



Pêches et Océans
Canada

Garde côtière
canadienne

Fisheries and Oceans
Canada

Canadian
Coast Guard

Avis aux navigateurs

Édition n° 07/2021
30 juillet 2021



Sécurité d'abord, Service constant

Édition mensuelle de l'Ouest

Canada 

Avis aux navigateurs – Édition mensuelle de l'Ouest
Édition n° 07/2021

Also available in English:
Notices to Mariners – Monthly Western Edition
Edition No. 07/2021

Publié sous l'autorité de :

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

Pour obtenir plus de renseignements, veuillez communiquer
avec Notmar.XNCR@dfo-mpo.gc.ca.

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada,
représentée par le ministre des Pêches, des Océans
et de la Garde côtière canadienne, 2021.

No de cat. Fs152-6F-PDF (fichier PDF, français)
ISSN 1719-7716

No de cat. Fs152-6E-PDF (fichier PDF, anglais)
ISSN 1719-7708

Une version Web est disponible ici :

<https://www.notmar.gc.ca/monthly-mensuel-fr.php> (français)
<https://www.notmar.gc.ca/monthly-mensuel-en.php> (anglais)

Notes explicatives – Avis aux navigateurs (NOTMAR)

Les positions géographiques correspondent directement aux graduations de la carte du Service hydrographique du Canada 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 le titre de la carte.

Les élévations sont rapportées au niveau de la Pleine Mer Supérieure, Grande Marée (sauf s'il y a indication contraire).

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 aux navigateurs temporaires et préliminaires – Partie 1A des Avis aux navigateurs

Ces avis sont identifiés par un (T) ou un (P), respectivement. Prière de noter que les cartes marines ne sont pas corrigées par le Service hydrographique du Canada pour ce qui est des avis temporaires (T) et préliminaires (P). Il est recommandé que les navigateurs cartographient ces modifications en utilisant un crayon. Pour la liste des cartes touchées par les avis (T) & (P), veuillez vous référer à la publication courante des [Avis aux navigateurs - Sommaire mensuel des avis temporaires et préliminaires](#).

Formulaire de suggestions et corrections

Ce formulaire est destiné spécifiquement aux suggestions et aux corrections des publications des Avis aux navigateurs. Il est disponible [en ligne](#) et aussi en [format PDF remplissable](#) inclus dans le fichier ZIP de la publication mensuelle.

Pour signaler des différences entre une carte marine et la réalité et/ou des corrections aux livrets des *Instructions nautiques* : Remplissez le formulaire « [Programme de rapports maritimes](#) » et/ou envoyer un courriel à shcinfo@dfo-mpo.gc.ca.

Pour signaler des urgences ou des dangers pour la navigation : [Contactez le centre de SCTM le plus près de chez vous](#)

- Canal VHF 16 (156,8 MHz)
- Fréquence MF/HF 2182 kHz/4125 kHz (là où disponible)
- *16 sur un téléphone cellulaire (là où disponible)

Le site Web de NOTMAR– Éditions mensuelles, corrections aux cartes et annexes graphiques

Le site Web de NOTMAR permet aux utilisateurs d'accéder aux [publications des éditions mensuelles](#), aux [corrections des cartes](#) et aux [annexes graphiques](#).

Les utilisateurs peuvent s'abonner gratuitement au [service d'avis par courriel](#) pour recevoir des notifications concernant leurs cartes sélectionnées, les annexes graphiques reliées à ces cartes et lorsqu'une nouvelle édition mensuelle des *Avis aux navigateurs* est publiée.

De plus, la publication mensuelle et les fichiers connexes à télécharger, tels que les annexes graphiques de cartes et les diagrammes des *Instructions nautiques*, peuvent être obtenus en téléchargeant un seul fichier ZIP.

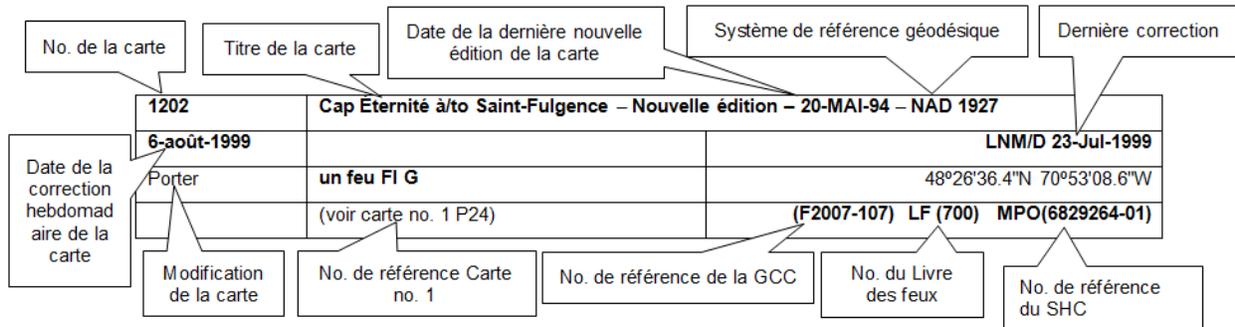
Notes explicatives – Service hydrographique du Canada (SHC)

Corrections aux cartes – Partie 2 des Avis aux navigateurs

Les corrections apportées aux cartes marines seront énumérées dans l'ordre de numérotation des cartes. Chaque correction cartographique mentionnée ne concernera que la carte modifiée; les corrections apportées aux cartes d'intérêt connexe, s'il y en a, seront mentionnées dans les listes de corrections de ces autres cartes.

Les utilisateurs sont invités à consulter la *Carte n° 1 : Signes conventionnels, abréviations et termes* du Service hydrographique du Canada pour en savoir plus sur la correction des cartes.

L'exemple suivant décrit les éléments que comprendra une correction typique selon la Partie 2 :



La dernière correction est identifiée par **LNM/D** ou **Last (dernier) Notice (Avis) to (aux) Mariners (navigateurs) / Date**.

Les navigateurs sont avisés que seuls les changements les plus importants ayant une incidence directe sur la sécurité à la navigation sont publiés dans la « Partie 2 – Corrections aux cartes ». Cette limite est nécessaire pour veiller à ce que les cartes demeurent claires et faciles à lire. De ce fait, les navigateurs peuvent observer de légères différences de nature non essentielle en ce qui a trait aux renseignements qui se trouvent dans les publications officielles. Par exemple, une petite modification de la portée nominale ou de la hauteur focale d'un feu peut ne pas avoir fait l'objet d'une correction cartographique dans les *Avis aux navigateurs*, mais peut avoir été apportée dans la publication des [Livres des feux, des bouées et des signaux de brume](#).

Note : En cas de divergence entre les renseignements relatifs aux aides à la navigation fournis sur les cartes du SHC et la publication des *Livres des feux, des bouées et des signaux de brume*, cette dernière doit être considérée comme contenant les renseignements les plus à jour.

Cartes marines et publications canadiennes

Veuillez consulter l'avis n° 14 de l'*Édition annuelle des Avis aux navigateurs 2021* 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. Pour les dates d'édition courante des cartes, veuillez vous référer au site Web suivant : www.chs-shc.gc.ca/charts-cartes/paper-papier/index-fra.asp.

Notes explicatives – Services de communications et de trafic maritimes (SCTM)

Avertissements de navigation / Avis à la navigation

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

Ces changements sont transmis au public par la GCC sous la forme d'avertissements de navigation, anciennement nommé avis à la navigation¹ qui sont, à leur tour, suivis d'un Avis aux navigateurs pour la correction à la main sur les cartes, réimpressions ou nouvelles éditions de cartes marines.

Les navigateurs sont priés de conserver tous les avertissements de navigation (AVNAVs) qui sont diffusés par la GCC jusqu'à ce qu'ils soient remplacés ou annulés 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).

Les AVNAVs en vigueur sont disponibles sur la page régionale pertinente du site Web des avertissements de la navigation de la GCC à <http://nis.ccg-gcc.gc.ca>.

La GCC et le SHC analysent conjointement l'impact de ces changements et préparent un plan d'action pour l'émission des cartes marines révisées.

Pour plus d'information, communiquer avec vos bureaux régionaux d'émission d'AVNAV.

<p>Région de l'Ouest Centre des SCTM de Prince Rupert</p> <p>AVNAVs séries « P »</p> <p>Garde côtière canadienne Sac 4444 Prince Rupert BC V8J 4K2 Téléphone : 250-627-3070 Courriel : AVNAV.SCTMPrinceRupert@innav.gc.ca</p>	<p>Région de l'Arctique *Centre des SCTM d'Iqaluit</p> <p><i>En opération de la mi-mai approximativement à la fin de décembre.</i></p> <p>AVNAV séries « A » et « H »</p> <p>Garde côtière canadienne Case postale 189 Iqaluit NU X0A 0H0</p> <p><u>AVNAVs séries « A »</u> Téléphone : 867-979-5269</p> <p><u>AVNAVs séries « H »</u> Téléphone : 867-979-0310</p> <p>Télécopieur : 867-979-4264 Courriel : AVNAV.SCTMIqaluit@innav.gc.ca</p>
---	---

*Service disponible en français et en anglais.

¹ L'expression « Avis à la navigation » fut changée à « Avertissement de navigation » en janvier 2019.

