou de ses activités, risque de porter un préjudice réel à la sécurité maritime ou au milieu marin. Afin de faciliter la prise de mesures d'exécution communes, chaque Partie tiendra des consultations à la demande de l'autre Partie, lorsque le temps le permet, sur les dispositions à prendre lorsque la situation fait peser une menace sur la sécurité maritime ou sur le milieu marin dans les eaux visées.

204.4 Si une Partie envisage de considérer que les exigences et les mesures d'exécution dont il est fait mention au paragraphe 204.2, prises globalement, ne fournissent plus un degré comparable de sécurité maritime et de protection de l'environnement, elle en avertit l'autre Partie et offre de tenir des consultations à ce sujet. Aucune décision finale n'est prise en la matière avant un délai d'au moins six mois à compter de la date de la notification, de façon à allouer le temps nécessaire pour compléter le processus de consultation.

## **205 INCIDENCES SUR LA LÉGISLATION ET LES POLITIQUES NATIONALES**

205.1 Le présent Accord et les mesures qu'il prévoit sont sans préjudice de la position du Gouvernement des États-Unis et de celle du Gouvernement du Canada quant au caractère, à la nature et à l'étendue de la juridiction de l'État côtier sur les eaux visées et limitrophes.

## **206 RESPONSABILITÉ QUANT À LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION**

206.1 Le système coopératif de contrôle de la circulation maritime institué en vertu du présent Accord ne vise aucunement à tenter de manœuvrer ou de diriger les navires à partir de la côte. Par conséquent, le capitaine ou le commandant du navire garde la responsabilité de la sécurité de la navigation. Nonobstant toute exigence prévue dans les règlements relatifs au contrôle de la circulation maritime, le capitaine ou le commandant du navire garde la responsabilité des mesures à prendre en vertu de la pratique ordinaire des marins ou en présence de circonstances spéciales pour assurer la sécurité de l'équipage et celle de son propre navire ou de tout autre navire.

## **207 APPLICATION DES RÈGLEMENTS**

207.1 Dans les eaux visées qui tombent sous sa juridiction, chaque Partie veille au respect de ses règlements sur le contrôle de la circulation maritime.

## **208 NAVIRES DE GUERRE ET AUTRES NAVIRES D'ÉTAT**

208.1 Les navires de guerre, les navires de guerre auxiliaires et les autres navires utilisés à l'heure actuelle à des fins militaires en service non commercial se conformeront aux dispositions du présent Accord, sauf dans les cas où cette conformité nuirait aux opérations de défense ou diminuerait les capacités opérationnelles de défense. Dans la mesure où cela est compatible avec la nature de ces opérations, avis est donné au centre de contrôle de la circulation maritime intéressé.

208.2 Les autres navires propriétés d'un État et exploités par cet État qui ne sont utilisés à l'heure actuelle qu'en service gouvernemental non commercial et qui exercent des activités gouvernementales dans les eaux visées se conformeront aux dispositions du présent Accord, sauf dans les cas où cette conformité nuirait à l'exercice d'activités

contingency nature. To the extent that it is consistent with the nature of the governmental functions being performed, notice will be given to the vessel traffic management centre concerned.

### **300 OPERATIONAL ELEMENTS**

#### **301 VESSEL TRAFFIC CLEARANCE**

301.1 Prior to entering the cooperative vessel traffic management system or departing a berth within the system, each vessel shall obtain a traffic clearance in accordance with procedures to be agreed upon between the Authorities.

#### **302 VESSEL TRAFFIC MANAGEMENT CENTRES**

302.1 Vessel traffic management centres shall be established as necessary to manage and coordinate vessel traffic. These centres shall be in communication with each other by dedicated communications circuits in order to ensure real time knowledge of the total vessel traffic pattern in the applicable waters.

