



# ÉDITION DE L'OUEST DES AVIS AUX NAVIGATEURS

Publiés mensuellement par la

GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

AVIS

**900 à 958**

SOMMAIRE

	Page
Partie I Renseignements généraux et sur la sécurité.....	1 à 6
Partie II Corrections aux cartes .....	7 à 11
Partie III Corrections aux Aides radio à la navigation maritime.....	Néant
Partie IV Corrections aux Instructions et aux Guides nautiques.....	Néant
Partie V Corrections aux Livres des feux, des bouées et des signaux de brume.....	13

Direction générale des Services à la  
navigation maritime  
Aides Maritimes

**PAPIER RECYCLÉ**

Internet: <http://www.notmar.com>

## MISE EN GARDE

### AVIS À LA NAVIGATION RADIODIFFUSÉS ET ÉCRITS

La Garde côtière canadienne procède actuellement à de nombreux changements au système canadien d'aides à la navigation.

Ces changements sont transmis au public par la Garde côtière canadienne sous la forme d'Avis à la navigation radiodiffusés et écrits qui sont, à leur tour, suivis d'Avis aux navigateurs pour correction directe sur les cartes ou réimpressions/nouvelles éditions de cartes marines.

La publication des Avis aux navigateurs ainsi que la mise à jour des cartes marines sont retardées en raison du grand nombre de ces modifications.

Les navigateurs sont priés de conserver tous les Avis à la navigation écrits pertinents jusqu'à ce qu'ils soient remplacés par des Avis aux navigateurs correspondants ou que des cartes mises à jour soient rendues disponibles au public par le Service hydrographique du Canada (SHC).

La liste des Avis à la navigation en vigueur est publiée sur une base hebdomadaire et est disponible aux bureaux locaux de la Garde côtière canadienne.

La Garde côtière canadienne et le Service hydrographique du Canada analysent conjointement l'impact de ces changements et préparent un plan d'action pour l'émission de cartes marines révisées.

Pour plus d'information, communiquer avec votre représentant local de la Garde côtière canadienne.

#### ***Terre-Neuve***

Centre SCTM - St. John's  
Téléphone: (709) 772-2083  
Facs: (709) 772-6285

#### ***Maritimes***

Centre Régional des Opérations des Maritimes  
Sans frais dans la région des Maritimes 1-800-565-1633  
Téléphone: (902) 426-6030  
Facs: (902) 426-6334  
<http://www.mar.dfo.mpo.gc.ca/cg/ops/roc.htm>  
Courrier électronique: ROCWeb@mar.dfo-mpo.gc.ca

#### ***Centre & Arctique***

Centre SCTM - Sarnia  
Sans frais en Ontario 1-800-265-0237  
Téléphone: (519) 337-6360  
Facs: (519) 337-2498

#### ***Laurentienne***

GC\SO\COR  
Avis écrits  
Téléphone: (418) 648-5410  
Facs: (418) 648-7244  
Courrier électronique: OPSAVIS@dfo-mpo.gc.ca

#### ***Pacifique***

Centre régional d'information maritime - Vancouver  
Téléphone: (604) 666-6011  
Facs: (604) 666-8453

## NOTES EXPLICATIVES

**Les positions géographiques** correspondent directement aux graduations de la carte à la plus grande échelle, sauf s'il y a indication contraire.

**Les relèvements** sont des relèvements vrais comptés dans le sens des aiguilles d'une montre, de 000° (Nord) à 359°. Les relèvements des feux sont donnés du large.

**La visibilité** des feux est celle qui existe par temps clair.

**Les profondeurs** - Les unités utilisées pour les sondes (mètres, brasses ou pieds) sont indiquées dans la titre de la carte.

**Les élévations** sont rapportées au niveau de la Haute Mer Supérieure Grandes Marées, sauf s'il y a indication contraire.

**Renseignement d'origine canadienne** - Une étoile (\*) vis-à-vis le numéro de l'avis indique que le renseignement contenu dans cet avis est d'origine canadienne.

**Les distances** peuvent être calculées de la façon suivante:

1 mille marin	=	1 852 mètres (6,076.1 pieds)
1 mille terrestre	=	1 609.3 mètres (5,280 pieds)
1 mètre	=	3.28 pieds

**Les avis temporaires & préliminaires** sont identifiés par un (T) ou un (P) après le numéro de l'avis. Les cartes marines et les publications ne sont pas corrigées à la main pour ce qui est des Avis aux navigateurs temporaires (T) et préliminaires (P). La liste des cartes touchées par des Avis aux navigateurs temporaires et préliminaires est publiée dans la partie I tous les trois mois. Il faut se référer à la dernière liste publiée et aux éditions mensuelles des Avis aux navigateurs publiés par la suite.

**Veillez prendre note qu'en plus des modifications temporaires et préliminaires annoncées dans les Avis (T) et (P), il y a de nombreux changements permanents apportés aux aides à la navigation qui ont été annoncés dans des Avis aux navigateurs préliminaires en attendant que les cartes soient mises à jour pour une nouvelle édition.**

**Rapport d'informations maritimes et formule de suggestion** - Les navigateurs sont priés d'aviser l'administration en cause de la découverte de danger ou apparence de danger à la navigation, des changements observés dans les aides à la navigation, ou des corrections à apporter aux publications. Ces communications peuvent être faites en utilisant le formulaire *Rapport d'informations maritimes et formule de suggestion* inséré à la dernière page de chacune des éditions mensuelles des *Avis aux navigateurs*.

**Édition mensuelle des Avis aux navigateurs** - Les *Avis aux navigateurs*, publiés chaque mois, sont gratuits. Les navigateurs et navigatrices peuvent choisir entre les éditions *régionales* des *Avis aux navigateurs*. Les demandes d'inscription ou de retrait de la liste des destinataires doivent être faites en utilisant le formulaire inséré à la page x de chacune des éditions mensuelles des *Avis aux navigateurs*. Les changements d'adresse et/ou de nombre d'exemplaires doivent également être faits au moyen du formulaire.

**Cartes marines et publications canadiennes** - Veuillez consulter l'*Avis N° 14* de l'*Édition annuelle des Avis aux navigateurs* pour ce qui a trait aux cartes marines et publications canadiennes. La source d'approvisionnement ainsi que les prix en vigueur au moment de l'impression y sont mentionnés. Cette liste est mise à jour périodiquement au moyen de l'édition mensuelle des *Avis aux navigateurs*.

*NOTA: This publication is also available in English.*

## SERVICE OPÉRATIONNEL INITIAL (SOI) DU DGPS

La Garde côtière canadienne donne avis que le service opérationnel initial (SOI) du DGPS est disponible pour le positionnement et la navigation.

Le SOI signifie que le service assurera une diffusion DGPS à l'aide d'un message de type 9 RTCM pour les corrections de pseudoportée à une vitesse de diffusion des données de 200 baud. Il faut consulter les Aides radio à la navigation maritime pour connaître la couverture annoncée approximative de chaque station différentielle.

Bien que le service soit SOI, les usagers peuvent connaître des interruptions de service sans préavis. En outre, la GCC donne avis que les diffusions SOI DGPS ne doivent jamais être utilisées lorsque qu'une panne subite du système ou inexactitude pourrait constituer un danger pour la sécurité. Suite à une période de vérification d'une durée d'un an, le service DGPS sera déclaré comme étant un service entièrement opérationnel.