Table des matières

Partie 1 : Renseignements généraux et sur la sécurité		1
	Publication de la Garde côtière canadienne – Commentaires et suggestions sur les publications des Avis aux navigateurs (NOTMAR)	1
	Transports Canada – Mesures, mises à jour et lignes directrices liées à la COVID-19	1
	Service hydrographique du Canada – Avis aux navigateurs pour des changements de forme de bouées	1
	Côte ouest de l'archipel Haida Gwaii – Zone de protection volontaire pour le transport	1
	Zones de protection marine d'Anguniaqvia Niqiqyuam (ZPMAN) et de Tarium Niryutait (ZPMTN) – Protection du béluga et de la baleine boréale : Évitement volontaire et zones de ralentissement	3
*701/21	Service hydrographique du Canada – Cartes marines	6
*702/21	Service hydrographique du Canada – Cartes électroniques de navigation	7
*703/21	Service hydrographique du Canada – Cartes marines électroniques matricielles (BSB V3)	8
*704/21	Transports Canada – Bulletins de la sécurité des navires No. 07, No. 08 et No. 09/2021	8
*705/21	Publication de la Garde côtière canadienne – Modifications à l'Édition annuelle des Avis aux navigateurs 2021 - Partie C, Avis 27A : Lignes directrices concernant la circulation des navires de fort gabarit et de forte longueur	8
Partie 1A : Avis temporaires et préliminaires		9
	Rappel – Période de commentaires pour les avis préliminaires actifs	9
Partie 2 : Corrections aux cartes		10
Partie 3 : Corrections aux Aides radio à la navigation maritime		18
*708/21	Aides radio à la navigation maritime 2021 (Atlantique, Saint-Laurent, Grands Lacs, Lac Winnipeg, Arctique et Pacifique)	18
Partie 4 : Corrections aux Instructions nautiques et aux Guides nautiques		26
	Aucune correction pour la version française	26
Partie 5 : Corrections aux Livres des feux, des bouées et des signaux de brume		27
	Aucune correction pour cette partie	27

Index numérique des cartes canadiennes en cause

Cet index numérique liste toutes les cartes marines mentionnées dans cette édition mensuelle des Avis aux navigateurs. Seules les cartes figurant dans la partie 2 de cette publication nécessitent une correction de carte. L'apparition des cartes dans toutes les autres parties, en particulier celles relatives à la correction d'autres publications nautiques, est incluse ici à titre de référence.

n° de la carte	Pages	n° de la carte	Pages	n° de la carte	Pages
2007	6				
2019	6				
2020	6				
2069	6				
3001	10				
3057	10				
3475	6				
3490	9				
3493	10				
3496	10				
3546	9				
3554	10, 11				
3602	11				
3673	11				
3676	11				
3800	12				
3854	12				
3868	12, 13				
3869	13				
3891	13, 14				
3892	14				
3895	14				
4237	6				
6419	14				
6421	14				
6422	15				
6423	15				
6424	16				
6425	16, 17				
6426	17				
6427	17				

Partie 1 : Renseignements généraux et sur la sécurité

Publication de la Garde côtière canadienne – Commentaires et suggestions sur les publications des Avis aux navigateurs (NOTMAR)

Afin d'améliorer continuellement les publications des Avis aux navigateurs ainsi que d'offrir le service le plus efficace possible, l'équipe des Avis aux navigateurs invite tous les navigateurs et autres parties intéressées à soumettre leurs commentaires et suggestions sur de possibles améliorations à apporter à ses diverses publications et services à l'adresse courriel suivante : Notmar.XNCR@dfo-mpo.gc.ca.

Transports Canada – Mesures, mises à jour et lignes directrices liées à la COVID-19

(Publication récurrente de l'avis *401/20, initialement publié dans la publication des *Avis aux navigateurs - Édition mensuelle de l'Ouest 04/2020*.)

Veillez vous référer au lien ci-dessous pour les dernières mises à jour au sujet des mesures prises par Transports Canada en matière de transport en réponse à l'évolution de la nouvelle maladie à coronavirus (la COVID-19) : <https://www.tc.gc.ca/fr/initiatives/covid-19-mesures-mises-a-jour-lignes-directrices-tc.html>.

Pour obtenir des conseils destinés aux voyageurs et toute autre mise à jour, veuillez consulter : Canada.ca/le-coronavirus.

Service hydrographique du Canada – Avis aux navigateurs pour des changements de forme de bouées

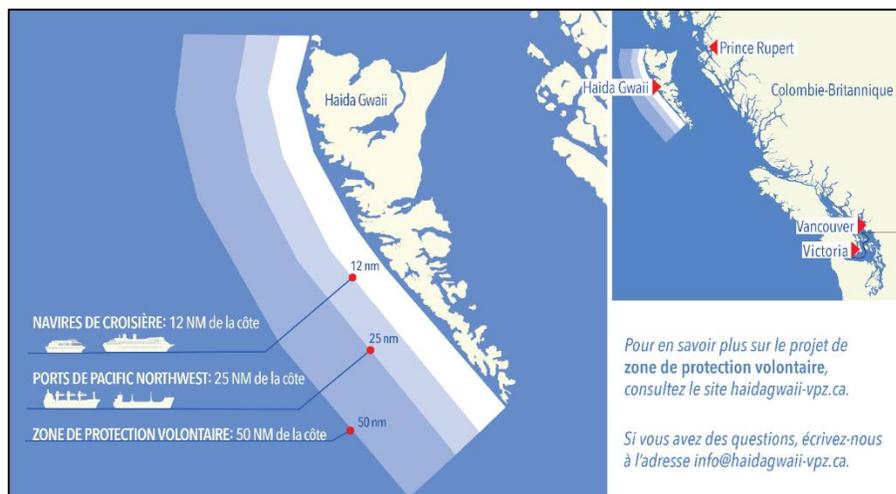
(Publication récurrente de l'avis *906/20, initialement publié dans la publication des *Avis aux navigateurs - Édition mensuelle de l'Ouest 09/2020*.)

Dans le cadre de la transformation numérique du SHC et dans le but d'économie, le SHC ne produira plus systématiquement d'Avis aux Navigateurs (AN) concernant des changements de forme de bouées seulement. Ces changements seront cependant appliqués aux cartes électroniques de navigation (CÉN) le cas échéant. Les versions papier et matricielles seront mises à jour lors du processus de Nouvelles Éditions.

Côte ouest de l'archipel Haida Gwaii – Zone de protection volontaire pour le transport

(Publication récurrente de l'avis *107/21, initialement publié dans la publication des *Avis aux navigateurs - Édition mensuelle de l'Ouest 01/2021*.)

Référence : Avis *1005/20 estannulé.



Mise à l'essai d'une zone de protection volontaire pour le transport sur la côte ouest de l'archipel Haida Gwaii (anciennement appelés les îles de la Reine-Charlotte)

L'isolement, le littoral accidenté, les conditions météorologiques et de navigation en mer changeantes et le riche patrimoine écologique et culturel rendent l'archipel Haida Gwaii vulnérable à la possible pollution causée par les déficiences en mer et les accidents maritimes. Le fait d'accroître la distance qui sépare les bâtiments de la côte peut augmenter le temps disponible pour régler les problèmes de propulsion, de direction ou de nature autre et la probabilité qu'un remorqueur soit en mesure d'intervenir auprès d'un bâtiment en panne ou à la dérive. Cela réduit également le risque d'échouement et de déversement d'hydrocarbures.

Une zone de protection volontaire pour le transport sur la côte ouest de l'archipel Haida Gwaii sera instaurée du 1^{er} septembre 2020 au 31 octobre 2021 dans le cadre d'un essai. Dans cette zone, les bâtiments commerciaux de 500 tonnes (jauge brute) ou plus doivent se trouver à au moins 50 mille marins de la côte lorsqu'ils transitent le long de la côte ouest de l'archipel Haida Gwaii, à quelques exemptions près :

- Les navires de croisières doivent rester à au moins 12 mille marins de la côte;
- Les bâtiments qui transitent entre les ports de Pacific Northwest (Washington, Alaska, Colombie-Britannique) doivent rester à au moins 25 mille marins de la côte;
- Les remorqueurs et les barges (poussage et remorquage) n'ont pas de distance minimale à respecter;
- Les bateaux de pêche n'ont pas de distance minimale à respecter.

Voici les coordonnées de la zone de protection volontaire pour le transport :

