



AVIS AUX NAVIGATEURS

ÉDITION DE L'EST

Publiée mensuellement par la



CÔTIÈRE CANADIENNE

SOMMAIRE

	Page
Partie 1 Renseignements généraux et sur la sécurité.....	1 à 11
Partie 2 Corrections aux cartes	12 à 26
Partie 3 Corrections aux Aides radio à la navigation maritime.....	NEANT
Partie 4 Corrections aux Instructions et aux Guides nautiques.....	27 à 33
Partie 5 Corrections aux Livres des feux, des bouées et des signaux de brume	34 à 37

Direction générale des programmes maritimes
Aides à la navigation

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.

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) avant la modification à la carte. Prière de noter que les cartes marines ne sont pas corrigées à la main par le Service Hydrographique du Canada pour ce qui est des Avis temporaires et préliminaires. Il est recommandé, que les navigateurs cartographient ces modifications en utilisant un crayon. La liste des cartes touchées par des Avis temporaires et préliminaires est révisée et promulguée tous les trois mois dans la partie 1 de l'Édition mensuelle.

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*.

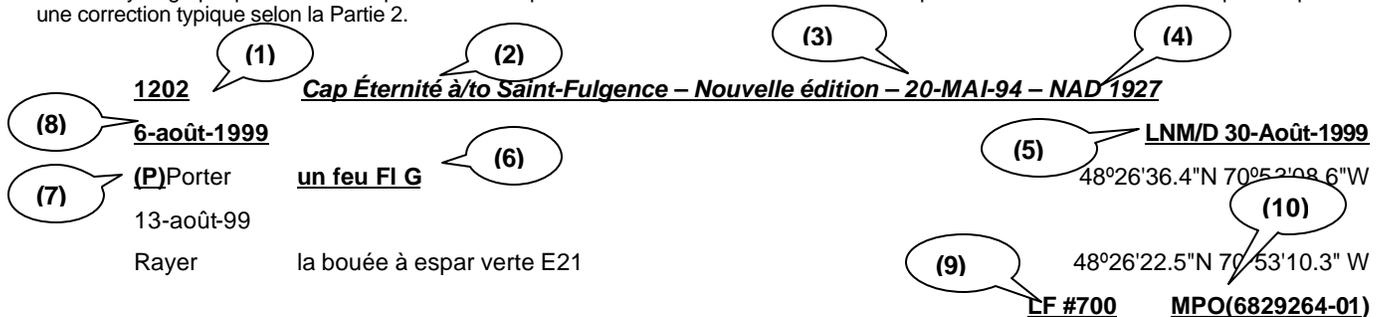
Édition mensuelle des Avis aux navigateurs - Les *Avis aux navigateurs*, publiés chaque mois, sont gratuits. Les navigateurs et navigatrices peuvent choisir entre les éditions *régionales* des *Avis aux navigateurs*. Les demandes d'inscription ou de retrait de la liste des destinataires doivent être faites en utilisant le formulaire inséré à la page *xiii* 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 de ce 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.

CORRECTIONS APPORTÉES AUX CARTES - PARTIE 2

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 1, Symboles, abréviations et autres 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.



1 - Numéro de la carte

2 - Titre de la carte

3 - Date de la dernière nouvelle édition de la carte

4 - Système de référence géodésique

5 - Dernière correction

6 - Modification de la carte

7 - Type d'avis

8 - Date de la correction hebdomadaire de la carte

9 - Numéro du Livre des feux

10 - Numéro de référence

La dernière correction est identifiée par **LNM/D** ou **(L)**dernier **(N)**Avis aux **(M)**navigateurs / **Date**. On exprime ce numéro soit dans l'ancien format des Avis (ex.: 594/99) ou dans le format jour-mois-année qui est la date reconnue comme la date de correction hebdomadaire de la carte présentée dans le diagramme ci-dessus sous l'item (8)

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) 772-5369

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
www.mar.dfo-mpo.gc.ca/cg/ops/
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