Les usagers sont également prévenus que les corrections différentielles sont fondées sur la position du système NAD 83 de l'antenne de la station de référence et les positions obtenues à l'aide du DGPS doivent faire référence à ce système de coordonnées seulement. Les récepteurs doivent être réglés au système WGS 84 pour être en mesure d'obtenir une précision de positionnement optimale

<b>Tableau des stations de référence DGPS de l'étape 1</b>					
<b>Nom de la station</b>	<b>Numéros d'identité des stations de référence</b>	<b>Identité de la station DGPS</b>	<b>Pos. géogr. Latitude Longitude</b>	<b>Fréquence [khz]</b>	<b>Bits/sec.</b>
Alert Bay C.-B.	300,301	909	50 35 N 126 55 W	309	200
Amphitrite Pt C.-B.	302,303	908	48 55 N 125 33 W	315	200
Richmond C.-B.	304,305	907	49 11 N 123 07 W	320	200
Sandspit C.-B.	306,307	906	53 14 N 131 49 W	300	200
Cardinal ON	308,309	919	44 47 N 75 25 W	306	200
Warton ON	310,311	918	44 45 N 81 07 W	286	200
St. Jean Richelieu QUÉ	312,313	929	45 19 N 73 19 W	296	200

**Tableau des stations de référence DGPS de l'étape 1**

Nom de la station	Numéros d'identité des stations de référence	Identité de la station DGPS	Pos. géogr. Latitude Longitude	Fréquence [khz]	Bits/sec.
Lauzon QUÉ	316,317	927	46 49 N 71 10 W	309	200
Rivière-du-Loup QUÉ	318,319	926	47 46 N 69 36 W	300	200
Moisie QUÉ	320,321	925	50 12 N 66 07 W	313	200
Partridge Island N.-B.	326,327	939	45 14 N 66 03 W	295	200
Pt. Escuminac N.-B.	332,333	936	47 04 N 64 48 W	319	200
Western Head N.-É.	334,335	935	43 59 N 64 39 W	312	200
Fox Island N.-É.	336,337	934	45 20 N 61 05 W	307	200
Cape Race T.-N.	338,339	940	46 46 N 53 11 W	315	200
Cape Ray T.-N.	340,341	942	47 38 N 59 14 W	290	200
Cape Norman T.-N.	342,343	944	51 30 N 55 49 W	310	200

## RECEVEURS DGPS - MISE EN GARDE

Les signaux transmis par le système de positionnement global différentiel (DGPS) de la Garde côtière canadienne comprennent de l'information intégrée conçue pour alerter les usagers de récepteurs DGPS de type utilisateur que le système ne fonctionne pas dans les limites de tolérance ou qu'il est défectueux. Durant les essais, on a constaté que certains récepteurs DGPS de type utilisateur ne peuvent capter l'information adéquatement. Si l'information est mal captée par l'équipement d'un utilisateur, cela peut amener des positions incorrectes.

Veuillez communiquer avec votre fabricant ou votre fournisseur de DGPS pour vous assurer que votre récepteur peut capter correctement l'information relative au bon fonctionnement de la station de référence DGPS.

## **ALERTE AUX UTILISATEURS DU DGPS**

À l'heure actuelle, 17 stations DGPS sont en état de service opérationnel initial (SOI) au Canada. La station DGPS de Rigolet, au Labrador, sera installée le 30 novembre 1998. Le rendement sera soumis, à un programme de validation rigoureux tout au long de 1998. Les stations seront ensuite déclarées en état de service entièrement opérationnel (SEO). Nous rappelons aux navigateurs d'utiliser le service DGPS avec prudence tant que son état SEO n'aura pas été annoncé officiellement.

La Garde côtière canadienne a reçu dernièrement des rapports concernant des récepteurs DGPS qui semblent ignorer l'alarme de diffusion qui devrait signaler l'interruption immédiate d'une correction satellite particulière. Les rapports indiquent que l'équipement de certains utilisateurs ne reconnaît pas adéquatement ce signal de correction "de ne pas utiliser" et le traite par erreur comme étant une correction. Il peut en découler des erreurs de position pouvant atteindre 15 kilomètres lorsque le récepteur est au mode DGPS. Nous conseillons aux utilisateurs DGPS de communiquer immédiatement avec le fabricant de leur équipement afin d'établir si leur récepteur doit être modernisé.

À l'exception de ce problème, aucune difficulté importante n'a été rencontrée à ce jour depuis la mise en oeuvre du DGPS. Nous ne prévoyons pas en rencontrer plus à l'avenir.

### **Rapport de divergence pour le DGPS**

La Garde côtière met actuellement en oeuvre les systèmes de positionnement global différentiel au Canada. À l'heure actuelle, 17 stations DGPS sont en état de service opérationnel initial (SOI) au Canada. La station DGPS de Rigolet, au Labrador, sera installée le 30 novembre 1998.

Après une période de validation de service, le réseau DGPS sera déclaré comme assurant un service entièrement opérationnel (SEO). On prévoit que cette annonce sera faite en mars 1999. Le service entièrement opérationnel DGPS prévoit respecter les normes des niveaux de service annoncés et toutes les garanties de service seront assurées par le SEO.

Tout au long de la période de validation de service, la Garde côtière effectuera de nombreux essais du service différentiel. Pour venir en aide à la Garde côtière dans le cadre de ces essais de validation, les navigateurs sont priés de remplir le rapport d'anomalie ci-joint. Veuillez noter toutes les divergences de service DGPS que vous découvrez et faites parvenir le formulaire complété à l'adresse suivante : Directeur des Aides maritimes, Pêches et Océans Canada, 200 rue Kent, No de poste 5130, Ottawa (Ontario), K1A 0E6.

## **CHANGEMENT DE DATE DU GPS EN AOÛT 1999**

Le système de positionnement global (GPS) comptabilise le temps en utilisant un chiffre pour chaque semaine de service et totalise les secondes à l'intérieur de chaque semaine numérique. Il comptabilise les semaines à partir de minuit (0000) la nuit du 5 janvier 1980 ou le matin du 6 janvier 1980 (UTC), et il incrémente son compte de 1 par semaine depuis lors. La semaine aussi bien que les secondes sont diffusées dans le cadre du message GPS fourni par les satellites, et elles sont utilisées par les récepteurs dans leurs calculs. Le champ de ce message indiquant le numéro de semaine du GPS est limité à 1024, ce qui signifie que, à la fin de la semaine 1023, le champ du numéro de la semaine passe de 1023 à 0. Cela se produira à minuit dans la nuit du 21-22 août 1999. Le 22 août 1999, bon nombre de récepteurs GPS indiqueront le 6 janvier 1980, à moins d'avoir été réparés.

Il reviendra à l'utilisateur de tenir compte de ce changement, car les satellites ne feront que diffuser le nouveau numéro de semaine. L'incidence sur votre appareil GPS dépendra de la marque et du modèle de récepteur que vous possédez. Il est possible que certains récepteurs affichent simplement de l'information de date inexacte, mais que d'autres calculent aussi de l'information de navigation incorrecte ou cessent de donner de l'information de position. S'il n'a pas été tenu compte du changement de date au moment de la conception et de la fabrication de votre récepteur GPS, des problèmes pourraient se poser. Certains appareils exigeront une mise à niveau du logiciel. Les navigateurs sont invités à s'informer auprès de leur fournisseur afin de connaître le comportement de leur récepteur lors du changement de date du GPS.

## DGPS station anomaly report / Rapport d'anomalie des stations DGPS

With the purpose of constantly evaluating the quality of the DGPS service offered, the Canadian Coast Guard is providing the mariner with the following anomaly report. This report will allow us to get well-supported information concerning the anomaly and thus, will facilitate the identification of the origin of the problem. Please fill accordingly each section of this report and forward it by the suggested ways. You will find a legend at the end of this document.