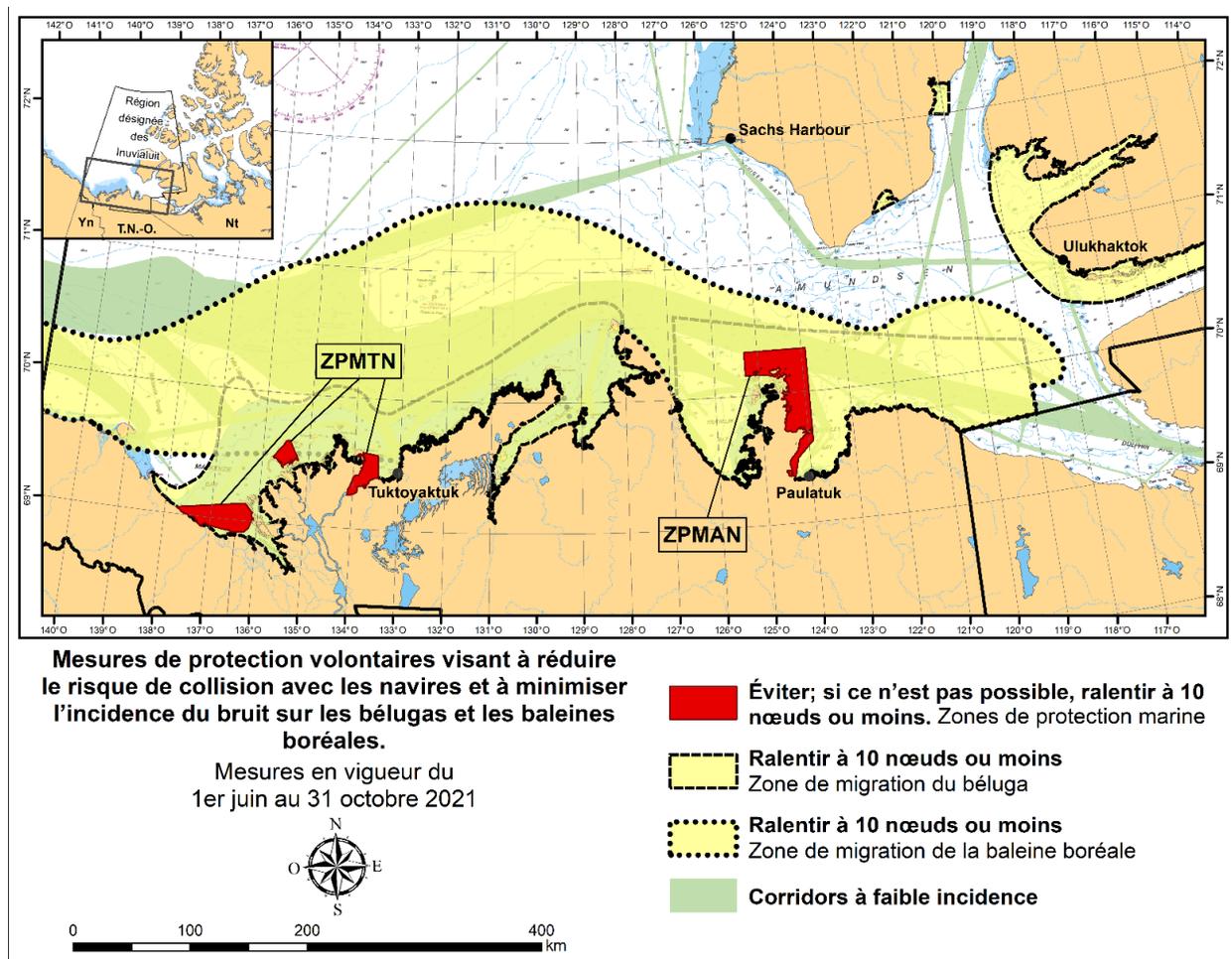
54° 18.108'N	134° 30.432'W
53° 44.036'N	134° 32.677'W
53° 11.118'N	134° 16.412'W
52° 18.483'N	133° 20.917'W
51° 24.590'N	132° 04.081'W
51° 56.158'N	131° 01.830'W
54° 15.436'N	133° 04.788'W

Les bâtiments doivent respecter ces distances de façon volontaire et seulement si elles ne mettent pas en danger la sécurité de la navigation, du bâtiment, des personnes à bord et de la cargaison.

(NW-P-1085-20)

Zones de protection marine d'Anguniaqvia Niqiqyuam (ZPMAN) et de Tarium Niryutait (ZPMTN) – Protection du béluga et de la baleine boréale : Évitement volontaire et zones de ralentissement

(Publication récurrente de l'avis *506/21, initialement publié dans la publication des *Avis aux navigateurs - Édition mensuelle de l'Ouest 05/2021.*)



Les deux zones de protection marine (ZPM) établies dans la région de l'Arctique de l'Ouest sont situées dans la région désignée des Inuvialuit et, par conséquent, toutes les activités doivent respecter la [Convention définitive des Inuvialuit](#) (*en anglais seulement*). La protection et la préservation de la faune, de l'environnement et de la productivité biologique de l'Arctique est l'un des principes de base de la Convention définitive des Inuvialuit. C'est ce principe qui a mené la Société régionale inuvialuite et le Conseil inuvialuit de gestion du gibier à établir les ZPM dans la région de l'Arctique de l'Ouest. Les eaux qui constituent les ZPM, ainsi que les eaux avoisinantes, et les habitats marins extracôtiers de la mer de Beaufort et du Amundsen Gulf sont des habitats d'alimentation estivaux importants (de mai à octobre) de la population de bélugas de l'Est de la mer de Beaufort et de la population de baleines boréales de Béring-Chukchi-Beaufort.

Mesures de protection réglementaires

Toutes les espèces de baleines sont protégées en vertu du Règlement sur les mammifères marins, conformément à la *Loi sur les pêches*. Une interdiction générale est énoncée dans le Règlement et régit l'intérieur des limites des ZPM, conformément à la *Loi sur les océans*. Tout incident impliquant un mammifère marin qui survient dans les ZPM doit être signalé à la Garde côtière canadienne dans les deux heures suivant son occurrence. Pour les observations d'animaux marins et les incidents comme les collisions ayant lieu à l'extérieur des ZPM, ou pour toute situation impliquant un mammifère marin mort ou en difficulté, communiquez avec le bureau de Pêches et Océans Canada à Inuvik, au 867-777-7500.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur la ZPMAN et la ZPMTN, y compris les coordonnées des personnes-ressources locales et les distances minimales pour chaque espèce, consultez les avis 5 et 5A.3 dans la Partie A2 de l'*Édition annuelle des Avis aux navigateurs 2021*.

Mesures de protection volontaires

Les mesures volontaires sont en vigueur du 1^{er} juin au 31 octobre 2021. Voir la carte ci-dessus.

Ces mesures s'appliquent aux navires marchands, aux navires de croisière, aux petits navires et aux embarcations de plaisance, à l'intérieur des limites des ZPM et des autres zones désignées afin de prévenir les collisions avec les baleines et d'atténuer le bruit sous-marin généré par ces navires. Ces mesures ne doivent être prises que si elles ne compromettent pas la sécurité de la navigation.

Évitement (zone rouge) : Afin de réduire le risque de bruit sous-marin et de collision avec les baleines dans les ZPM, les navires doivent éviter de naviguer dans les ZPM, dans la mesure du possible. Si le passage dans la zone est nécessaire, les navires doivent ralentir jusqu'à une vitesse maximale de 10 nœuds et poster une vigie, comme un observateur de mammifères marins, afin d'augmenter les chances de voir les baleines et ainsi prendre les mesures nécessaires pour les éviter. S'il n'est pas possible de contourner les baleines, il faut ralentir et attendre qu'elles s'éloignent à une distance supérieure à 400 mètres (0,215 mille marin) avant de reprendre la vitesse initiale de 10 nœuds ou moins. On recommande de redoubler de prudence en cas de pluie ou de brouillard ou si la mer est agitée, étant donné que les animaux sont plus difficiles à voir.

Réduction de la vitesse à 10 nœuds ou moins (zone jaune) : Pour réduire le risque de perturbations sonores sous-marines et de collision avec les baleines dans cette zone, on recommande que les navires ralentissent à une vitesse de 10 nœuds ou moins, qu'ils demeurent dans les chenaux de navigation et d'approvisionnement communautaire balisés et qu'ils postent une vigie.

Ces mesures volontaires sont secondaires par rapport aux droits prévus dans la Convention définitive des Inuvialuit.

Coordonnées des ZPM

La ZPM de Tarium Niryutait englobe trois secteurs de Mackenzie Bay : Okeevik, Kittigaryuit et Niaqunnaq. Ces trois secteurs sont délimités par des loxodromies reliant les coordonnées géographiques suivantes (Système de référence géodésique nord-américain de 1983 [NAD 83]/Système de référence géodésique mondial de 1984 [WGS 84]).

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

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

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

La ZPM d'Anguniaqvia niqiqyuam comporte deux zones de la mer de Beaufort, l'une dans Darnley Bay et l'autre dans Amundsen Gulf : la zone 1 et la zone 2. Elle englobe le fond marin, le sous-sol jusqu'à une profondeur de cinq mètres et la colonne d'eau, y compris les glaces. Les deux zones sont délimitées par des lignes droites reliant les coordonnées géographiques ci-dessous (Système de référence géodésique nord-américain de 1983 [NAD 83]).

Zone 1		
Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
A	69° 21' 07,8"	Environ 124° 21' 32,0"
B	Environ 70° 12' 00,0"	124° 31' 55,2"
C	70° 08' 22,0"	Environ 124° 41' 45,0"
D	70° 09' 09,9"	Environ 124° 57' 42,0"
E	Environ 70° 09' 13,0"	125° 05' 28,6"
F	70° 09' 13,2"	125° 17' 53,0"
G	70° 20' 00,0"	125° 17' 53,0"
H	70° 20' 00,0"	123° 54' 17,5"
I	69° 37' 20,6"	123° 54' 17,5"
J	69° 30' 00,0"	124° 15' 34,7"

Zone 2		
Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
K	70° 04' 15,8"	Environ 124° 41' 51,0"
L	70° 04' 48,6"	Environ 124° 41' 54,0"
M	70° 02' 12,9"	Environ 124° 35' 23,0"
N	70° 02' 12,9"	Environ 124° 35' 29,0"

***701/21 Service hydrographique du Canada – Cartes marines**

Cartes	Titre	Échelle	Publié	Cat#	Prix
Cartes nouvelles					
2020	Belleville to/à Presqu'île Bay	1:30 000	2021-07-23	3	\$20.00
Nouvelles éditions					
3475	Plans - Stuart Channel	1:18 000	2021-07-23	2	\$20.00
4237	Approaches to / Approches de Halifax Harbour	1:40 000	2021-07-23	1	\$20.00
Cartes retirées en permanence					
2007	Belleville to/à Telegraph Narrows	Remplacé par 2020, 2019			
2069	Picton to/à Presqu'île Bay	Remplacé par 2020, 2019			