Région du Québec

Centre Opérationnel Régional GC\SO\COR
Agent d'information opérationnelle
Téléphone: (418) 648-5410
Facs: (418) 648-7244
Courrier électronique: OPSAVIS@dfo-mpo.gc.ca

Pacifique

Centre régional d'information maritime - Pacifique
Téléphone: (604) 666-6011
Facs: (604) 666-8453
Courrier électronique: RMIC-Pacific@pac.dfo-mpo.gc.ca
Information - Avis à la navigation
www.pacific.ccg-gcc.gc.ca/mcts-sctm/index_f.htm

SERVICE ENTIÈREMENT OPÉRATIONNEL (SEO) DU DGPS

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

Le SEO 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.

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.

Tableau des stations de référence du DGPS au Canada						
Nom de la station	Nos d'ident. des stations de référence	DGPS Ident. station	Position géogr.		Fréquence [kHz]	Bit/s
			Latitude	Longitude		
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	288	200
Cape Norman, T.-N.	342,343	944	51 30 N	55 49 W	310	200
Rigolet, T.-N.	344,345	946	54 11 N	58 27 W	299	200
Île Partridge, N.-B.	326,327	939	45 14 N	66 03 W	295	200
Pointe Escuminac, N.-B.	332,333	936	47 04 N	64 48 W	319	200
Fox Island, N.-É.	336,337	934	45 20 N	61 05 W	307	200
Western Head, N.-É.	334,335	935	43 59 N	64 40 W	312	200
Hartlen Point, N.-É.	330,331	937	44 36 N	63 27 W	298	200
Saint-Jean-sur-Richelieu, Qc	312,313	929	45 19 N	73 19 W	296	200
Lauzon, Qc	316,317	927	46 49 N	71 10 W	309	200
Rivière-du-Loup, Qc	318,319	926	47 46 N	69 36 W	300	200
Moisie, Qc	320,321	925	50 12 N	66 07 W	313	200
Warton, Ont.	310,311	918	44 45 N	81 07 W	286	200
Cardinal, Ont.	308,309	919	44 47 N	75 25 W	306	200
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

RÉCEPTEUR DGPS - MISE EN GARDE

Le message diffusé par les stations du système de positionnement global différentiel de la Garde côtière canadienne comprend de l'information sur l'intégrité du système visant à avertir le récepteur DGPS d'un utilisateur d'une condition de défaillance ou encore du fait qu'un seuil de tolérance a été dépassé à une station DGPS. Pendant les essais, on a constaté que certains récepteurs d'utilisateurs ne traitaient pas convenablement l'information sur l'intégrité du système. Ce traitement déficient par l'équipement de l'utilisateur peut engendrer des positions incorrectes.

Veuillez communiquer avec le fabricant ou le fournisseur de votre récepteur DGPS afin de vous assurer que votre récepteur permet de traiter convenablement l'information sur l'intégrité de la station de référence DGPS.

ALERTE À L'INTENTION DES UTILISATEURS DU DGPS

En mars 1997, la Garde côtière canadienne a reçu des rapports à l'effet que certains récepteurs DGPS ignoraient apparemment la mise en garde diffusée signalant l'interruption immédiate de la correction des signaux émis par un satellite particulier. Les rapports indiquent que l'équipement de certains utilisateurs ne reconnaît pas convenablement cet indicateur de "ne pas utiliser" la correction et par conséquent la traite à tort comme une correction. Il peut en résulter des erreurs sur la position pouvant atteindre 15 kilomètres lorsque le récepteur est utilisé en mode DGPS. Les utilisateurs du DGPS sont avisés du fait qu'ils devraient immédiatement communiquer avec le fabricant de leur équipement afin de déterminer si une mise à niveau de leur récepteur est nécessaire.

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.