Avec le souci d'évaluer constamment la qualité du service DGPS offert, la Garde côtière met à la disposition du navigateur le présent rapport d'anomalie. Ce rapport servira à bien documenter l'anomalie et, de ce fait, facilitera l'identification ou la recherche de la source du problème. Nous vous prions de bien remplir chaque section de ce rapport et de l'acheminer de la façon suggérée. Vous trouverez une légende à la fin de ce document.

<b>User information / Renseignements sur l'utilisateur</b>
--

Vessel name / Nom du navire: \_\_\_\_\_ Destination: \_\_\_\_\_  
Vessel position at the beginning of the anomaly /  
Position du navire au début de l'anomalie : \_\_\_\_\_  
Vessel position at the end of the anomaly /  
Position du navire à la fin de l'anomalie : \_\_\_\_\_

<b>Anomaly report / Rapport d'anomalie</b>
--

Date and time of the anomaly / Date et heure de l'anomalie: \_\_\_\_\_ Duration / Durée: \_\_\_\_\_  
Number of satellites tracked on GPS receiver / Nombre de satellites reçu par  
le récepteur: \_\_\_\_\_  
DGPS site using / Station DGPS utilisée : Freq.: \_\_\_\_\_ kHz SS: \_\_\_\_\_ dB SNR: \_\_\_\_\_  
DOP Geometry / Géométrie DOP : \_\_\_\_\_  
User receiver operates correctly with other DGPS sites? /  
Votre équipement DGPS fonctionne-t-il normalement à l'utilisation d'autres  
stations DGPS?: Yes/ Oui \_\_\_\_\_ No / Non \_\_\_\_\_  
Comments / Commentaires: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Point of contact / Personne-ressource: Name/ Nom: \_\_\_\_\_  
Phone / Téléphone : \_\_\_\_\_

<b>Weather conditions / Conditions météo</b>
--

Winds / Vents : Direction: \_\_\_\_\_ Speed / Vitesse: \_\_\_\_\_ KTS  
Temp. °C: \_\_\_\_\_ VIS: \_\_\_\_\_ N.M.  
Sea State / État de la mer : \_\_\_\_\_  
Bearing and range to electrical storm /  
Direction et distance de l'orage : \_\_\_\_\_  
Time of the storm / Heure de l'orage: \_\_\_\_\_

**Essential informations on user equipment to fill / Renseignements indispensables sur l'équipement à remplir:**

**User equipment informations / Renseignements sur l'équipement**

GPS receiver / Récepteur GPS : Make / Fabricant: \_\_\_\_\_ Model: \_\_\_\_\_  
DGPS beacon receiver / Démodulateur DGPS : Make / Fabricant : \_\_\_\_\_ Model: \_\_\_\_\_  
Gyro interface with GPS / Gyro intégré avec le GPS? Yes / Oui : \_\_\_\_\_ No / Non : \_\_\_\_\_  
DGPS interfaced with an ECDIS / DGPS intégré dans un SVCEI? Yes / Oui: \_\_\_\_\_ No / Non : \_\_\_\_\_  
If yes, please fill below / Si oui, S.V.P. compléter ci-dessous:  
ECDIS / SVCEI : Make / Fabricant: \_\_\_\_\_ Model: \_\_\_\_\_  
Radar image interfaced / Image radar intégrée ? : Yes / Oui: \_\_\_\_\_ No / Non: \_\_\_\_\_  
Gyro interfaced with ECDIS / Gyro intégré avec SVCEI? Yes / Oui: \_\_\_\_\_ No / Non: \_\_\_\_\_  
Permanent installation or in evaluation / Installation permanente ou en évaluation : \_\_\_\_\_

**This report can be sent the following ways / Ce rapport peut être acheminé selon les façons suivantes:**

- 1) Fax / Par télécopieur : 613-998-8428 attention AWAD.
- 2) Mail / Par la poste: Directeur des Aides maritimes  
200 rue Kent, 5ième étage  
No de poste 5130  
Ottawa, Ontario  
K1A 0E6

# Canada

Le  
g  
e  
n  
d  
/  
Lé  
g  
e  
n  
d  
e

**Position** : Position can be provided by latitude, longitude, bearing and distance, location of a buoy, etc.  
La position peut être donnée en latitude, longitude, relèvement et distance, emplacement de bouée, etc.

**KTS** : Wind speed in knot s / Vitesse du vent en noeuds.

**N.M.** : Visibility in Nautical Miles / Visibilité en milles nautiques.

**Freq. kHz** : Frequency in kilohertz / Fréquence en kilohertz .



**SS** : Signal strength in decibel / Force de signal en décibel.

**SNR** : Signal to noise ratio in decibel / Rapport signal-bruit en décibel .

**DOP (dilution of precision)** : Measure of the geometrical « strength » of the GPS satellite configuration. The DOP is measured on a scale of 1 to 10 / Mesure de la « force » géométrique de la configuration satellite. Le DOP est mesuré sur une échelle de 1 à 10

**SVCEI / ECDIS** : Electronic Chart Display and Information System / Système de Visualisation de Cartes Electroniques et d'Information .

## AVIS IMPORTANT À TOUS LES USAGERS

### Programme de modernisation des aides à la navigation maritime de la Garde côtière canadienne

- La Garde côtière canadienne met sur pied un programme de modernisation des aides à la navigation maritime qui doit tirer avantage de la nouvelle technologie. Il en découlera un service plus équitable, sécuritaire, rentable et respectueux de l'environnement partout au Canada. Pour atteindre ces objectifs, on utilisera les bouées nécessitant peu d'entretien et l'énergie solaire; on éliminera l'utilisation des génératrices diesel et on établira des normes nationales pour la conception et la prestation.
- En consultation avec les usagers locaux, les aides à la navigation qui sont superflues, qui sont supérieures aux normes nationales ou qui ne devraient pas être financées par le secteur public, seront réduites, privatisées ou retirées du service.
- Les plans régionaux ainsi que des Avis à la navigation et des Avis aux navigateurs détaillés seront émis et diffusés à l'avance de la façon habituelle pour informer les navigateurs de tous les changements apportés aux aides à la navigation. Nous incitons tous les usagers à participer aux consultations locales et à suivre de près ces Avis. Il appartiendra à chaque usager de s'adapter aux changements et de prendre les mesures nécessaires.

#### 1. Aides à la navigation superflues

De nombreuses aides à la navigation conventionnelles ont été mises en service pour les navigateurs commerciaux dont les navires sont désormais dotés d'un radar. Par conséquent, ces navigateurs n'ont plus besoin d'autant de feux d'atterrissage côtiers, de grosses bouées lumineuses et de signaux de brume et ils sont d'accord pour que ces aides soient enlevées.

Toutefois, avant que les aides à la navigation maritime devenues superflues pour les navigateurs commerciaux ne soient retirées du service, les besoins locaux des plaisanciers sont évalués, le cas échéant, par la Garde côtière qui est également en voie de revoir la conception des anciens feux commerciaux pour qu'ils répondent aux besoins des plaisanciers tout en respectant les politiques nationales en matière de prestation et les normes de conception.

Bien que la politique de la Garde côtière ne prévoit pas fournir des signaux de brume aux embarcations de plaisance en raison des coûts astronomiques nécessaires pour assurer un tel service dans tout le Canada, ces cornets de brume sont cédés gratuitement aux administrations locales qui en font la demande et aux endroits où c'est possible de le faire.