#### **303 METHOD OF OPERATIONS**

- 303.1 Each vessel traffic management centre shall, within its applicable sector:
- (a) maintain VHF-FM radio contact with and receive reports from each vessel subject to the communications and movement reporting requirements of the vessel traffic management regulations;
  - (b) maintain an accurate and up-to-date plot of all such vessels;
  - (c) maintain an accurate and up-to-date status display of all known hazards to navigation, including adverse weather conditions, large concentrations of fishing or recreational vessels, and discrepancies in aids to navigation;
  - (d) disseminate the information referred to in sub-paragraph (c) to all participating vessels that may be affected;
  - (e) provide, upon request, position fixing assistance, within the capability of the centre;
  - (f) in accordance with an agreed procedure, issue a vessel traffic clearance;
  - (g) in accordance with an agreed procedure, transfer responsibility between centres for each vessel at the time it crosses an exchange line; and
  - (h) upon detecting or becoming aware of any violation of the vessel traffic management regulations, report the violation to the appropriate enforcement official of the Party in whose waters the violation occurred.

#### **304 SECTOR MANAGEMENT AND RESPONSIBILITY**

304.1 All vessel traffic within the applicable waters to seaward of the exchange line established in subsection 103.1(a) shall be managed by Tofino Traffic Centre.

gouvernementales qui ont un caractère d'urgence maritime. Dans la mesure où cela est compatible avec la nature des activités gouvernementales exercées, avis est donné au centre de contrôle de la circulation maritime intéressé.

### **300 OPÉRATIONS**

#### **301 AUTORISATIONS DE NAVIGUER**

301.1 Avant de pénétrer dans les eaux visées par le système coopératif de contrôle de la circulation maritime ou de quitter un poste à l'intérieur de ce système, chaque navire doit obtenir une autorisation en conformité avec les modalités dont conviendront les Autorités.

#### **302 CENTRES DE CONTRÔLE DE LA CIRCULATION MARITIME**

302.1 Des centres de contrôle de la circulation maritime devront être établis en fonction des besoins pour contrôler et coordonner la circulation des navires. Ces centres seront reliés par des réseaux de communications spéciaux afin d'assurer la connaissance en temps réel de la configuration globale des circuits de navigation dans les eaux visées.

#### **303 FONCTIONNEMENT**

303.1 Dans le secteur qui lui est assigné, chaque centre de contrôle de la circulation maritime:

- a) communique avec chaque navire par radio VHF-MF et reçoit des rapports de ces navires, sous réserve des exigences des règlements relatifs au contrôle de la circulation maritime qui portent sur les communications et les rapports de circulation;
- b) tient pour chaque navire un tracé de navigation exact et à jour;
- c) tient sur maquette un relevé exact et à jour de tous les dangers connus pour la navigation, notamment les zones de mauvais temps, les concentrations de bateaux de pêche ou d'embarcations de plaisance et les écarts au niveau des aides à la navigation utilisées;
- d) communique à tous les navires en cause les renseignements dont il est fait mention à l'alinéa c);
- e) dans la mesure de ses capacités, aide ceux qui le demandent à déterminer leur position;
- f) donne des autorisations aux navires en conformité avec les modalités établies;
- g) opère le transfert de responsabilités à un autre centre, en conformité avec les modalités établies, lorsqu'un navire traverse une ligne de transition; et
- h) lorsqu'il constate une infraction aux règlements relatifs au contrôle de la circulation maritime ou qu'il en prend connaissance, en fait part à l'agent d'exécution intéressé de la Partie dans les eaux de laquelle l'infraction a été commise.

#### **304 GESTION DES SECTEURS ET RESPONSABILITÉ**

304.1 Toute la circulation maritime dans les eaux visées qui s'étendent au large de la ligne de transition établie conformément à l'alinéa 103.1 a) est gérée par le centre de contrôle de Tofino.

304.2 All vessel traffic to the east of the exchange line established by subsection 103.1(a) and to the south and east of the exchange lines established by subsections 103.1(b) and 103.1(c) shall be managed by the Seattle Traffic Centre.