***702/21 Service hydrographique du Canada – Cartes électroniques de navigation**

Numéro CÉN S-57	Titre de la carte	L'échelle de compilation	Publié
Cartes nouvelles			
CA172005 (Edn 1.000)	Northern Portion Hudson Bay / Baie d'Hudson Partie Nord	1:500 000	2021-07-02
CA273528 (Edn 1.000)	Viscount Melville Sound	1:150 000	2021-07-02
CA473495 (Edn 1.000)	Belleville to/à Presqu'île Bay	1:15 000	2021-07-23
CA473542 (Edn 1.000)	Adolphus Reach to/à Big Bay	1:15 000	2021-07-23
CA571043 (Edn 1.000)	Alliford Bay (Part 1 of 4)	1:12 000	2021-07-16
CA571044 (Edn 1.000)	Alliford Bay (Part 2 of 4)	1:12 000	2021-07-16
CA571045 (Edn 1.000)	Alliford Bay (Part 3 of 4)	1:12 000	2021-07-16
CA571046 (Edn 1.000)	Alliford Bay (Part 4 of 4)	1:12 000	2021-07-16
CA576587 (Edn 1.000)	St. Barbe wharf and approaches	1:2 500	2021-07-16
CA576698 (Edn 1.000)	Charlottetown Public Wharf/Quai public	1:2 000	2021-07-26
CA576815 (Edn 1.000)	Long Cove	1:1 500	2021-07-26
CA576817 (Edn 1.000)	Petty Harbour	1:2 500	2021-07-26
CA576844 (Edn 1.000)	Happy Adventure	1:2 500	2021-07-26
CA676842 (Edn 1.000)	Wright Point, NS	1:1 000	2021-07-23
Nouvelles éditions			
CA373473 (Edn 2.000)	Culbertson Island to/à Koojesse Inlet	1:37 500	2021-07-26
CA379028 (Edn 7.000)	Pointe de Moisie à/to Île du Grand Caoui	1:37 500	2021-07-02
CA470095 (Edn 6.000)	Jervis Inlet	1:25 000	2021-07-16
CA470218 (Edn 6.000)	Baynes Sound	1:20 000	2021-07-16
CA476009 (Edn 10.000)	Approaches to/Approches au Halifax Harbour	1:20 000	2021-07-30
CA570562 (Edn 7.000)	Victoria Harbour	1:2 500	2021-07-09
CA573387 (Edn 4.000)	Port de Valleyfield	1:2 500	2021-07-30
CA576010 (Edn 6.000)	Sambro Harbour	1:10 000	2021-07-30
Cartes retirées en permanence			
CA373295	Big Bay to Murray Canal	Remplacé par CA473495, CA473542	
CA473277	Upper Gap to/à Telegraph Narrows	Remplacé par CA473542, CA473276	
CA473437	Belleville to/à Telegraph Narrows	Remplacé par CA473495, CA473542	
CA479006	Baie des Sept-Îles	Remplacé par CA379028	
CA570198	Alliford Bay	Remplacé par CA571046, CA571044, CA571045	
CA570199	Queen Charlotte	Remplacé par CA571043	
CA576569	St. Barbe Wharf and Approaches/Quai et approches	Remplacé par CA576587	

***703/21 Service hydrographique du Canada – Cartes marines électroniques matricielles (BSB V3)**

Cartes	Titre	Échelle	Publié
Cartes nouvelles			
RM-2020	Belleville to/à Presqu'île Bay	1:30 000	2021-07-23
Nouvelles éditions			
RM-3475	Plans - Stuart Channel	1:18 000	2021-07-23
RM-4237	Approches to / Approches de Halifax Harbour	1:40 000	2021-07-23
Cartes retirées en permanence			
RM-2007	Belleville to/à Telegraph Narrows	Remplacé par RM-2020, RM-2019	
RM-2069	Picton to/à Presqu'île Bay	Remplacé par RM-2020, RM-2019	

***704/21 Transports Canada – Bulletins de la sécurité des navires No. 07, No. 08 et No. 09/2021**

Des nouveaux **Bulletins de la sécurité des navires** ont récemment été publiés sur le [site web de Transports Canada](#).

Pour consulter ou télécharger ces bulletins, s'il vous plaît cliquez sur les liens ci-dessous :

[Bulletin No. 07/2021](#) – Application des règlements et sécurité du transport des hydrocarbures et des carburants
SGDDI No : 17502049

[Bulletin No. 08/2021](#) – Mesures visant à atténuer la propagation de la COVID-19 sur les navires à passagers et les transbordeurs
SGDDI No : 17682927

[Bulletin No. 09/2021](#) – Entrée en vigueur : nouveau Règlement sur l'eau de ballast
SGDDI No : 17658244

Inscrivez-vous au [bulletin électronique](#) pour recevoir un avis par courriel chaque fois qu'un nouveau Bulletin de la sécurité des navires est publié sur notre site web.

Contactez-nous au securitemaritime-marinesafety@tc.gc.ca ou 1-855-859-3123 (sans frais).

***705/21 Publication de la Garde côtière canadienne – Modifications à l'Édition annuelle des Avis aux navigateurs 2021 - Partie C, Avis 27A : Lignes directrices concernant la circulation des navires de fort gabarit et de forte longueur**

De nombreuses modifications ont été apportées à cet avis. La dernière version de cet avis se trouve au lien suivant : <https://www.notmar.gc.ca/publications/annual-annuel/section-c/c27a-fr.pdf>.

Partie 1A : Avis temporaires et préliminaires

Rappel – Période de commentaires pour les avis préliminaires actifs

Nous vous rappelons que la période de commentaires est toujours ouverte pour les avis préliminaires actifs suivants :

n° d'avis	n° de la carte de référence	Aides concernées (n° LF)	L'intention de l'avis
Côte du Pacifique			
611(P)/21	3490	5237, 368.5	Aides à la navigation à être enlevées
612(P)/21	3546	5351	Balise de jour à être supprimée
613(P)/21	N/A	N/A	Construction sur des aides à la navigation fixes
Autres avis préliminaires			
614(P)/21	N/A	N/A	Retrait des cartes marines matricielles

Veuillez vous référer à la publication des [Avis aux navigateurs - Sommaire mensuel des avis \(T\) et \(P\)](#) pour plus de détails.

Eaux intérieures

Aucun avis applicable pour cette édition.

Côte du Pacifique

Aucun avis applicable pour cette édition.

Partie 2 : Corrections aux cartes

3001 - Vancouver Island / Île de Vancouver, Juan de Fuca Strait to/à Queen Charlotte Sound - Nouvelle édition - 23-

FÉVR-2001 - NAD 1927

16-JUIL-2021

LNMD. 23-AVR-2021

Porter un système de sub-surface d'acquisition de données océanographiques SADO avec une profondeur connue de 1131 brasses (Voir la Carte n° 1, L25) 48°15'09.7"N 126°26'31.6"W

MPO(6204438-04)

Porter un système de sub-surface d'acquisition de données océanographiques SADO avec une profondeur connue de 1131 brasses (Voir la Carte n° 1, L25) 48°16'34.9"N 126°24'27.2"W

MPO(6204438-05)

Porter un système de sub-surface d'acquisition de données océanographiques SADO avec une profondeur connue de 1132 brasses (Voir la Carte n° 1, L25) 48°17'02.3"N 126°27'17.2"W

MPO(6204438-06)

3057 - Shoreholme to/à Arrowhead (B-C) - Sheet/Feuille 2 - Carte nouvelle - 21-JUIN-1991 - NAD 1983

30-JUIL-2021

LNMD. 02-AOÛT-2019

Porter une épave de brassiage inconnu (Voir la Carte n° 1, K29) 50°37'34.0"N 117°56'20.0"W

MPO(6204470-01)

3493 - Vancouver Harbour Western Portion/Partie Ouest - Nouvelle édition - 15-NOV-2019 - WGS84

09-JUIL-2021

LNMD. 05-MARS-2021

Porter une bouée charpente de contrôle lumineuse blanc et orange FI Y, marquée Priv (Voir la Carte n° 1, Qo) Cet avis touche la Carte Électronique de Navigation: CA570073 49°16'50.3"N 123°08'50.7"W

MPO(6204468-01)

Porter une bouée charpente de contrôle lumineuse blanc et orange FI Y, marquée Priv (Voir la Carte n° 1, Qo) Cet avis touche la Carte Électronique de Navigation: CA570073 49°16'55.3"N 123°08'41.4"W

MPO(6204468-03)

3496 - Approaches to/Approches à Vancouver Harbour - Carte nouvelle - 29-MARS-2019 - WGS84

09-JUIL-2021

LNMD. 31-JUIL-2020

Porter une bouée charpente de contrôle lumineuse blanc et orange FI Y, marquée Priv (Voir la Carte n° 1, Qo) Cet avis touche la Carte Électronique de Navigation: CA570073 49°16'50.3"N 123°08'50.7"W

MPO(6204468-01)

3554 - Lund - Carte nouvelle - 06-JANV-2017 - WGS84

16-JUIL-2021

LNMD. 02-NOV-2018

Porter une bouée charpente d'avertissement lumineuse orange et blanche FI Y, marquée Priv (Voir la Carte n° 1, Qm) Cet avis touche la Carte Électronique de Navigation: CA570728 49°58'49.7"N 124°46'02.4"W

MPO(6204460-01)

Porter une bouée charpente d'avertissement lumineuse orange et blanche FI 49°58'53.3"N 124°45'53.0"W
Y, marquée Priv
(Voir la Carte n° 1, Qm)
Cet avis touche la Carte Électronique de Navigation: CA570728
MPO(6204460-02)

3602 - Approaches to/Approches à Juan de Fuca Strait - Nouvelle édition - 29-NOV-2002 - NAD 1983

16-JUIL-2021

LNWD. 23-AVR-2021

Porter un système de sub-surface d'acquisition de données océanographiques 48°15'09.7"N 126°26'31.6"W
SADO avec une profondeur connue de 2068 mètres
(Voir la Carte n° 1, L25)
MPO(6204438-01)

Porter un système de sub-surface d'acquisition de données océanographiques 48°16'34.3"N 126°24'32.0"W
SADO avec une profondeur connue de 2069 mètres
(Voir la Carte n° 1, L25)
MPO(6204438-02)

Porter un système de sub-surface d'acquisition de données océanographiques 48°17'01.7"N 126°27'22.0"W
SADO avec une profondeur connue de 2070 mètres
(Voir la Carte n° 1, L25)
MPO(6204438-03)