La conversion des phares à l'alimentation par panneaux solaires permet de réaliser des économies considérables et présente de gros avantages pour l'environnement en permettant d'enlever les réservoirs de carburant et les génératrices diesel. Bien que cette mesure élimine le besoin d'utiliser de nombreuses structures, la Garde côtière doit protéger tous les phares à valeur patrimoniale en continuant de les exploiter ou en les cédant à des administrations provinciales, municipales ou autres pour fin d'utilisation locale.

## **2. Normes relatives aux aides à la navigation**

En consultation avec les utilisateurs locaux, tous les systèmes d'aides à la navigation du Canada font actuellement l'objet d'un examen et pour ce faire, les normes nationales de conception de systèmes doivent être utilisées. Lorsque les systèmes d'aides à la navigation maritime ne rencontrent pas ces normes, ils doivent être améliorés et lorsqu'ils dépassent ces normes, ils doivent être réduits.

Les modifications apportées dans certains chenaux entraîneront une diminution ou une augmentation du nombre des bouées ainsi que la conversion de quelques bouées lumineuses en bouées non lumineuses qui seront dotées de matériau rétroréfléchissant.

## **3. Aides privées à la navigation**

Bien que la politique de la Garde côtière ne prévoit pas la prestation de systèmes d'aides à la navigation dans les eaux insuffisamment cartographiées, ou bien où le volume de trafic ne justifie pas le coût du système, certains systèmes ont été mis sur pied par le passé. Ces aides à la navigation doivent être cédées gratuitement aux administrations locales et la Garde côtière doit demeurer l'organisme responsable en matière de conception et de réglementation en vertu du *Règlement sur les bouées privées*

## **NOUVEAUX PROJETS**

La Garde côtière canadienne adopte également un nouveau système de corrections différentielles pour améliorer le système de positionnement à couverture mondiale par satellite (GPS) qui comprend 18 stations émettrices qui seront entièrement opérationnelles en 1998.

Ce système différentiel de positionnement à couverture mondiale permettra d'améliorer la précision et l'intégrité du GPS et permettra aussi aux navigateurs dont les navires sont dotés de récepteurs appropriés de faire le point avec précision dans la plupart des principales voies navigables du sud du Canada, y compris dans les Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent.

L'utilisation du DGPS, conjointement avec les systèmes de visualisation des cartes électroniques et d'information (SVCEI), permettra d'améliorer grandement la précision de la navigation. On s'attend à ce que l'utilisation sans cesse croissante de cette nouvelle technologie favorise la sécurité maritime et permette ainsi d'assurer une meilleure protection de l'environnement dans les eaux canadiennes. On croit également que la mise en oeuvre du DGPS permettra d'apporter d'autres mises au point aux aides conventionnelles.

On encourage tous les navigateurs et amateurs à doter leurs navires de récepteurs GPS qui peuvent recevoir les signaux différentiels, en particulier lorsqu'ils risquent souvent d'évoluer par visibilité réduite.

La Garde côtière est d'avis que la disponibilité du GPS, notamment lorsqu'il est complété par le service différentiel, rendra désuet le Loran C. Des consultations sont en cours pour évaluer les répercussions que pourrait entraîner l'interruption du service Loran C au Canada.

## RÉGION DE L'ARCTIQUE ET DU CENTRE

Les consultations relatives à la modernisation des aides maritimes se poursuivent dans la Région du Centre et de l'Arctique de la Garde côtière canadienne. Les marins sont invités instamment à continuer de lire et de surveiller les «Avis à la navigation» et les «Avis aux navigateurs» pour connaître les toutes dernières nouvelles au sujet des modifications aux aides à la navigation. Vous pouvez consulter également le site Web - [www.ccg-gcc.gc.ca/cen-arc/main.htm](http://www.ccg-gcc.gc.ca/cen-arc/main.htm) - de la Région du Centre et de l'Arctique pour plus d'information.

Les marins et les représentants des groupes d'utilisateurs qui désirent obtenir des éclaircissements, poser des questions ou formuler des observations ou des recommandations au sujet de n'importe quel avis relatif aux aides à la navigation peuvent communiquer avec le :

Surintendant du Programme des aides maritimes  
Région du Centre et de l'Arctique  
201 Front Street North, suite 703  
Sarnia (Ontario) N7T 8B1  
N<sup>os</sup> de téléphone :  
(519) 383-1859  
(519) 383-1861  
N<sup>o</sup> de télécopieur :  
(519) 383-1989

# ÉDITION MENSUELLE DES AVIS AUX NAVIGATEURS

## CHANGEMENTS À LA LISTE DES DESTINATAIRES

Directeur général des Services à la navigation maritime,  
Garde côtière canadienne,  
Ministère des Pêches et Océans,  
Ottawa, Ontario,  
K1A 0E6.

Téléphone - (613) 990-3037  
Facsimilé - (613) 998-8428

Prière d'indiquer l'édition que vous désirez recevoir.

### ÉDITION DE L'EST

(Inclus les zones de l'Arctique, de Terre-Neuve, des Maritimes, du Golfe et Fleuve Saint-Laurent et du Centre) \_\_\_\_\_

### ÉDITION DE L'OUEST

(Inclus les zones de l'Arctique et du Pacifique) \_\_\_\_\_

**AJOUTER** \_\_\_\_\_ **MODIFIER** \_\_\_\_\_ **RETIRER** \_\_\_\_\_ **QUANTITÉ** \_\_\_\_\_

ANCIENNE ADRESSE	
NOM.....	.....
ADRESSE.....	APP.....
VILLE .....	CODE POSTAL .....
PROVINCE.....	PAYS .....
NOUVELLE ADRESSE	
NOM.....	.....
ADRESSE.....	APP. ....
VILLE.....	CODE POSTAL.....
PROVINCE.....	PAYS.....

N<sup>o</sup> d'identification au-dessus de l'adresse sur l'étiquette.....

ou

Joindre l'étiquette d'adresse à ce formulaire.

## NATIONALE

CANADA - Entrée en vigueur, pour le Canada, de la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité.....	957	4-6
- Publications de Transport Canada - Bulletins sur la sécurité des navires 1999.....	955	6
SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA - Cartes marines.....	953	1
- Liste cumulative de corrections aux cartes.....	900	1-4

## CENTRALE

MANITOBA - LAC WINNIPEG - BIRDNEST POINT - Bouée.	936	7
- RABBIT POINT - Bouée.	937	7
- LAC WINNIPEG - SELKIRK À LAC WINNIPEG - Bouées.	939	7

## ARCTIQUE

BAIE D'HUDSON - CHURCHILL - Feu.	935	7
- POINTE LOUIS XIV - Élévation.	941	7

## PACIFIQUE

COLOMBIE-BRITANNIQUE - CAAMANO SOUND - DUPONT ISLAND - Modifications à la carte.	917	9,10
- DIXON ENTRANCE - Points d'appels.	902	10
- HARO STRAIT - BAZAN BAY - Pipeline.	932	8
COLOMBIE BRITANNIQUE, CÔTE OUEST - LA PEROUSE BANK - Câbles sous-marins.	903	8,9
COLOMBIE-BRITANNIQUE - LAREDO SOUND - HIGGINS PASSAGE - WEETEEAM BAY - Modification à la carte et annexe graphique.	947	7,8