304.3 All vessel traffic to the north and east of the exchange lines established by subsection 103.1(b) and 103.1(c) shall be managed by Vancouver Traffic Centre.

### **305 POLLUTION CONTINGENCY SUPPORT**

305.1 In the event of a pollution incident occurring within the applicable waters where a response by one or both Parties under the terms of the Joint Canada/United States Marine Pollution Contingency Plan is required, the Authorities shall cooperate to the maximum extent practicable with the On-Scene Commander.

### **306 STANDARDS OF SHORE BASED EQUIPMENT**

306.1 The Parties agree it is desirable to establish at the earliest feasible time a positive method of surveillance, generally radar where practicable, to ensure compliance with vessel traffic management regulations.

306.2 Except as they may otherwise agree, each authority shall be responsible for establishing, operating, and maintaining:

- (a) VHF-FM communications coverage within its sectors, and
- (b) radar surveillance systems incorporating provisions for the identification and tracking of vessels as follows:
  - (1) Canada: Strait of Georgia and Haro Strait from Point Roberts to Race Rocks; and on the west coast of Vancouver Island, from Estevan Point to Cape Flattery, Washington.
  - (2) United States: the Strait of Juan de Fuca from Cape Flattery to Whidbey Island; and Rosario Strait from Cherry Point to the southern entrance in the vicinity of Whidbey Island.

### **307 JOINT COORDINATING GROUP**

307.1 The Authorities shall establish a Joint Coordinating Group at the Regional/District level. This Group shall have a permanent membership consisting of two VTM representatives from each Authority, one of whom shall serve as the Chairperson and that office shall alternate annually between each Authority. This Group may seek expert advice as it may deem appropriate. A meeting of the Joint Coordinating Group may be called by either Authority but in any event, it shall meet and submit a report to the Authorities annually.

307.2 The functions of this Group shall be:

- (a) to receive and respond to representations by interested parties on operational problems of a local nature;
- (b) to review and make early reports to both Authorities regarding the findings of any casualty investigation authority when a factor in its

304.2 Toute la circulation maritime dans les eaux s'étendant à l'est de la ligne de transition établie conformément à l'alinéa 103.1 a) et au sud et à l'est des lignes de transition établies conformément aux alinéas 103.1 b) et 103.1 c) est gérée par le centre de contrôle de Seattle.

304.3 Toute la circulation maritime dans les eaux s'étendant au nord et à l'ouest des lignes de transition établies conformément aux alinéas 103.1 b) et 103.1 c) est gérée par le centre de contrôle de Vancouver.

### 305 MESURES D'URGENCE EN CAS DE POLLUTION

305.1 S'il survient dans les eaux visées un incident présentant des dangers de pollution et que les deux Parties ou l'une d'entre elles doivent prendre les mesures nécessaires aux termes du Plan canado-américain d'urgence en cas de pollution marine, les Autorités font de leur mieux pour collaborer avec le commandant se trouvant sur les lieux.

### 306 NIVEAU DE QUALITÉ DE L'ÉQUIPEMENT SUR LA CÔTE

306.1 Les Parties conviennent de l'opportunité de se pourvoir dans les meilleurs délais d'un système de surveillance sûr, un système radar dans tous les cas où c'est possible, destiné à assurer l'observance des règlements relatifs au contrôle de la circulation maritime.

306.2 Sauf entente contraire entre les Autorités, chacune des Autorités est responsable de la mise sur pied, de l'exploitation et du maintien:

- a) des communications par système VHF-MF dans les secteurs soumis à sa juridiction, et
- b) de systèmes de surveillance radar permettant notamment d'identifier et de surveiller les navires dans les régions suivantes:
  - 1) Canada: Détroit de Géorgie et détroit d'Haro, de Point Roberts à Race Rocks; et, sur la côte ouest de l'île de Vancouver, de Estevan Point à Cape Flattery, dans l'État de Washington.
  - 2) États-Unis: Détroit Juan de Fuca, de Cape Flattery à l'île Whidbey; et Rosario Strait, de Cherry Point à l'embouchure méridionale, près de l'île Whidbey.