User informations / Renseignements sur l'utilisateur

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 : _____

Anomaly report / Rapport d'anomalie

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: _____ dB
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 : _____

Weather conditions / Conditions météo

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: _____ UTC

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: Aids to Navigation / Aides à la navigation

- 2) Mail / Par la poste: Director, Navigation Systems Branch
Department of Fisheries and Oceans
200 Kent Street, Station 5130
Ottawa, ON
K1A 0E6

Directeur, Direction des systèmes à la navigation maritimes
Ministère des Pêches et Océans
200, rue Kent, Station 5130
Ottawa, ON
K1A 0E6

Canada

Legend/Légende

- 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 knots / 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.

INDEX

*618	CANADA - SÛRETÉ DU TRANSPORT MARITIME ET AVIS DE 96 HEURES AVANT L'ENTRÉE DANS LES EAUX CANADIENNES.	7
SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA - AVIS CONCERNANT LES CARTES DU SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA ACHETÉES ENTRE AOÛT 2002 ET MARS 2003.		1
SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA - AVIS CONCERNANT LES CARTES IMPRIMÉES SUR DEMANDE (ISD) DU SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA.		1
SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA - AVIS AU SUJET DES ANNEXES GRAPHIQUES DES CARTES MARINES SHC.		2
*602	SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA - CARTES ÉLECTRONIQUES DE NAVIGATION.	3
*601	SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA - CARTES MARINES.	2
*603	SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA - CARTES MATRICIELLE DE NAVIGATION.	3
*605	SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA - LISTE DES CARTES CORRIGÉES À LA MAIN.	4
*604	SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA - LISTE DES CARTES NON CORRIGÉES À LA MAIN.	3
*615	PUBLICATION DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE - NOUVELLE ÉDITION DU LIVRE DES FEUX, DES BOUÉES ET DES SIGNAUX DE BRUME - TERRE-NEUVE ET LABRADOR - 2004.	5
*616	PUBLICATION DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE - NOUVELLE ÉDITION DU LIVRE DES FEUX, DES BOUÉES ET DES SIGNAUX DE BRUME - CÔTE DE L'ATLANTIQUE - 2004.	5
*611(P)	BAIE DE FUNDY - PASSAGE PETIT - BOUÉE LUMINEUSE À ÊTRE ENLEVÉE.	7
*608(P)	ÎLE-DU-PRINCE-EDOUARD - L'ARCHEVÊQUE - BOUÉE LUMINEUSE À ÊTRE ENLEVÉE.	6
*617	NOUVELLE-ÉCOSSE, CÔTE SUD-EST - BAIE CHEDABUCTO - BOUÉES LUMINEUSES ENLEVÉES.	7
*610(P)	NOUVELLE-ÉCOSSE, CÔTE SUD-OUEST - BARRE ROCHEUSE JEFFREY - BOUÉE À ÊTRE ENLEVÉE.	6
*607(P)	NOUVELLE-ÉCOSSE, CÔTE SUD-OUEST - ÎLE GREEN - RÉFLECTEUR RADAR BRUME À ÊTRE SUPPRIMÉ.	6
*609(P)	NOUVELLE-ÉCOSSE, CÔTE SUD-OUEST - PROMONTOIRE NEWELL - BOUÉE À ÊTRE ENLEVÉE.	6
*606(P)	NOUVELLE-ÉCOSSE, CÔTE SUD-OUEST - ROCHE SALT - FEU À ÊTRE SUPPRIMÉ.	5
*613	VOIE D'EAU TRENT-SEVERN - FENELON FALLS - FEU SUPPRIMÉ.	7
*612	VOIE D'EAU TRENT-SEVERN - POINTE LAIDLAW - FEU SUPPRIMÉ.	7
*614	VOIE D'EAU TRENT-SEVERN - ROSEDALE - FEU SUPPRIMÉ.	7