## INDEX NUMÉRIQUE DES CARTES CANADIENNES EN CAUSE

No de la carte	Avis	Page	No de la carte	Avis	Page	No de la carte	Avis	Page
LC3002	917	9,10						
3313	932	8						
3441	932	8						
LC3462	932	8						
LC3602	903	8,9						
3710	947	7,8						
3724	917	9,10						
LC3744	917	9,10						
LC3802	902	10,11						
3807	953	1						
LC3902	917	9,10						
5003	935	7						
5476	941	7						
6240	937	7						
6241	936	7						
6242	939	7						

**\*953 SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA - Carte marine.**

CARTES	TITRE & MATIÈRES	ÉCHELLE	PUBLIÉE	CAT #	PRIX
1. Nouvelles éditions.					
BRITISH COLUMBIA/COLOMBIE-BRITANNIQUE					
3807	ATLI INLET TO/À SELWYN INLET	1:37 500	05 fév. 99	2	\$20.00

(AMA8035-10-35)

(MPO-H99-081)

**\*900 SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA - Liste cumulative de corrections aux cartes.**

La liste de corrections ci-incluse a trait aux cartes qui ont fait l'objet des éditions des Avis aux navigateurs du 26-février-99 à 28-avril-99

Numéro de la Carte	Numéros de l'édition et de l'Avis aux navigateurs
1202	14(704/99)
1209	14(704/99)
L/C 1234	16(729/99), 13(576/99), 11(542/99)
L/C 1236	10(509/99), 9(317/99, 314/99)
1310	15(720/99)
1312	16(734/99, 732/99)
1317	11(519/99 Nouvelle édition), 10(511/99)
1338	10(506/99)
1409	11(545/99)
1410	11(545/99)
1411	11(527/99)
1435	11(532/99)
1436	11(532/99)
2085	11(534/99)
L/C 2100	14(709/99)
L/C 2110	16(738/99)
L/C 2120	14(709/99), 9(341/99 Nouvelle édition)
L/C 2121	11(528/99)
L/C 2122	11(528/99)
L/C 2123	17(750/99)
L/C 2200	15(714/99)
L/C 2228	15(714/99)
2239	11(535/99)
L/C 2244	14(707/99)
L/C 2245	14(707/99)
2289	13(571/99), 11(535/99)
2293	17(751/99)
L/C 2301	15(712/99)
L/C 2302	15(712/99)
2303	15(712/99)
2308	15(712/99)
L/C 2309	15(712/99)



2310	15(712/99)
2311	15(712/99)
2312	15(712/99)
2313	15(712/99)
2314	15(712/99)
L/C 3000	10(507/99)
L/C 3001	11(525/99), 9(331/99)
L/C 3002	11(538/99, 525/99), 10(507/99)
3419	9(323/99)
3424	11(536/99)
3442	9(336/99, 329/99)
3443	11(516/99), 9(336/99)
3457	17(746/99)
3458	17(746/99), 11(516/99)
L/C 3461	17(753/99), 11(536/99)
L/C 3462	17(753/99), 16(733/99), 11(536/99), 9(329/99)
L/C 3463	11(516/99), 10(505/99), 9(336/99, 330/99, 316/99)
3473	9(336/99)
3481	10(505/99), 9(316/99)
3490	9(330/99)
3492	9(330/99)
3493	10(505/99)
L/C 3512	16(728/99), 11(519/99 Nouvelle édition), 10(505/99), 9(316/99)
L/C 3513	11(516/99)
3515	13(574/99)
3526	16(731/99, 728/99), 10(505/99)
3527	11(516/99)
3534	16(728/99)
3535	11(516/99)
3545	13(574/99)
3546	13(574/99), 11(523/99)
3549	11(525/99)
3550	11(525/99)
3598	11(525/99)
3601	16(733/99)
L/C 3602	9(331/99)
L/C 3605	11(525/99)
L/C 3606	9(331/99)
3670	14(705/99)
3675	11(519/99 Nouvelle carte)
3676	11(519/99 Nouvelle carte)
3720	12(558/99)
3726	10(507/99)
3728	17(744/99)
3729	12(559/99)
3730	12(559/99)
L/C 3744	11(538/99, 525/99), 10(507/99)
3785	12(558/99)
3787	17(743/99)
3807	12(557/99)
L/C 3853	12(557/99)
L/C 3902	10(507/99)
3934	16(730/99), 11(537/99)
3960	15(718/99)
4000	12(550/99)
L/C 4001	17(747/99, 742/99), 12(550/99), 9(335/99)

L/C 4002	9(334/99)
L/C 4003	16(735/99), 12(550/99)
L/C 4006	12(550/99)
L/C 4012	16(736/99, 721/99)
L/C 4013	16(725/99), 12(564/99, 550/99), 9(321/99)
L/C 4015	9(328/99)
L/C 4020	16(726/99)
L/C 4022	9(328/99)
L/C 4023	10(503/99), 9(321/99)
L/C 4045	12(550/99)
L/C 4098	12(550/99)
L/C 4099	12(550/99)
L/C 4118	9(341/99 Nouvelle édition)
4211	16(736/99)
L/C 4227	12(564/99), 9(324/99)
L/C 4230	10(512/99)
L/C 4233	9(324/99)
L/C 4234	12(553/99), 9(324/99)
L/C 4236	12(564/99)
L/C 4237	13(568/99)
4279	10(504/99)
4281	9(324/99)
L/C 4320	16(736/99), 12(564/99, 562/99, 560/99, 555/99)
L/C 4321	9(324/99)
L/C 4363	9(333/99, 325/99)
4384	16(736/99)
L/C 4385	14(711/99), 12(555/99)
4386	13(567/99), 12(560/99)
L/C 4403	9(321/99)
L/C 4404	9(321/99)
4419	9(321/99)
4420	9(321/99)
L/C 4451	15(719/99)
4470	12(548/99)
L/C 4485	12(552/99)
4512	16(724/99)
4514	11(518/99)
4521	13(573/99)
4595	14(710/99), 13(572/99)
4596	14(710/99), 13(572/99)
4598	14(710/99)
4635	9(327/99)
4682	9(332/99)
L/C 4700	17(745/99), 10(500/99)
4701	17(745/99), 11(546/99, 517/99)
4702	17(745/99)
4703	13(566/99), 11(515/99)
4724	14(701/99)
4728	13(569/99), 11(541/99)
L/C 4730	10(500/99)
L/C 4731	17(745/99)
4744	13(566/99)
4745	11(515/99)
L/C 4831	11(544/99)
4839	9(315/99)
4843	14(702/99)

L/C 4847	11(539/99)
4849	11(539/99)
4855	16(727/99), 11(543/99)
4865	13(572/99)
L/C 4906	11(524/99), 10(503/99)
4912	17(748/99)
4920	11(540/99)
4921	12(547/99)
L/C 4951	15(719/99)
L/C 5001	10(500/99)
L/C 5023	10(500/99)
L/C 5030	11(517/99)
5031	11(517/99)
5046	9(322/99)
5047	9(322/99)
5048	10(500/99)
5049	10(508/99)
5133	13(566/99)
5134	15(716/99)
5135	10(513/99)
5138	15(716/99)
5143	13(569/99)
5397	17(749/99)
5457	9(341/99 Nouvelle édition)
L/C 8005	15(715/99)
L/C 8006	15(717/99)
L/C 8007	16(723/99), 12(564/99, 550/99)
L/C 8049	17(745/99)
(AMA8035-10-35)	(MPO-H99-082)

**\*957 CANADA - Entrée en vigueur, pour le Canada, de la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention de 1992) et dénonciation de la Convention de 1969.**