Porter un câble sous-marin 48°25'38.7"N 126°10'28.1"W
(Voir la Carte n° 1, L30.1) joignant 48°24'52.0"N 126°09'35.7"W
48°24'08.6"N 126°09'06.9"W
48°21'14.9"N 126°09'00.4"W
et 48°20'45.9"N 126°09'28.3"W
MPO(6204439-01)

Porter un câble sous-marin 48°20'45.5"N 126°09'29.1"W
(Voir la Carte n° 1, L30.1) joignant 48°20'56.8"N 126°07'39.4"W
48°21'11.2"N 126°06'27.6"W
48°21'01.0"N 126°05'14.4"W
48°20'00.0"N 126°04'46.1"W
48°18'42.9"N 126°03'56.2"W
et 48°18'59.4"N 126°03'03.3"W
MPO(6204439-03)

3673 - Clayoquot Sound, Tofino Inlet to/à Millar Channel - Carte nouvelle - 01-DÉC-1995 - NAD 1983

23-JUIL-2021

LNWD. 01-JANV-2021

Coller l'annexe graphique 49°08'00.0"N 125°56'00.0"W
Télécharger l'annexe graphique - https://www.notmar.gc.ca/chsftp/patches/3673_6204381_1_202106221718.pdf
Cet avis touche la Carte Électronique de Navigation: CA470333
MPO(6204381-01)

3676 - Tahsis - Carte nouvelle - 20-NOV-1998 - NAD 1983

16-JUIL-2021

LNWD. 07-FÉVR-2020

Porter une station de sauvetage, marquée CG/GC 49°54'39.4"N 126°39'50.1"W
(Voir la Carte n° 1, T11)
Cet avis touche la Carte Électronique de Navigation: CA570282
MPO(6204466-01)

3800 - Dixon Entrance - Carte nouvelle - 06-MAI-2011 - NAD 1983

02-JUIL-2021

LNMD. 25-DÉC-2020

Porter une profondeur de 1.1 mètre
(Voir la Carte n° 1, I10) 53°54'53.4"N 133°09'41.9"W
Cet avis touche la Carte Électronique de Navigation: CA370190

MPO(6204461-03)

Porter une profondeur de 3.2 mètres
(Voir la Carte n° 1, I10) 53°46'45.2"N 133°08'02.4"W
Cet avis touche la Carte Électronique de Navigation: CA370190

MPO(6204462-04)

3854 - Tasu Sound to/à Port Louis - Nouvelle édition - 23-OCT-1987 - NAD 1927

02-JUIL-2021

LNMD. 25-AVR-2014

Rayer la profondeur de 10 brasses
(Voir la Carte n° 1, I10) 53°46'44.4"N 133°07'56.1"W
Cet avis touche la Carte Électronique de Navigation: CA370190

MPO(6204462-01)

Porter une profondeur de 1¼ brasse
(Voir la Carte n° 1, I10) 53°46'46.2"N 133°07'56.5"W
Cet avis touche la Carte Électronique de Navigation: CA370190

MPO(6204462-04)

3868 - Port Louis to/à Langara Island - Nouvelle édition - 05-MAI-2006 - NAD 1983

02-JUIL-2021

LNMD. 28-FÉVR-2020

Porter une profondeur de 5.1 mètres
(Voir la Carte n° 1, I10) 54°06'04.9"N 133°07'39.8"W

MPO(6204450-01)

Porter une profondeur de 0.6 mètre
(Voir la Carte n° 1, I10) 54°07'41.8"N 133°06'30.7"W

MPO(6204450-02)

Porter une profondeur de 4.3 mètres
(Voir la Carte n° 1, I10) 54°11'07.8"N 132°58'41.9"W
Cet avis touche la Carte Électronique de Navigation: CA571004

MPO(6204450-03)

Rayer la profondeur de 5.2 mètres
(Voir la Carte n° 1, I10) 54°11'07.5"N 132°58'41.4"W
Cet avis touche la Carte Électronique de Navigation: CA571004

MPO(6204450-04)

Rayer la profondeur de 6.9 mètres
(Voir la Carte n° 1, I10) 53°54'55.6"N 133°09'38.7"W
Cet avis touche la Carte Électronique de Navigation: CA370190

MPO(6204461-01)

Rayer la profondeur de 11 mètres
(Voir la Carte n° 1, I10) 53°54'48.0"N 133°09'39.0"W
Cet avis touche la Carte Électronique de Navigation: CA370190

MPO(6204461-02)

Porter une profondeur de 1.1 mètre
(Voir la Carte n° 1, I10) 53°54'53.4"N 133°09'41.9"W
Cet avis touche la Carte Électronique de Navigation: CA370190

MPO(6204461-03)

Rayer	la profondeur de 18.3 mètres (Voir la Carte n° 1, I10) Cet avis touche la Carte Électronique de Navigation: CA370190	53°46'41.1"N 133°08'03.8"W	MPO(6204462-01)
Rayer	la profondeur de 12.8 mètres (Voir la Carte n° 1, I10) Cet avis touche la Carte Électronique de Navigation: CA370190	53°47'24.9"N 133°08'32.2"W	MPO(6204462-02)
Porter	une profondeur de 5.4 mètres (Voir la Carte n° 1, I10) Cet avis touche la Carte Électronique de Navigation: CA370190	53°47'24.0"N 133°08'34.4"W	MPO(6204462-03)
Porter	une profondeur de 3.2 mètres (Voir la Carte n° 1, I10) Cet avis touche la Carte Électronique de Navigation: CA370190	53°46'45.2"N 133°08'02.4"W	MPO(6204462-04)
3869 - Skidegate Channel to/à Tian Rock - Nouvelle édition - 28-NOV-1986 - Inconnu			
	02-JUIL-2021		LNMD. 12-OCT-2018
Rayer	la profondeur de 10 brasses (Voir la Carte n° 1, I10) Cet avis touche la Carte Électronique de Navigation: CA370190	53°46'44.4"N 133°07'49.9"W	MPO(6204462-01)
Porter	une profondeur de 1¾ brasse (Voir la Carte n° 1, I10) Cet avis touche la Carte Électronique de Navigation: CA370190	53°46'46.2"N 133°07'56.0"W	MPO(6204462-04)
3891 - Skidegate Channel - Nouvelle édition - 26-OCT-2018 - WGS84			
	30-JUIL-2021		LNMD. 02-OCT-2020
Rayer	la profondeur de 29 mètres (Voir la Carte n° 1, I10) Cet avis touche la Carte Électronique de Navigation: CA470204	53°15'00.0"N 132°44'03.0"W	MPO(6204467-01)
Porter	une profondeur de 1.9 mètre (Voir la Carte n° 1, I10) Cet avis touche la Carte Électronique de Navigation: CA470204	53°13'42.2"N 132°35'42.4"W	MPO(6204467-02)
Porter	une profondeur de 2.1 mètres (Voir la Carte n° 1, I10) Cet avis touche la Carte Électronique de Navigation: CA470204	53°12'19.3"N 132°40'17.7"W	MPO(6204467-03)
Porter	une profondeur de 3.2 mètres (Voir la Carte n° 1, I10) Cet avis touche la Carte Électronique de Navigation: CA470204	53°14'44.5"N 132°37'14.6"W	MPO(6204467-04)
Porter	une profondeur de 4.4 mètres (Voir la Carte n° 1, I10) Cet avis touche la Carte Électronique de Navigation: CA470204	53°15'00.3"N 132°44'02.7"W	MPO(6204467-05)

Porter	une profondeur de 3.5 mètres (Voir la Carte n° 1, I10) Cet avis touche la Carte Électronique de Navigation: CA470204	53°12'19.6"N 132°40'49.6"W <i>MPO(6204467-06)</i>
3892 - Masset Harbour and/et Naden Harbour - Carte nouvelle - 13-JANV-1984 - NAD 1927		
23-JUIL-2021		LNMD. 25-SEPT-2020
Modifier	Fl pour lire Fl 6s (Voir la Carte n° 1, P1)	54°06'58.7"N 132°18'28.9"W <i>LF(800)MPO(6204371-01)</i>
3892 - Wiah Point - Carte nouvelle - 13-JANV-1984 - NAD 1927		
23-JUIL-2021		LNMD. 25-SEPT-2020
Modifier	Fl pour lire Fl 6s (Voir la Carte n° 1, P1)	54°06'58.7"N 132°18'28.9"W <i>LF(800)MPO(6204371-01)</i>
3895 - Parry Passage - Nouvelle édition - 27-DÉC-2002 - NAD 1983		
02-JUIL-2021		LNMD. 05-MARS-2021
Porter	une profondeur de 4.3 mètres (Voir la Carte n° 1, I10) Cet avis touche la Carte Électronique de Navigation: CA571004	54°11'07.8"N 132°58'41.9"W <i>MPO(6204450-03)</i>
Rayer	la profondeur de 5.2 mètres (Voir la Carte n° 1, I10) Cet avis touche la Carte Électronique de Navigation: CA571004	54°11'07.5"N 132°58'41.4"W <i>MPO(6204450-04)</i>
6419 - Norman Wells to/à Carcajou Ridge Kilometre 910/ Kilomètre 980 - Nouvelle édition - 27-AVR-2018 - WGS84		
16-JUIL-2021		LNMD. 28-FÉVR-2020
Rayer	la bouée cylindrique de bâbord verte (Voir la Carte n° 1, Qg)	65°30'54.4"N 127°40'24.2"W <i>MPO(6604759-01)</i>
Rayer	la bouée cylindrique de bâbord verte (Voir la Carte n° 1, Qg)	65°31'26.6"N 127°41'35.2"W <i>MPO(6604759-02)</i>
Porter	une bouée conique de tribord rouge (Voir la Carte n° 1, Qf)	65°31'01.1"N 127°40'16.9"W <i>MPO(6604759-03)</i>
Porter	une bouée conique de tribord rouge (Voir la Carte n° 1, Qf)	65°31'28.7"N 127°41'27.0"W <i>MPO(6604759-04)</i>
6421 - Hardie Island to/à Fort Good Hope Kilometre 1040/ Kilometre 1100 - Nouvelle édition - 30-MARS-2018 - WGS84		
02-JUIL-2021		LNMD. 03-AVR-2020
Déplacer	la bouée cylindrique de bâbord verte (Voir la Carte n° 1, Qg)	de 66°03'49.6"N 129°06'37.4"W à 66°03'50.2"N 129°06'53.9"W <i>MPO(6604754-01)</i>
Déplacer	la bouée cylindrique de bâbord verte (Voir la Carte n° 1, Qg)	de 66°03'27.0"N 129°06'46.6"W à 66°03'29.0"N 129°07'16.8"W <i>MPO(6604754-02)</i>