INDEX NUMÉRIQUE DES CARTES CANADIENNES EN CAUSE

No de la carte	Page	No de la carte	Page	No de la carte	Page
1226	12	4047	22	8006	26
1230	12	4098	22		
1233	12,13	4209	22		
1310	13	L/C4227	23		
1311	13,14	L/C4230	23		
1434	14	4233	23		
1435	14	4234	23		
1510	14	L/C4240	23		
1550	2	4241	23		
1554	14,15	L/C4242	23		
2022	2	4307	24		
2067	15	L/C4321	24		
L/C2100	15	4335	24		
L/C2110	15,16	4374	24		
2120	16-18	4432	2		
L/C2122	18	4448	24		
2200	18	4449	24		
L/C2228	18	4462	24		
2241	18,19	4471	24		
L/C2300	19	4485	25		
2303	19	4635	2		
4001	19	4639	25		
4003	20	4642	25		
4006	20	4823	2		
4012	20	L/C4845	25		
4013	21	L/C4846	25		
4015	21	4857	25		
4022	21	4905	25		
4023	21	4909	26		
4024	21	4911	26		
4045	21,22	4921	26		

PARTIE 1 – Édition 06/2004
RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX ET SUR LA SÉCURITÉ

SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA - AVIS CONCERNANT LES CARTES DU SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA ACHETÉES ENTRE AOÛT 2002 ET MARS 2003.

Nous avons découvert récemment que certaines cartes du Service hydrographique du Canada achetées entre août 2002 et mars 2003 souffrent d'un manque de résistance inacceptable.

Le problème est que l'encre peut se détacher de l'enduit de papier. Les cartes résistent mal au pliage et au contact avec l'eau. Il est facile d'identifier ces cartes en raison de la présence d'un enduit poudreux blanc en surface. Malheureusement, cet enduit, qui colle aux mains lors d'une manipulation normale, a été mal appliqué au papier au moment de sa fabrication. La meilleure façon de vérifier vos cartes consiste à gratter une surface blanche avec votre ongle.

Jusqu'au 31 mars 2004, le Service hydrographique du Canada remplacera toute carte achetée entre août 2002 et mars 2003 qui présente les caractéristiques susmentionnées. Veuillez contacter votre dépositaire pour remplacer gratuitement vos cartes.

Le SHC est en train de s'adapter à l'évolution de la technologie tout en assurant aux clients que les ressources sont utilisées efficacement pour que l'information essentielle soit transmise aux clients. Nous vous remercions de votre compréhension durant cette période de transition. Le SHC est à développer des mesures pour que ce genre de situation ne se reproduise plus. Entre temps, nous nous excusons pour tout inconfort que vous pourriez avoir subi.

SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA - AVIS CONCERNANT LES CARTES IMPRIMÉES SUR DEMANDE (ISD) DU SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA.

Le Service hydrographique du Canada (SHC) fournit des cartes marines au public en vue de maintenir un niveau de service qui assure la sécurité de la navigation tout en maintenant les coûts à un niveau raisonnable. Un nombre de cartes papier du SHC sont maintenant imprimées à l'aide de la technologie d'impression sur demande (ISD). Les clients ont peut-être constaté des différences par rapport aux cartes lithographiques. Même si les cartes ISD ne sont pas aussi résistantes que les cartes lithographiques pour le moment, cette nouvelle technologie permet au SHC d'imprimer ses cartes plus efficacement tout en y ajoutant de nouveaux renseignements importants qui améliorent leur contenu. Le coût de production est aussi maintenu à un niveau raisonnable. La sécurité de la navigation n'est pas touchée si les cartes sont utilisées avec soin.

La technologie d'ISD permet au client d'avoir des cartes à jour sans correction manuelle ni annexe graphique. Elle garantit au client qu'une carte ne sera jamais épuisée. Par conséquent, le navigateur pourra toujours acheter une carte à jour. En cas d'urgence nationale, beaucoup de cartes pourraient être fournies en peu de temps. Ces avantages ont amélioré la sécurité maritime, la protection de l'environnement et la protection de la propriété commerciale.