### 307 GROUPE MIXTE DE COORDINATION

307.1 Les Autorités mettent sur pied un Groupe mixte de coordination au niveau des régions/districts. Ce Groupe aura comme membres permanents deux représentants du contrôle de la circulation maritime de chacune des deux Autorités, l'un desquels sera président; il y aura alternance annuelle de la présidence entre les deux Autorités. Le Groupe est libre de recourir aux spécialistes lorsqu'il le juge approprié. L'une ou l'autre Autorité peut demander la convocation d'une réunion, mais de toute façon le Groupe se réunit et présente un rapport tous les ans.

307.2 Les fonctions du Groupe consistent:

- a) à prendre connaissance des observations formulées par les parties intéressées sur les problèmes opérationnels à caractère local, et à y donner suite;
- b) à effectuer une étude et à présenter des rapports préliminaires aux deux Autorités concernant les résultats obtenus par toute autorité chargée de

investigation concerns the management of traffic in the cooperative vessel traffic management system;

- (c) to review and make recommendations to the Authorities concerning operating procedures and regulations;
- (d) to review and make recommendations to the Authorities respecting modifications of the exchange lines established by section 103.1 of this Agreement;
- (e) to advise the Authorities on policy and standards;
- (f) to recommend to the Authorities consultative and operational procedures to be followed when a vessel is found to be in contravention of the vessel traffic management regulations; and
- (g) to facilitate consultations between the Authorities on the effective implementation of this Agreement.

### **308 COMMUNICATIONS**

308.1 The Parties undertake to promulgate in consultation with each other appropriate communications regulations to ensure reliable and effective two-way voice communications throughout the vessel traffic management system.

### **309 AIDS TO NAVIGATION**

309.1 The establishment and maintenance of aids to navigation in the applicable waters shall remain the responsibility of the Authority in whose territory or water the aids to navigation are located, except as may be otherwise expressly agreed by the Parties.

### **400 ADMINISTRATION AND RESPONSIBILITY**

400.1 The Authorities shall be responsible for the administration of this Agreement.

400.2 The federal officers having Regional/District responsibilities for administration and operation of the cooperative vessel traffic management system are:

For Canada: The Regional Director,  
Canadian Coast Guard,  
Western Region.

For United States: The Commander,  
Thirteenth Coast Guard District.

### **401 AMENDMENTS**

401.1 Amendments to this Agreement may be made by mutual agreement of the Parties.

### **402 IMPLEMENTATION**

402.1 The Authorities shall implement the cooperative vessel traffic management system as soon as possible, subject to appropriation of funds.

402.2 Each Party shall bear the costs of its own operations conducted pursuant to this Agreement.

mener une enquête sur un accident lorsqu'un aspect de son enquête porte sur le contrôle du trafic dans le système coopératif de contrôle de la circulation maritime;

- c) à effectuer une étude et à faire des recommandations aux Autorités concernant les modalités et les règlements relatifs aux opérations;
- d) à effectuer une étude et à faire des recommandations aux Autorités au sujet de la modification des lignes de transition établies conformément à l'article 103.1 du présent Accord;
- e) à conseiller les Autorités en matière de politiques et de normes;
- f) à recommander aux Autorités les mesures consultatives et opérationnelles à prendre lorsqu'un navire enfreint les règlements relatifs au contrôle de la circulation maritime; et
- g) à faciliter les consultations entre les Autorités sur la mise en application effective du présent Accord.

### **308 COMMUNICATIONS**

308.1 Les Parties conviennent d'édicter en consultation des règlements appropriés en matière de communications afin d'assurer l'instauration d'une liaison téléphonique bidirectionnelle qui soit fiable et efficace dans l'ensemble du système de contrôle de la circulation maritime.