6422 - Fort Good Hope to/à Askew Islands Kilometre 1100/ Kilometre 1180 - Nouvelle édition - 11-FÉVR-2011 - NAD 1983

02-JUIL-2021

LNMD. 03-MAI-2019

Déplacer	la bouée cylindrique de bâbord verte (Voir la Carte n° 1, Qg)	de 66°21'45.4"N 128°42'07.0"W à 66°21'57.7"N 128°42'12.5"W <i>MPO(6604764-01)</i>
Déplacer	la bouée cylindrique de bâbord verte (Voir la Carte n° 1, Qg)	de 66°21'34.5"N 128°41'18.4"W à 66°21'37.6"N 128°41'04.3"W <i>MPO(6604764-02)</i>

6423 - Askew Islands to/à Bryan Island Kilometre 1180/ Kilometre 1240 - Nouvelle édition - 17-AVR-2020 - WGS84

16-JUIL-2021

Déplacer	la bouée conique de tribord rouge (Voir la Carte n° 1, Qf)	de 67°02'59.2"N 130°16'24.6"W à 67°03'06.9"N 130°16'27.0"W <i>MPO(6604765-01)</i>
Déplacer	la bouée conique de tribord rouge (Voir la Carte n° 1, Qf)	de 67°02'13.6"N 130°14'56.8"W à 67°02'21.4"N 130°15'02.7"W <i>MPO(6604765-02)</i>
Déplacer	la bouée conique de tribord rouge (Voir la Carte n° 1, Qf)	de 67°01'37.5"N 130°13'41.4"W à 67°01'53.5"N 130°13'57.9"W <i>MPO(6604765-03)</i>
Déplacer	la bouée cylindrique de bâbord verte (Voir la Carte n° 1, Qg)	de 66°58'24.8"N 130°14'24.0"W à 66°58'37.4"N 130°14'16.4"W <i>MPO(6604765-04)</i>
Déplacer	la bouée conique de tribord rouge (Voir la Carte n° 1, Qf)	de 66°59'43.5"N 130°12'43.6"W à 66°59'57.7"N 130°12'51.3"W <i>MPO(6604765-05)</i>
Déplacer	la bouée cylindrique de bâbord verte (Voir la Carte n° 1, Qg)	de 66°55'57.8"N 130°12'16.6"W à 66°56'10.6"N 130°12'20.3"W <i>MPO(6604765-06)</i>
Déplacer	la bouée conique de tribord rouge (Voir la Carte n° 1, Qf)	de 66°55'46.2"N 130°11'54.7"W à 66°55'52.7"N 130°11'46.6"W <i>MPO(6604765-07)</i>
Déplacer	la bouée conique de tribord rouge (Voir la Carte n° 1, Qf)	de 66°55'27.5"N 130°10'54.8"W à 66°55'31.6"N 130°10'54.8"W <i>MPO(6604765-08)</i>
Déplacer	la bouée cylindrique de bâbord verte (Voir la Carte n° 1, Qg)	de 66°55'07.8"N 130°10'00.7"W à 66°55'09.2"N 130°09'48.1"W <i>MPO(6604765-09)</i>
Déplacer	la bouée conique de tribord rouge (Voir la Carte n° 1, Qf)	de 66°51'32.5"N 130°07'03.3"W à 66°51'58.5"N 130°07'21.5"W <i>MPO(6604765-10)</i>
Porter	une bouée cylindrique de bâbord verte (Voir la Carte n° 1, Qg)	66°51'30.7"N 130°07'32.7"W <i>MPO(6604765-11)</i>
Porter	une bouée cylindrique de bâbord verte (Voir la Carte n° 1, Qg)	66°51'05.8"N 130°07'23.5"W <i>MPO(6604765-12)</i>

6424 - Bryan Island to/à Travaillant River Kilometre 1240 / Kilomètre 1325 - Nouvelle édition - 30-JANV-2015 - WGS84		
16-JUIL-2021		LNMD. 29-MAI-2020
Déplacer	la bouée cylindrique de bâbord verte (Voir la Carte n° 1, Qg)	de 67°13'59.4"N 130°19'30.4"W à 67°14'05.3"N 130°19'51.6"W <i>MPO(6604760-01)</i>
Déplacer	la bouée conique de tribord rouge (Voir la Carte n° 1, Qf)	de 67°14'04.1"N 130°19'49.2"W à 67°13'55.0"N 130°20'02.2"W <i>MPO(6604760-02)</i>
Déplacer	la bouée conique de tribord rouge (Voir la Carte n° 1, Qf)	de 67°14'34.7"N 130°19'26.4"W à 67°14'35.1"N 130°20'25.4"W <i>MPO(6604760-03)</i>
Déplacer	la bouée cylindrique de bâbord verte (Voir la Carte n° 1, Qg)	de 67°28'37.4"N 130°57'05.1"W à 67°28'36.4"N 130°56'57.1"W <i>MPO(6604760-04)</i>
Déplacer	la bouée cylindrique de bâbord verte (Voir la Carte n° 1, Qg)	de 67°28'14.2"N 130°55'37.3"W à 67°28'15.7"N 130°55'38.5"W <i>MPO(6604760-05)</i>
Déplacer	la bouée cylindrique de bâbord verte (Voir la Carte n° 1, Qg)	de 67°27'51.6"N 130°54'16.7"W à 67°27'53.0"N 130°54'16.2"W <i>MPO(6604760-06)</i>
Déplacer	la bouée conique de tribord rouge (Voir la Carte n° 1, Qf)	de 67°06'23.1"N 130°13'51.6"W à 67°06'21.9"N 130°13'59.6"W <i>MPO(6604760-07)</i>
6425 - Travaillant River to/à Adam Cabin Creek Kilometre 1325 / Kilomètre 1400 - Nouvelle édition - 15-JANV-2016 - WGS84		
16-JUIL-2021		LNMD. 26-AVR-2019
Déplacer	la bouée conique de tribord rouge (Voir la Carte n° 1, Qf)	de 67°17'02.7"N 132°33'31.3"W à 67°16'52.9"N 132°34'28.5"W <i>MPO(6604753-01)</i>
Déplacer	la bouée conique de tribord rouge (Voir la Carte n° 1, Qf)	de 67°16'28.5"N 132°35'06.2"W à 67°16'34.8"N 132°35'18.0"W <i>MPO(6604753-02)</i>
Déplacer	la bouée cylindrique de bâbord verte (Voir la Carte n° 1, Qg)	de 67°16'10.9"N 132°35'35.5"W à 67°16'20.8"N 132°35'52.8"W <i>MPO(6604753-03)</i>
Déplacer	la bouée cylindrique de bâbord verte (Voir la Carte n° 1, Qg)	de 67°15'38.8"N 132°35'59.5"W à 67°15'44.3"N 132°36'33.5"W <i>MPO(6604753-04)</i>
Déplacer	la bouée cylindrique de bâbord verte (Voir la Carte n° 1, Qg)	de 67°15'08.0"N 132°36'24.0"W à 67°15'16.2"N 132°36'50.3"W <i>MPO(6604753-05)</i>
Déplacer	la bouée cylindrique de bâbord verte (Voir la Carte n° 1, Qg)	de 67°14'32.5"N 132°37'03.6"W à 67°14'49.0"N 132°37'16.6"W <i>MPO(6604753-06)</i>
Déplacer	la balise de jour de tribord, marquée RAM (Voir la Carte n° 1, Qt)	de 67°18'12.1"N 132°20'27.4"W à 67°18'01.7"N 132°21'50.7"W <i>MPO(6604753-07)</i>

Déplacer	la bouée conique de tribord rouge (Voir la Carte n° 1, Qf)	de 67°18'30.2"N 132°19'01.0"W à 67°18'35.5"N 132°19'46.3"W <i>MPO(6604753-08)</i>
Déplacer	la bouée conique de tribord rouge (Voir la Carte n° 1, Qf)	de 67°23'01.9"N 131°47'29.8"W à 67°22'56.5"N 131°47'58.4"W <i>MPO(6604753-09)</i>
Porter	une bouée conique de tribord rouge (Voir la Carte n° 1, Qf)	67°22'35.7"N 131°49'09.1"W <i>MPO(6604753-10)</i>
Rayer	la bouée cylindrique de bâbord verte (Voir la Carte n° 1, Qg)	67°22'17.3"N 131°49'37.3"W <i>MPO(6604753-11)</i>
Porter	une bouée cylindrique de bâbord verte (Voir la Carte n° 1, Qg)	67°22'03.9"N 131°50'50.9"W <i>MPO(6604753-12)</i>

6426 - Adam Cabin Creek to/à Point Separation Kilometre 1400 / Kilomètre 1480 - Nouvelle édition - 30-JANV-2015 - WGS84