Le SHC recommande à ses clients de manipuler les cartes ISD plus délicatement que les cartes lithographiques tout en évitant de renverser du liquide sur les cartes. Même si les cartes sont recouvertes d'un enduit, l'information essentielle (noir) devrait demeurer. Au moment de l'achat, la carte ISD sera à jour. Les cartes ISD sont également imprimées sur du papier plus blanc que le papier utilisé dans le passé et, par conséquent, les marques de crayon résiduelles peuvent être plus apparentes. Il importe donc de ne pas appuyer trop fort sur votre crayon. Selon les tests effectués par le SHC, les meilleurs résultats sont obtenus avec une gomme à effacer jaune de forme cubique (Indian gum eraser); celle-ci est aussi convenable aux cartes lithographiques.

Malgré les améliorations constantes faites par le SHC envers les processus d'impression et de distribution, vous pouvez vous attendre à ce que la qualité du papier demeure la même pour environ 2 ans. De plus, la technologie devrait s'améliorer et devenir moins dépendante dans les prochaines années. Éventuellement, le SHC pourra grâce aux cartes ISD explorer de nouveaux modèles d'entreprise avec le secteur privé. Par exemple, l'impression pourrait se faire chez les dépositaires au lieu de SHC.

Le SHC s'adapte aux nouvelles réalités et tient à assurer à ses clients qu'il utilise efficacement ses ressources pour diffuser l'information essentielle en matière de sécurité maritime. Nous vous remercions de votre compréhension durant cette période de transition. Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le site Web du SHC à www.cartes.gc.ca

PARTIE 1 – Édition 06/2004
RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX ET SUR LA SÉCURITÉ

SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA - AVIS AU SUJET DES ANNEXES GRAPHIQUES DES CARTES MARINES SHC.

Le SHC offre des annexes graphiques en couleurs sur le Web. Un lien dans le site des *Avis aux navigateurs* mènera les clients aux annexes graphiques en couleurs. L'annexe graphique sera disponible en format HTML et PDF. La mise à disposition d'annexes graphiques en couleurs (rendus accessibles à tous par le Web) est une forme améliorée de mode de prestation diversifiée, en concordance avec les objectifs stratégiques du SHC.

Les annexes graphiques en couleurs Web sont mises gratuitement à disposition du navigateur. Étant donné la bonne qualité de la plupart des imprimantes, l'impression des annexes graphiques devrait être de bon niveau. Les annexes graphiques seront disponibles en temps réel et dans le monde entier. Ceci représente un réel progrès pour les clients qui n'auront plus à attendre que la publication de la version papier leur soit acheminée par la poste.

Avant, les annexes graphiques contenues dans les fascicules des *Avis aux navigateurs* (AN), étaient publiées en couleur, ou du moins en noir et magenta.

Les contraintes budgétaires auxquelles le SHC doit faire face ne lui permettent de ne fournir que des annexes graphiques en noir et blanc sur format papier.

Son niveau de service changera simultanément et il prévoit d'être attentif aux réactions du marché par rapport à cette innovation.

Le SHC répondra volontiers à vos commentaires sur ce nouveau service que vous pourrez faire parvenir à shcinfo@dfp-mpo.gc.ca

*601

SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA - CARTES MARINES.

CARTES	TITRE & MATIÈRES	ÉCHELLE	DATE D'ÉDITION	CAT#	PRIX
Carte nouvelle	Tous les avis temporaires et préliminaires touchant la version précédente de la carte suivante sont maintenant supprimés. Pour les avis toujours en vigueur, prière de consulter la partie 2 de cette édition.				
4823	Cape Ray to/à Garia Bay	1:75000	16-JAN-2004	1	\$20.00
Nouvelles éditions	Tous les avis temporaires et préliminaires touchant la version précédente des cartes suivantes sont maintenant supprimés. Pour les avis toujours en vigueur, prière de consulter la partie 2 de cette édition.				
1550	Britannia Bay à/to Chats Falls	1:25000	26-DEC-2003	3	\$20.00
2022	Healey Falls Locks to Peterborough / Ecluses de Healey Falls à Peterborough	1:20000	09-JAN-2004	3	\$23.00
4432	Archipel de Mingan	1:69658	09-JAN-2004	1	\$20.00
Carte retirée en permanence					
4635	Cape Ray to/à La Poile Bay				