1.	La Convention de 1969 est entrée en vigueur pour le Canada le 24 avril 1989, en vertu de la partie XVI de la <i>Loi sur la marine marchande du Canada (LMMC)</i> . Les modifications à la partie XVI de la <i>LMMC</i> , figurant au chapitre 6 des Lois du Canada de 1998 ont mis en œuvre la Convention de 1992, qui entrera en vigueur le 29 mai 1999 pour le Canada. Don, le 29 mai 1999, le Canada aura dénoncé le Convention de 1969 et sera partie à celle de 1992.
2.	Les modifications susmentionnées augmentent considérablement les limites de responsabilité des propriétaires de navire en matière de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures elles entraîneront de nouvelles exigences de certification.
3.	Jusqu'au 29 mai 1999, certains navires étrangers qui font escale à des ports canadiens et certains navires canadiens sont tenus d'avoir à bord un certificat attestant qu'il existe un contrat d'assurance ou une autre garantie conforme aux exigences de la Convention de 1969 à l'égard du navire. Après le 29 mai 1999, ces navires devront plutôt avoir à bord un certificat attestant qu'il existe un contrat d'assurance ou toute garantie conforme aux exigences de la Convention de 1992 à l'égard du navire.

4.	Il convient de prendre note que les limites géographiques ont été élargies de manière à englober les escales dans des terminaux au large, dans la zone économique exclusive du Canada. Ainsi, l'exigence relative au certificat prévu par la Convention de 1992 peut viser certains navires qui n'y étaient pas assujettis sous le régime de la Convention de 1969. Le certificat prévu par la Convention de 1992 sera exigé pour tout navire océanique transportant en vrac une cargaison de plus de 2 000 tonnes anglaises (ce qui équivaut à 2 040 tonnes métriques après conversion selon la définition de tonne figurant à la partie XVI de la LMMC) de pétrole brut, de fioul, d'huile diesel lourde, d'huile de graissage ou d'autres hydrocarbures minéraux persistants, dans les cas suivants:	
	a)	lorsque le navire entre dans un port ou en sort, ou vient s'amarrer à des terminaux situés au large ou en appareille, dans le cas où le port ou les terminaux sont soit dans les eaux canadiennes, soit dans la zone économique exclusive du Canada,
	b)	s'il est immatriculé au Canada, lorsque le navire entre dans un port situé dans un autre État ou en sort, ou vient s'amarrer à des terminaux situés au large ou en appareille, que cet autre État soit ou non partie à la Convention sur la responsabilité civile, dans le cas où le port ou les terminaux sont:
	(i)	soit dans le territoire, la mer territoriale ou les eaux intérieures d'un État étranger,
	(ii)	soit dans la zone économique exclusive de l'État ou, s'il n'a pas établi cette zone, dans une zone située au-delà de la mer territoriale de cet État mais adjacente à celle-ci, et ne s'étendant pas au-delà de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale.
5.	Les certificats doivent être conservés à bord et être mis à la disposition de tout agent dûment autorisé du gouvernement du Canada.	
6.	Dans le cas des navires canadiens, le certificat prévu par la Convention de 1992 est délivré par la Direction générale de la sécurité maritime, Transports Canada.	
7.	Dans le cas des navires immatriculés dans des États qui sont partie à la Convention de 1992, le certificat prévu dans cette convention est délivré sous l'autorité du gouvernement de cet État.	
8.	Dans le cas des navires immatriculés dans un État qui est partie à la Convention de 1969, le certificat prévu par la Convention de 1992 est délivrée, selon le cas :	
	a)	sous l'autorité du gouvernement de l'État qui est partie à la Convention de 1992
	b)	par la Direction générale de la sécurité maritime de Transports Canada
	c)	sous l'autorité du gouvernement de l'État du pavillon.
9.	Dans le cas des navires immatriculés dans un État qui n'est partie ni à la Convention de 1969 ni à la Convention de 1992, le certificat prévu par la Convention de 1992 est délivrée, selon le cas :	
	a)	sous l'autorité du gouvernement d'un État qui est partie à la Convention de 1992,
	(b)	par la Direction générale de la sécurité maritime de Transports Canada.
10.	On peut obtenir de plus amples renseignements auprès du Bureau de la sécurité maritime de Transports Canada.	
(AMA8035-10-1)		(GCC-H99-050)

**\*955 CANADA - PUBLICATIONS DE TRANSPORTS CANADA - Bulletins sur la sécurité des navires - 1999**

Les bulletins suivants ont été publiés en 1999:		
No. 1	le 12 janvier 1999	PÊCHE SPORTIVE
No. 2	le 19 janvier 1999	L'AN 2000 ET LES PROBLÈMES DE REMISE À ZÉRO DU GPS
No. 3	le 24 février 1999	BREVETS DE CAPACITÉ D'OFFICIER MÉCANICIEN EN CHEF, BATEAU DE PÊCHE À MOTEUR (C/E-MDFV) & D'OFFICIER MÉCANICIEN DE QUART, BATEAU DE PÊCHE À MOTEUR (WKE-MDFV)
No. 4	le 25 mars 1999	NORMES DE FONCTIONNEMENT DU MATÉRIEL DE NAVIGATION
On peut obtenir des exemplaires simples de ces bulletins en s'adressant à:		
	Transports Canada Sécurité maritime AMSB, tél. 991-3135 télécopieur # (613) 990-6191 Tour C, Place de Ville 11 <sup>e</sup> étage, 330, rue Sparks Ottawa, (Ontario) K1A 0N8	
(AMA8035-10-1)		(CCG-H99-048)

**\*941 BAIE D'HUDSON - POINTE LOUIS XIV - Élévation.**

Carte (Dernière correction) - 5476(Plan, Pointe-Louis XIV)(NAD 83)(1)(304/99)

1. Modifier Dm (113) pour lire Dm (115) 54°38'24" N 79°44'42" W

(AMA8035-10-35)

(MPO-C99-060)

**\*935 BAIE D'HUDSON - CHURCHILL - Feu.**

Carte (Dernière correction) - 5003(1)(403/93)

1. Modifier FI R pour lire FI RW 58°46'30" N 94°10'30" W

NOTA: De nouveaux renseignements peuvent toucher les cartes électroniques de navigation "ENC" et/ou les cartes électroniques de navigation matricielles 73148(5003). Prière de communiquer auprès de Nautical Data International Inc. (NDI) ou auprès des courtiers de remise en valeur ajoutée pour une mise à jour.