16-JUIL-2021

LNMD. 03-MAI-2019

Déplacer	la bouée cylindrique de bâbord verte (Voir la Carte n° 1, Qg)	de 67°12'14.0"N 132°59'48.6"W à 67°12'19.1"N 133°00'23.8"W <i>MPO(6604755-01)</i>
Déplacer	la bouée cylindrique de bâbord verte (Voir la Carte n° 1, Qg)	de 67°12'44.7"N 133°00'39.9"W à 67°13'02.1"N 133°01'44.3"W <i>MPO(6604755-02)</i>
Déplacer	la bouée conique de tribord rouge (Voir la Carte n° 1, Qf)	de 67°13'21.1"N 133°01'42.1"W à 67°13'47.4"N 133°03'19.0"W <i>MPO(6604755-03)</i>

6427 - Point Separation to/au Aklavik Channel Kilometre 1480 / Kilomètre 1540 - Nouvelle édition - 27-AVR-2018 - WGS84

02-JUIL-2021

LNMD. 20-MARS-2020

Déplacer	la bouée cylindrique de bâbord verte (Voir la Carte n° 1, Qg)	de 67°42'07.3"N 134°16'10.5"W à 67°42'08.7"N 134°16'15.3"W <i>MPO(6604756-01)</i>
Déplacer	la bouée cylindrique de bâbord verte (Voir la Carte n° 1, Qg)	de 67°42'18.7"N 134°15'58.4"W à 67°42'39.0"N 134°16'12.5"W <i>MPO(6604756-02)</i>
Déplacer	la bouée conique de tribord rouge (Voir la Carte n° 1, Qf)	de 67°42'47.8"N 134°14'57.2"W à 67°42'32.8"N 134°16'38.3"W <i>MPO(6604756-03)</i>
Porter	une bouée cylindrique de bâbord verte (Voir la Carte n° 1, Qg)	67°42'51.4"N 134°15'00.9"W <i>MPO(6604756-04)</i>

Partie 3 : Corrections aux Aides radio à la navigation maritime

***708/21 Aides radio à la navigation maritime 2021 (Atlantique, Saint-Laurent, Grands Lacs, Lac Winnipeg, Arctique et Pacifique)**

La page des droits d'auteur (page 3 du document)

MODIFIER :

Pour obtenir plus de renseignements, veuillez communiquer avec InfoPol.XNCR@dfo-mpo.gc.ca.

POUR LIRE :

Pour obtenir plus de renseignements, veuillez communiquer avec MCTS.XNCR@dfo-mpo.gc.ca.

Page 3-18

MODIFIER COMME SUIV :

3.8.3 NORDREG – Comptes rendus de zone

...

Les eaux de la baie Kugmallit et de la baie du Mackenzie sont considérées comme faisant partie de la zone de services de trafic maritime du Nord canadien (NORDREG). Un rapport final doit être transmis à NORDREG CANADA par les bâtiments naviguant vers le sud dans la baie Kugmallit vers le fleuve Mackenzie au point milliaire 1081, qui est désigné ainsi : baie Kittigazuit, livre des feux – bouée lumineuse, 1816 Mo(A) 69 24'N 133 38'W. Les bâtiments naviguant vers le nord à partir du fleuve Mackenzie vers Tuktoyaktuk ou la mer de Beaufort ou à partir de la baie Shallow doivent transmettre un rapport de plan de ~~route~~ **navigation** à NORDREG CANADA.

MODIFIER COMME SUIV :

3.8.3.2 Lorsque le bâtiment est sur le point d'entrer dans la zone NORDREG

Un rapport ~~sur le~~ **de** plan de navigation (PN) doit être produit lorsque le bâtiment est sur le point de pénétrer dans la zone NORDREG et il doit comprendre les indicatifs suivants : A, B, C ou D, E, F, G, H, I, L, O, P, Q, S, T, W et X.

Note : Les indicatifs O, Q et T ne sont pas nécessaires lorsque le bâtiment entre dans la zone directement à partir de la zone ECAREG.

Les bâtiments sur le point d'entrer dans la zone NORDREG devraient fournir leur **rapport de** plan de ~~route~~ **navigation** 24 heures d'avance avant de pénétrer dans la zone ou dès que possible après avoir quitté un port qui se trouve à moins de 24 heures de la zone NORDREG. Cela veille à ce que les bâtiments ne subissent pas de retard en attendant l'autorisation des SCTM et permet aux SCTM d'évaluer les conditions courantes et de préparer l'information de sécurité pertinente pour le bâtiment.²

Page 3-19

MODIFIER COMME SUIT :

3.8.3.3 Départ du poste d'amarrage/de mouillage

Un rapport **sur le de** plan de navigation (PN) doit être produit plus d'une heure, mais pas plus de deux heures avant que le bâtiment ne quitte un poste à quai dans la zone NORDREG, à moins que le bâtiment ne se déplace vers un autre poste à quai dans le même port. Le rapport **sur le de** plan de navigation doit comprendre les indicatifs suivants : A, B, C ou D, H, I, L, O, P, Q, S, T, W et X.

Note : Les indicatifs O, P, Q, S, T, W et X ne sont pas requis si l'information correspondante n'a pas changé depuis le compte rendu précédent du plan de **route navigation**.

3.8.3.4 Au moment de se mettre en route après un incident

Un rapport **sur le de** plan de navigation (PN) doit être produit immédiatement avant qu'un bâtiment fasse route dans la zone NORDREG si le bâtiment : s'est échoué, s'est arrêté en raison d'une panne des systèmes principaux de propulsion ou d'un appareil à gouverner ou a été impliqué dans un abordage. Le **rapport de** plan de navigation doit contenir les indicatifs suivants : A, B, C ou D, I, L, O, P, Q, S, T, W et X.

Note : Les indicatifs O, P, Q, S, T, W et X ne sont pas requis si l'information correspondante n'a pas changé depuis le compte rendu précédent du plan de **route navigation**.

Pages 3-20

MODIFIER :

3.8.3.10 Compte rendu de déroutement

Un rapport de déroutement (RD) doit être produit lorsque la position du bâtiment varie considérablement de la position qui était prévue d'après le compte rendu du plan de route ou lorsqu'un changement est effectué au voyage du bâtiment qui était prévu dans le plan de route. Le rapport de déroutement doit comprendre les indicatifs suivants : A, B, C ou D et les autres indicatifs figurant dans le compte rendu du plan de route si l'information correspondante a changé depuis ce compte rendu.

POUR LIRE :

3.8.3.10 Rapport de déroutement

Un rapport de déroutement (RD) doit être produit lorsque la position du bâtiment varie considérablement de la position qui était prévue d'après le rapport de plan de navigation ou lorsqu'un changement est effectué au voyage du bâtiment qui était prévu dans le rapport de plan de navigation. Le rapport de déroutement doit comprendre les indicatifs suivants : A, B, C ou D et les autres indicatifs figurant dans le rapport de plan de navigation si l'information correspondante a changé depuis ce rapport.

Page 3-21

MODIFIER COMME SUIT POUR LA SECTION 3.8.3.10 :

Tableau 3-1 - Rapport sur la zone NORDREG : Indicateurs et renseignements requis

Indicateur	Sujet	Renseignements
...
X	Renseignements additionnels pour le rapport sur le de plan de navigation	a) Dans le cas d'un compte rendu du rapport de plan de route navigation , les renseignements suivants : ...
	Renseignements devant être fournis dans un rapport de position dans certaines situations	b) Dans le cas d'un compte rendu rapport de position requis une fois que le capitaine a été mis au courant du fait qu'un autre bâtiment est en difficulté, qu'il y avait un obstacle à la navigation; qu'une aide à la navigation ne fonctionnait pas de manière appropriée ou était endommagée, n'était plus à sa position ou était manquante; que les conditions de glace ou les conditions climatiques compromettaient la sécurité de la navigation ou qu'un polluant était présent dans l'eau – une brève description de la matière visée.

Page 3-22

MODIFIER :

3.8.4 Rapport sur les renseignements exigés au préalable (RREP)

En vertu du *Règlement canadien sur la sûreté du transport maritime* (RSTM), il est exigé qu'un Rapport sur les renseignements exigés au préalable (RREP) soit soumis par les navires avant d'entrer dans les eaux canadiennes. Les informations concernant le format de ces rapports ainsi que les adresses où les faire parvenir se trouvent à la [Partie 4](#).

POUR LIRE :

3.8.4 Notification préalable à l'arrivée (NPA)

En vertu du *Règlement canadien sur la sûreté du transport maritime* (RSTM), il est exigé qu'une notification préalable à l'arrivée (NPA) soit soumise par les navires avant d'entrer dans les eaux canadiennes. Les informations concernant le format de ces rapports ainsi que les adresses où les faire parvenir se trouvent à la [Partie 4](#).

MODIFIER COMME SUIT :

3.8.5 Ouest du Canada - Notification d'arrivée (pour les navires se dirigeant vers un port américain)

...

Vous trouverez le formulaire de rapport sur le site Web NVMC :

<http://www.nvmc.uscg.gov/NVMC/default.aspx>

[https://www.nvmc.uscg.gov/\(S\(rlio2ggzgn3kw2fuuwz2mwa2\)\)/default.aspx](https://www.nvmc.uscg.gov/(S(rlio2ggzgn3kw2fuuwz2mwa2))/default.aspx)

Page 4-14

MODIFIER :

4.2.1.5 Zones océaniques du SMDSM - Canada

À la suite de consultations tenues avec l'industrie maritime du Canada, il a été décidé de répartir les zones océanique canadiennes comme suit : zone océanique A1 pour les côtes Est et Ouest, zone océanique A3 au large de celles-ci et zone océanique A4 pour l'Arctique.

L'établissement d'une zone océanique A2 a été envisagé mais, en raison des contraintes budgétaires et de la préférence manifestée par l'industrie maritime à l'égard des zones océaniques A1 et A3, rien n'est prévu à l'heure actuelle à cet égard. En outre, aucune zone n'a été établie pour les Grands Lacs et le Saint-Laurent. La zone océanique A1 pour les bassins des Grands Lacs et du Saint-Laurent est également fournie.