**PARTIE 1 – Édition 06/2004
RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX ET SUR LA SÉCURITÉ**

***602 SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA - CARTES ÉLECTRONIQUES DE NAVIGATION.**

- Note:** (1) Les cartes électroniques de navigation sont disponibles seulement auprès de: Nautical International Inc.
B.P. Box 127, Station C
St. John's, Terre-Neuve
A1C 5H5
Téléphone: 1-800-563-0634 ou 1-709-576-0634
Télécopieur: (709) 576-0636
- (2) Pour de plus amples renseignements concernant les taux de licence, prière de communiquer auprès de Nautical Data International Inc. à l'adresse susmentionnée.

PRODUIT EN CIRCULATION	
NUMERO CEN S-57	TITRE DE LA CARTE
CA373287	Owen Sound to/a Giants Tomb Island
CA570263	Whiterock Passage
CA576038	ST ANDREWS
CA376120	Conception Bay
CA576124	Port de Grave
CA579048	Baie-Comeau
CA579050	Quais/Wharves Cargill-Reynolds
CA579060	Carleton

***603 SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA - CARTES MATRICIELLE DE NAVIGATION.**

- Note:** (1) Les cartes électroniques de navigation sont disponibles seulement auprès de: Nautical International Inc.
B.P. Box 127, Station C
St. John's, Terre-Neuve
A1C 5H5
Téléphone: 1-800-563-0634 ou 1-709-576-0634
Télécopieur: (709) 576-0636
- (2) Pour de plus amples renseignements concernant les taux de licence, prière de communiquer auprès de Nautical Data International Inc. à l'adresse susmentionnée.

CARTES	TITRE & MATIÈRES		
Nouvelles éditions	Tous les avis temporaires et préliminaires touchant la version précédente des cartes suivantes sont maintenant supprimés. Pour les avis toujours en vigueur, prière de consulter la partie 2 de cette édition.		
4507R/M	Harbours on the Northeast Coast of Newfoundland	05-DEC-2003	Voir Note 2
4540R/M	Anchorage in White Bay	05-DEC-2003	Voir Note 2
4591R/M	Pilley's Island Harbour - Halls Bay and/et Sunday Cove	26-DEC-2003	Voir Note 2
4593R/M	Sunday Cove Island to/à Thimble Ticks	05-DEC-2003	Voir Note 2
5051RM	Nunaksuk Island to/à Calf Cow and / et Bull Islands	26-DEC-2003	Voir Note 2
5052R/M	Seniartlit Islands to/à Nain	12-DEC-2003	Voir Note 2

***604 SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA - LISTE DES CARTES NON CORRIGÉES À LA MAIN.**

Remplace la liste des cartes non corrigées à la main depuis l'Édition #12/03.

La présente est une liste à jour des cartes, lesquelles, après la date de leur publication ne sont pas corrigées à la main.

Une liste des corrections est disponible sur demande pour chacune de ces cartes. Cette demande doit être par écrit à Information Nautique, Service hydrographique du Canada, ministère des Pêches et Océans, Ottawa, Ontario, K1A 0E6. Veuillez indiquer la date de la dernière édition de la carte.

1350	1509	2011	2048	2140	2267	3053
1351	1551	2025	2055	2261	2400	3055
1361	1554	2026	2086	2266	3052	3056

PARTIE 1 – Édition 06/2004
RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX ET SUR LA SÉCURITÉ

3057	3601	6050	6248	6269	6311	6369
3058	6023	6101	6249	6270	6354	6370
3062	6026	6205	6258	6271	6355	6371
3080	6028	6209	6259	6272	6356	6390
3311	6030	6240	6260	6273	6357	6505
3312	6035	6241	6263	6274	6358	6506
3313	6036	6242	6264	6285	6359	
3488	6037	6243	6267	6286	6360	
3489	6038	6247	6268	6287	6368	

La présente est une liste de cartes qui ne sont pas corrigées manuellement après leur date de publication. Toute correction complémentaire qui s'applique à ces cartes sont disponibles sur le site web NOTMAR www.notmar.gc.ca sur le site web www.charts.gc.ca ou encore dans les éditions précédentes des *Avis aux Navigateurs*."