### **309 AIDES À LA NAVIGATION**

309.1 Sauf entente expresse entre les Parties, l'Autorité qui a juridiction sur les eaux ou sur le territoire où se trouvent les aides à la navigation demeure responsable de l'installation et de l'entretien de ces aides à la navigation dans les eaux visées.

### **400 ADMINISTRATION ET RESPONSABILITÉ**

400.1 Les Autorités sont responsables de la mise en application du présent Accord.

400.2 Les agents fédéraux responsables, au niveau des régions/districts, de la gestion et de l'exploitation du système coopératif de contrôle de la circulation maritime sont:

Pour le Canada: Le directeur régional  
Garde côtière canadienne  
Région de l'Ouest

Pour les États-Unis: Le commandant  
Treizième district de la Garde côtière.

### **401 MODIFICATIONS**

401.1 Le présent Accord peut être modifié par voie d'entente mutuelle entre les deux Parties.

### **402 MISE EN APPLICATION**

402.1 Sous réserve de l'affectation des crédits nécessaires, les Autorités mettront en application le système coopératif de contrôle de la circulation maritime dans les meilleurs délais.

402.2 Chaque Partie assume le coût des opérations qu'elle mène en vertu du présent Accord.

*Embassy of The  
United States of America*

Ottawa, December 19, 1979

No. 341

Madame,

I have the honor to refer to your note No. FLM-211 of this date, and to its Annex, proposing cooperative arrangements for joint management of vessel traffic in waters near the common boundary of Canada and the United States in the region of Juan de Fuca Strait.

I have the further honor to confirm that the cooperative arrangements set forth in your Note and its Annex are acceptable to the Government of the United States, and that your Excellency's Note and its Annex, together with this reply, shall constitute an agreement on this subject between our two Governments which will enter into force on the date of this Note.

Accept, Madame, the renewed assurances of my highest consideration.

Kenneth M. Curtis

The Honorable

Flora MacDonald, P.C., M.P.

Secretary of State for External Affairs

Ottawa

*Traduction*

Ottawa, le 19 décembre 1979

Madame le Secrétaire d'État,

J'ai l'honneur de me reporter à votre Note n° FLM-211 de ce jour et à son Annexe, proposant des arrangements coopératifs applicables au contrôle de la circulation maritime dans les eaux à proximité de la frontière canado-américaine dans la région du détroit de Juan de Fuca.

J'ai en outre l'honneur de confirmer que les arrangements coopératifs exposés dans votre Note et son Annexe agréent au Gouvernement des États-Unis, et que la Note de Votre Excellence et son Annexe, ainsi que la présente réponse, constituent à cet effet entre nos deux Gouvernements un accord qui entrera en vigueur à la date de la présente Note.

Veillez agréer, Madame le Secrétaire d'État, les assurances renouvelées de ma très haute considération.

Kenneth M. Curtis

L'honorable  
Flora MacDonald, C.P., député,  
Secrétaire d'État aux Affaires extérieures  
Ottawa





LIBRARY E A/BIBLIOTHEQUE A E



3 5036 20092578 5

© Minister of Supply and Services Canada 1983    © Ministre des Approvisionnement et Services Canada 1983

Available in Canada through    En vente au Canada par l'entremise de nos

Authorized Bookstore Agents    agents libraires agréés  
and other bookstores    et autres librairies

or by mail from    ou par la poste au:

Canadian Government Publishing Centre    Centre d'édition du gouvernement du Canada  
Supply and Services Canada    Approvisionnement et Services Canada  
Ottawa, Canada, K1A 0S9    Ottawa, Canada, K1A 0S9

Catalogue No. E 3-1979-28  
ISBN 0-660-51966-6

Canada: \$2.00  
Other countries: \$2.40

N° de catalogue E 3-1979-28  
ISBN 0-660-51966-6

Canada: \$2.00  
à l'étranger: \$2.40

Price subject to change without notice.    Prix sujet à changement sans avis préalable.