POUR LIRE :

4.2.1.5 Zones océaniques du SMDSM - Canada

À la suite de consultations tenues avec l'industrie maritime du Canada, il a été décidé d'établir les zones maritimes A1 et A3 pour les côtes Est et Ouest, et la zone maritime A4 pour l'Arctique.

Les services ASN-VHF sont assurés pour les Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent à l'ouest de la sortie aval de l'écluse de Saint-Lambert.

Page 4-35

AJOUTER COMME SUIT :

4.2.7 Amver - Système automatique d'entraide pour le sauvetage des navires

Note : Un rapport d'arrivée 96 heures à l'avance dans les grands ports des É.-U. est requis en vertu de la loi 33 CFR 160.

Le système Amver, exploité par la Garde côtière américaine, est un programme international d'entraide maritime qui apporte une aide importante à la préparation et à la coordination des opérations de recherches et sauvetage (R et S) sur toutes les mers du monde. Les navires de commerce de toutes les nations qui font des traversées en mer de plus de 24 heures sont encouragés à envoyer des rapports de **plan de** navigation et des rapports périodiques de position au centre Amver à Martinsburg, W.V. Les rapports Amver peuvent être transmis sans frais par l'entremise des centres des SCTM canadiens. L'information issue de ces messages est entrée dans un programme électronique qui génère et tient à jour la position estimée de tous les navires participants durant leur voyage. L'information, concernant la position prévue et les caractéristiques R et S de chaque navire dont on sait qu'il se trouve dans un secteur donné peut, sur demande, être mise à la disposition des organismes reconnus de R et S de toute nation pour utilisation en cas d'urgence. L'information concernant la position prévue des navires est divulguée que pour des raisons reliées à la sécurité maritime seulement.

Page 4-36

MODIFIER COMME SUIV :

4.2.7.5 Réseau de communication du système Amver

Il est recommandé de suivre les méthodes suivantes quant aux transmissions des rapports d'Amver de plans de **voyage navigation**, de position, de déroutement et d'arrivée. Pour plus de détails consulter le site Web d'Amver : <http://www.amver.com/>.

Page 4-37

MODIFIER COMME SUIV :

4.2.7.6 Types de rapports de voyage Amver

Il y a quatre types de rapports Amver - rapports de plan de **voyage navigation**, d'arrivée, de position et de déroutement.

- a) ...
- b) Données présentées dans les rapports. Les participants Amver doivent se familiariser avec quatre types de rapports : rapports de plan de **voyage navigation**, d'arrivée, de position et de **déviatiion déroutement**. Il faut prendre note que le système Amver permet de combiner dans un seul rapport les renseignements sur le plan de **voyage navigation** et de départ. Amver accepte les renseignements sur le plan de **voyage navigation** séparément, par exemple, quelques jours avec le départ. Les identificateurs de rapport sont comme suit :

AMVER/SP// Plan de **voyage navigation** et de départ

...

Page 4-38

MODIFIER COMME SUIV POUR LA SECTION 4.2.7.9 :

Rapport de plan **de navigation** et de départ **de-voyage**. Les lignes « L » contiennent les renseignements sur l'itinéraire et les points de changement de direction requis par le système Amver. Le système Amver a besoin des données sur tout point de changement de direction prévu, mais accepte aussi des renseignements sur tout point le long de la route prévue même s'il ne s'agit pas de points de changement de direction. Le système Amver a besoin des renseignements sur les points de changement de direction pour contrôler la précision du plan de voyage.

Tableau 4-8 - Exemple de rapport de plan **de navigation et de départ **de-voyage****

Page 4-39

MODIFIER COMME SUIV POUR LA SECTION 4.2.7.9 :

Tableau 4-11 - Exemple de rapport de déroutement. Utilisés pour faire rapport sur les changements apportés au plan de **voyage navigation et sur les autres changements**

Page 4-40

MODIFIER COMME SUIT POUR LA SECTION 4.2.7.9 :

- c) ...
- d) Les lignes « L » contiennent la plupart des renseignements concernant le plan de **voyage navigation**. On pourra utiliser autant de lignes « L » que nécessaire. Les lignes « L » contiennent les données du voyage vers chacun des points intermédiaires et vers la destination finale. Il faut indiquer les données voulues pour les points de changement de direction, à moins que le voyage ne suive un grand cercle sans retards aux points intermédiaires. En plus des renseignements sur les points de changement de direction, il est utile de présenter des données sur les autres points le long de chaque branche. On trouvera ci-après les renseignements désirés pour chaque point intermédiaire. Méthode de navigation, vitesse le long de chaque partie du voyage, latitude, longitude, nom du port ou de l'Amver, heure d'arrivée prévue, heure de départ prévue.

Page 4-47

MODIFIER :

4.2.9 Rapport sur les renseignements exigés aux préalables (RREP)

POUR LIRE :

4.2.9 Notification préalable à l'arrivée (NPA)

Page 4-72

MODIFIER COMME SUIT :

4.3.6 Plan de **route navigation**

Tous les opérateurs de petites embarcations, y compris ceux qui effectuent un voyage d'une journée, devraient fournir un Plan de **route navigation** à une personne responsable. Cette personne responsable doit s'assurer d'appeler un centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage (JRCC) ou un centre Secondaire de Sauvetage Maritime (MRSC) lorsque le navire accuse un retard significatif. (Le numéro de téléphone apparaît en première page de la plupart des annuaires de téléphone). Lorsqu'il n'est pas possible de fournir un Plan de **route navigation** à une personne responsable, le Plan de **route navigation** peut être envoyé à un centre des SCTM de la GCC par téléphone, par radio ou en personne. Lors de longs voyages en mer, les capitaines/opérateurs qui ont fourni un Plan de **route navigation** à un centre des SCTM sont invités à fournir quotidiennement un rapport de leur position. À votre retour, n'oubliez pas de désactiver votre plan de navigation, pour éviter le déclenchement de recherches inutiles.

Page 5-18

MODIFIER COMME SUIT POUR LA SECTION 5.9.1 :

Tableau 5-24 - Nord du Canada : Cédule de production - Format NAVTEX

Centre SCTM	Émetteur NAVTEX	En-tête	Heure d'émission
Iqaluit/ VFF	Iqaluit	FQCN96 CWNT FICN396 CWIS	05:30, 17:30 HNE / HAE 07:00, 19:00 UTC

Pages 5-52 à 5-53

SUPPRIMER COMME SUIVANT POUR LA SECTION 5.15.7 :

Tableau 5-65 - Liste des cartes des glaces

Carte des glaces	Site de transmission	Saison
Limite des icebergs	SCTM Sydney	Toute l'année
Golfe du Saint-Laurent	SCTM Sydney	Hiver
Détroit de Cabot	SCTM Sydney	Hiver
Eaux Nord-Est ou Est de Terre-Neuve	SCTM Sydney	Hiver
Eaux Sud-Est de Terre-Neuve	SCTM Sydney	Hiver
Côte de Terre-Neuve	SCTM Sydney	Hiver
Côte du Labrador	SCTM Iqaluit	Été
Détroit d'Hudson	SCTM Iqaluit	Été
Baie d'Hudson Nord	SCTM Iqaluit	Été
Baie d'Hudson Sud	SCTM Iqaluit	Été
Bassin Foxe	SCTM Iqaluit	Été
Détroit de Davis	SCTM Iqaluit	Été
Baie de Baffin	SCTM Iqaluit (Resolute)	Été
Resolute et ses abords	SCTM Iqaluit (Resolute)	Été
Queen Maud	SCTM Iqaluit (Resolute)	Été
Golfe Amundsen	SCTM Iqaluit	Été
Côte de l'Alaska	SCTM Iqaluit	Été
Eureka	SCTM Iqaluit (Resolute)	*Sur demande
Chenal Parry	SCTM Iqaluit (Resolute)	*Sur demande
Détroit de McClure	SCTM Iqaluit (Resolute)	*Sur demande
Byam – Resolute	SCTM Iqaluit (Resolute)	*Sur demande
Détroit de Béring	SCTM Iqaluit	*Sur demande
Chukchi	SCTM Iqaluit	*Sur demande
Nunivak	SCTM Iqaluit	*Sur demande
Bassin Canada	SCTM Iqaluit	*Sur demande
Alert	SCTM Iqaluit	*Sur demande
Nome	SCTM Iqaluit	*Sur demande
Océan Arctique	SCTM Iqaluit	*Sur demande
Pôle Nord	SCTM Iqaluit	*Sur demande

~~* Sur demande : les cartes des glaces pour les eaux canadiennes sont disponibles sur demande des centres de SCTM moyennant un avis d'au moins 5 jours. On pourrait mettre fin à ces cartes avec peu ou pas de préavis si aucune activité maritime n'est prévue ou signalée.~~

Page 5-53

SUPPRIMER COMME SUIT POUR LA SECTION 5.15.7 :

Tableau 5-66 - Stations de radiotélécopie de la GCC et du MetOc de la flotte des Forces canadiennes

Nom	Indicatif d'appel	Modulation	Index de coopération	Puissance	Fréquences (kHz)	Vitesse du tambour
SCTM Iqaluit	VFF	J3C (FM)	576	1 KW	3251.1, 7708.1 (BLS)	120 T/M
METOC Halifax	CFH	J3C (FM)	576	6 KW	4271, 6496.4, 10536, 13510	120 T/M
METOC Halifax	CFH	J3C (FM)	576	10 KW	122.5	-
SCTM Sydney	VCO	J3C (FM)	576	5 KW	4416, 6915.1	120 T/M

Partie 4 : Corrections aux Instructions nautiques et aux Guides nautiques

Aucune correction pour la version française.

Partie 5 : Corrections aux Livres des feux, des bouées et des signaux de brume

Aucune correction pour cette partie.