(AMA8035-10-7-13)

(GCC-D99-001)(MPO-C99-069)

**\*939 MANITOBA - LAC WINNIPEG - SELKIRK À LAC WINNIPEG - Bouées.**

Carte - 6242(Feuille 2)(Partie B-C)(Selkirk to Lake Winnipeg)(NAD 27)(1-3)

1. Porter une bouée à espar verte , marquée X7 50°24'54" N 96°49'09" W

2. Porter une bouée à espar rouge, marquée X12 50 24 37 N 96 49 06 W

3. Porter une bouée à espar verte, marquée X11 50 24 36.5 N 96 49 00 W

(AMA8035-10-5-13)

(GCC-D99-004)(MPO-C99-067)

**\*937 MANITOBA - LAC WINNIPEG - RABBIT POINT - Bouée.**

Carte - 6240(1)

1. Rayer la bouée lumineuse verte DN3 51°55'54" N 96°54'10" W

(AMA8035-10-5-13)

(GCC-D98-044)(MPO-C99-065)

**\*936 MANITOBA - LAC WINNIPEG - BIRDNEST POINT - Bouée.**

Carte - 6241(1)

1. Rayer la bouée plate lumineuse verte CM3 53°10'30" N 97°40'40" W

(AMA8035-10-5-13)

(GCC-D98-043)(MPO-C99-064)

**\*947 COLOMBIE-BRITANNIQUE - LAREDO SOUND - HIGGINS PASSAGE - WEETEEAM BAY -  
Modification à la carte et annexe graphique.**

Carte (Dernière correction) - 3710(Plan, Weeteeam Bay)(NAD 27)(1)(673/96) - 3710(Plan, Higgins Passage)(NAD 27)(2)(673/96)

1. Déplacer Adjoining Chart/Carte adjacente de 52°29'30" N 129°03'55" W (env.)  
3726 à 52°29'30" N 129°03'24" W (env.)

2. Coller l'annexe graphique ci-incluse 52 29 00 N 128 44 00 W (env.)

NOTA: (1) Cette annexe graphique remplace le plan existant de Higgins Passage. On recommande aux navigateurs de découper le coin Sud-Ouest de l'annexe graphique afin de ne pas masquer le nota concernant les câbles indiqué sur le plan de Weeteeam Bay.  
(2) De nouveaux renseignements peuvent toucher les cartes électroniques de navigation "ENC" et/ou les cartes électroniques de navigation matricielles 3710R/M. Prière de communiquer auprès de Nautical Data International Inc. (NDI) ou auprès des courtiers de remise en valeur ajoutée pour une mise à jour.

(AMA8035-10-35)

(MPO-P99-031)

**\*932 COLOMBIE-BRITANNIQUE - HARO STRAIT - BAZAN BAY - Pipeline.**

Cartes (Dernière correction) - 3441(NAD 27)(1-3,7)(2160/98) - LC 3462(NAD 83)(5,6,8)(753/99) - 3313(Feuille 6)(NAD 83)(4-6,8)

1. Rayer le pipeline de 48°37'31".2 N 123°24'24" W  
à 48 37 36.4 N 123 24 13.5 W

2. Porter un pipeline joignant 48 37 29 N 123 24 21.9 W  
et 48 37 40.8 N 123 23 08.3 W

3. Porter un pipeline joignant 48 37 30.8 N 123 24 23.8 W  
et 48 37 35.5 N 123 24 09.1 W  
48 37 33.7 N 123 23 19.7 W

4. Rayer le pipeline de 48 37 30.8 N 123 24 29.1 W  
à 48 37 36 N 123 24 17 W

5. Porter un pipeline joignant 48 37 28.4 N 123 24 26.6 W  
et 48 37 40.1 N 123 23 13 W

6. Porter un pipeline joignant 48°37'30".1 N 123°24'28".5 W  
48 37 34.9 N 123 24 13.8 W  
et 48 37 33.1 N 123 23 24.4 W

7. Porter un indicateur de pipeline 48 37 28.7 N 123 24 22.5 W

8. Porter un indicateur de pipeline 48 37 27 .5 N 123 24 28 W

NOTA: De nouveaux renseignements peuvent toucher les cartes électroniques de navigation "ENC" et/ou les cartes électroniques de navigation matricielles 3441R/M, 3462R/M, 70003(3441) et 70150(3462). Prière de communiquer auprès de Nautical Data International Inc. (NDI) ou auprès des courtiers de remise en valeur ajoutée pour une mise à jour.

(AMA8035-10-35)

(MPO-P99-030)

**\*903 COLOMBIE-BRITANNIQUE, CÔTE OUEST - LA PEROUSE BANK - Câbles sous-marins.**

Carte (Dernière correction) - LC 3602(NAD 27)(1-16)(331/99)

1. Rayer	le câble sous-marin	de	48°19'21" N 125°26'53" W
		à	48 00 00 N 125 45 24 W
2. Porter	un câble sous-marin	joignant	48°19'21" N 125°26'53" W
			48 19 02 N 125 35 23 W
			48 16 49 N 125 44 49 W
			48 11 28 N 125 56 00 W
			48 08 39 N 125 59 48 W
		et	48 00 00 N 126 00 00 W
3. Rayer	le câble sous-marin	de	48 24 41 N 124 37 30 W
		à	48 23 12 N 124 59 24 W
4. Rayer	le câble sous-marin	de	48 26 19 N 124 37 30 W
		à	48 23 34 N 125 03 00 W
5. Porter	Aband		48 18 48 N 125 13 00 W
6. Porter	Aband		48 28 12 N 125 57 36 W
7. Porter	Aband		48 37 00 N 126 43 00 W
8. Porter	Aband		48 20 48 N 125 14 00 W
9. Porter	Aband		48 32 12 N 125 58 36 W
10. Porter	Aband		48 41 00 N 126 42 36 W
11. Porter	Aband		48 37 00 N 125 17 48 W
12. Porter	Aband		48 16 48 N 125 39 12 W
13. Porter	Aband		48 08 00 N 126 03 48 W
14. Porter	Aband		48 36 00 N 125 16 24 W
15. Porter	Aband		48 21 06 N 125 32 00 W
16. Porter	Aband		48 09 22 N 126 03 12 W

NOTA: De nouveaux renseignements peuvent toucher les cartes électroniques de navigation "ENC" et/ou les cartes électroniques de navigation matricielles 3602R/M et 70203(3602). Prière de communiquer auprès de Nautical Data International Inc. (NDI) ou auprès des courtiers de remise en valeur ajoutée pour une mise à jour.



(AMA8035-10-35)

(MPO-P99-027)

**\*917 COLOMBIE-BRITANNIQUE - CAAMANO SOUND - DUPONT ISLAND - Modifications à la carte.**

Cartes (Dernière correction) - 3724(1)(609/97) - LC 3902(NAD 27)(2)(507/99) - LC 3744(NAD 27)(3)(538/99) - LC 3002(NAD 27)(3)(538/99)  
 Référence: Avis 605/97.

Sur certains exemplaires.

- |             |  |                                 |
|-------------|--|---------------------------------|
| 1. Modifier | Q(3) 12s 18ft pour lire FI(3) 12s 18ft | 52°56'18" N 129°26'18" W (env.) |
| 2. Modifier | Q(3) pour lire FI(3)                   | 52 56 21 N 129 26 22 W (env.)   |
| 3. Modifier | Q(3) pour lire FI(3)                   | 52°56'24" N 129°26'26" W (env.) |

NOTA: De nouveaux renseignements peuvent toucher les cartes électroniques de navigation "ENC" et/ou les cartes électroniques de navigation matricielles 3002R/M, 3724R/M, 3744R/M, 3902R/M, 70064(3902) et 70084(3744). Prière de communiquer auprès de Nautical Data International Inc. (NDI) ou auprès des courtiers de remise en valeur ajoutée pour une mise à jour.

(AMA8035-10-35)

(MPO-P99-028)

**\*902 COLOMBIE-BRITANNIQUE - DIXON ENTRANCE - Points d'appels.**

Carte (Dernière correction) - LC 3802(NAD 27)(1-14)(617/97)

- |           |  |  |
|-----------|--|--|
| 1. Porter | un point d'appel entrant et sortant<br>20A | 54°19'36" N 131°00'00" W   |
| 2. Porter | un point d'appel entrant et sortant<br>20A | 54 07 30 N 130 53 15 W   |
| 3. Porter | un point d'appel entrant et sortant<br>20B | 53 58 06 N 130 45 24 W   |
| 4. Porter | une ligne                                  | joignant 53 56 24 N 130 43 15 W<br>54 00 00 N 130 47 30 W<br>et 54 11 12.5 N 131 38 43 W |
| 5. Porter | un point d'appel amont et aval 21          | 54 07 06 N 131 19 50 W   |
| 6. Porter | un point d'appel entrant et sortant<br>22  | 54 26 40 N 131 38 45 W   |
| 7. Porter | un point d'appel amont et aval 23          | 54 41 15 N 131 43 45 W   |
| 8. Porter | un point d'appel entrant et sortant<br>24  | 54 32 45 N 132 56 15 W   |
| 9. Porter | une ligne                                  | de 54 15 23 N 133 03 25 W  |

		à	54 42 12 N 132 52 17 W
10. Porter	un point d'appel amont et aval 25		54 06 30 N 133 16 15 W
11. Porter	une ligne	de à	54 21 15 N 133 22 13 W 54 31 25 N 133 12 33 W
12. Porter	la légende See/Voir note VTS ZONES/ZONES STM		54 26 00 N 133 17 30 W (env.)
13. Porter	un nota  VTS ZONE Limits of the Prince Rupert Vessel Traffic Services zone. Vessels must report on entering or leaving the zone.  ZONE STM Limites de la zone des Services de trafic maritime pour Prince Rupert. Les navires doivent se rapporter en entrant dans la zone ou en la quittant.		cadre extérieur Est par 53°55"00" N (env.)
14. Modifier	le nota Vessel Traffic Services pour lire  VESSEL TRAFFIC SERVICES Traffic Services calling-in point with number; arrow indicates direction of vessel movement. For additional information concerning these services, see Notice to Mariners No. 25 of each year.  SERVICES DE TRAFIC MARITIME Point d'appel numéroté pour les Services de trafic maritime; la flèche indique la direction du mouvement du navire. Pour plus de renseignements concernant ces services, consulter l'Avis aux navigateurs no. 25 de chaque année.		53°45'00" N 132°09'00" W (env.)
NOTA:	De nouveaux renseignements peuvent toucher les cartes électroniques de navigation "ENC" et/ou les cartes électroniques de navigation matricielles 3802R/M et 70189(3802). Prière de communiquer auprès de Nautical Data International Inc. (NDI) ou auprès des courtiers de remise en valeur ajoutée pour une mise à jour.		

(AMA8035-10-35)

(MPO-P98-038)

No.	Nom	Position ----- Latitude N. Longitude W.	Caractéristiques du feu		Hau- teur focale en m. au dessus de l'eau	Portée Nomi- nale	Description ----- Hauteur en mètres au dessus du sol	Remarques ----- Signaux de brume
-----	-----	--	-------------------------	--	--	-------------------------	---	--

**NOTA:** UNE ERREUR A ÉTÉ OMISE DANS L'ÉDITION 3/99. VEUILLEZ  
REEMPLACER LA PAGE 13 PAR CE QUI SUIT.

### PACIFIQUE

449 G5510	Merry Island	Extrémité SE. de l'île, entrée SE. de Welcome Passage. 49 28 03.5 123 54 40	F	W	18.3	16	Tour carrée blanche. 8.2	Lum. 0.4 s; obs. 14.6 s Feu superposé produisant un éclat à haute intensité à chaque 15s. Feu de secours. À longueur d'année.	
			FI	W	15s	.....	.....		
								<b>Carte:3535 516/99</b>	
490 G5508	Ballenas Islands	Pointe Nord de l'île Ballenas Nord. 49 21 02 124 09 32	F	W	21.3	17	Tour blanche. 8.2	Lum. 0.5 s; obs. 9.5 s Feu superposé produisant un éclat à haute intensité à chaque 10s. Visible de 040° à 307° par l'E., le S. et l'W. Feu de secours. À longueur d'année.	
			FI	W	10s	.....	.....		
								<b>Carte:3512 516/99</b>	
493 G5529	Sisters Islets	Sur le rocher le plus gros et le plus à l'Est. 49 29 13 124 26 00	FI(2)	W	15s	21.3	21	Tour cylindrique blanche.	Feu de secours. À longueur d'année.
								<b>Carte:3513 516/99</b>	
495 G5532	Chrome (Yellow) Island - alignement	49 28 21 124 41 02	F	Y	14.0	.....	.....	Mât blanc, marque de jour rouge, bande verticale blanche.	Visible sur l'alignement. À longueur d'année.
496 G5532.1		097°45' 93.3m du feu antérieur.	FI	Y	5s	22.0	.....	Tour cylindrique blanche. 7.6	Lum. 0.22 s; obs. 4.78 s Feu superposé produisant un éclat blanc (0.22 s) à haute intensité à chaque 5 s Le feu jaune est visible sur l'alignement. Feu de secours. À longueur d'année.
			FI	W	5s	.....	.....		<b>Carte:3527 516/99</b>
550.2 G5624	Haddington Reefs Pier	50 36 27.5 127 00 37.5	FI	R	2s	9.1	8	Tour cylindrique blanche, bande rouge à la partie supérieure.	Lum. 0.06 s; obs. 1.94 s À longueur d'année.
									<b>Carte:3546 523/99</b>

**GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE**  
**RAPPORT D'INFORMATIONS MARITIMES ET FORMULE DE SUGGESTION**

Officier de navigation observateur : \_\_\_\_\_ Capitaine \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ Navire (ou adresse) \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ Dans le cas d'un navire marchand, ajouter le nom de la compagnie  
et l'adresse du siège social: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ Emplacement général: \_\_\_\_\_  
Objet: \_\_\_\_\_  
Position approx : \_\_\_\_\_ de latitude \_\_\_\_\_ de longitude \_\_\_\_\_  
Carte utilisée pour le pointage: \_\_\_\_\_ (corrigée  
d'après l'Avis aux navigateurs n° \_\_\_\_\_ de 19\_\_\_\_\_)  
Publications en cause: (mentionner le volume et la page) \_\_\_\_\_  
Détails aux complets (joindre au besoin des feuilles supplémentaires)  
Heure (UTC) \_\_\_\_\_ Date \_\_\_\_\_

**INSTRUCTIONS:**

Les navigateurs sont priés d'aviser l'administration en cause de la découverte de danger (ou apparence de danger) à la navigation, des changements observés dans les aides à la navigation, ou des corrections à apporter aux publications.

\* Dans le cas de dangers à la navigation (ou apparences de danger), il est important de donner tous les détails afin de faciliter toute vérification ultérieure. Les sujets susceptibles d'intérêt comprennent les altitudes, les profondeurs, les descriptions physiques, la nature du fond et l'appareil et méthode utilisés pour déterminer la position du sujet en cause. Il est utile d'indiquer les détails sur une carte, laquelle sera remplacée rapidement par le Service hydrographique du Canada.

Les rapports doivent être transmis au Centre de Services de Communication et Trafic Maritime le plus proche et confirmés par lettre expédiée à une des adresses suivantes:

Directeur, Aides maritimes,  
Garde côtière canadienne,  
Ministère des Pêches et Océans,  
Ottawa (Ont.) K1A 0E6

Dans le cas de renseignements  
concernant des aides à la navigation  
ou le Livre des feux, des bouées  
et des signaux de brume.

**OU**

Hydrographe fédéral  
Service hydrographique du Canada  
Ministère des Pêches et Océans,  
Ottawa (Ont.) K1A 0E6

Dans le cas de la découverte de  
danger (ou apparence de danger)  
à la navigation, ou lorsque des  
corrections aux Instructions  
Nautiques semblent nécessaires.