1400	1550	2023	2203	3061	6100	6215
1510	1552	2024	2204	4141	6207	6216
1512	1553	2028	2205	4142	6211	6217
1513	1555	2029	2206	4145	6212	6218
1514	2021	2044	2260	6021	6213	6341
1515	2022	2202	3050	6022	6214	

Veuillez prendre note que certaines cartes qui ne sont normalement pas corrigées par le SHC pour refléter les *Avis aux navigateurs*, ont été mises à jour avant leur distribution pour refléter les *Avis aux navigateurs*. Lorsqu'une carte comporte les deux notes suivantes:

1. "The information contained on this chart has been corrected from Notices to Mariners to the date of publication only. For subsequent corrections, consult the Notices to Mariners or write to Nautical Information, Canadian Hydrographic Service, Department of Fisheries and Oceans, Ottawa, Ontario K1A 0E6. Please state the latest edition date.

Le contenu de cette carte a été corrigé au moyen des Avis aux navigateurs au moment de sa publication seulement. Pour les corrections subséquentes, consulter les Avis aux navigateurs ou écrire à Information nautique, Service hydrographique du Canada, ministère des Pêches et des Océans, Ottawa (Ontario) K1A 0E6. Veuillez indiquer la date de la dernière édition."

2. "NOTICES TO MARINERS / AVIS AUX NAVIGATEURS (*suivie du numéro d'Avis aux navigateurs*)".

La note, "NOTICES TO MARINERS / AVIS AUX NAVIGATEURS (*suivie du numéro d'Avis aux navigateurs*)" remplace la première note.

Veuillez noter que les publications intitulées *Guide des ports fédéraux pour petits bateaux* de l'Ontario et du Québec ne sont plus tenues à jour par le ministère des Pêches et des Océans. Par conséquent, les notes concernant ces publications seront retirées des cartes affectées, dès leur prochaine impression."

***605 SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA - LISTE DES CARTES CORRIGÉES À LA MAIN.**

Remplace la Liste des cartes corrigées à la main publiée dans l'Édition #12/03.

La présente est une liste de cartes, lesquelles, après la date de leur publication, sont corrigées à la main d'après les renseignements publiés dans les Avis aux navigateurs. Le SHC vous fournira sur demande la liste de corrections pour ces cartes. Vous pouvez dorénavant les obtenir du site Internet NOTMAR, www.notmar.gc.ca

1310	1436	2042	2061	L/C 2120	2221	2244
1311	1437	2043	2064	L/C 2121	2222	2245
1409	1438	2049	2067	L/C 2122	2223	2250
1410	1439	2050	2069	L/C 2123	2225	2251
1431	L/C 2000	2053	2070	2165	2226	2257
1432	2006	2054	2077	2181	L/C 2228	2258
1433	2007	2058	2085	2200	2235	2259
1434	2017	2059	L/C 2100	L/C 2201	2241	2268
1435	2018	2060	L/C 2110	2218	L/C 2243	2273

PARTIE 1 – Édition 06/2004
RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX ET SUR LA SÉCURITÉ

2274	L/C 2300	2312	6112	6414	6426	6438
2282	L/C 2301	2313	6201	6415	6427	6441
2283	L/C 2302	2314	6206	6416	6428	6451
2284	2303	2315	6251	6417	6429	6452
2289	2304	2318	6281	6418	6430	6453
2291	2305	6105	6310	6419	6431	6454
2292	2306	6106	6408	6420	6432	6455
2293	2307	6107	6409	6421	6433	
2294	2308	6108	6410	6422	6434	
2297	2309	6109	6411	6423	6435	
2298	2310	6110	6412	6424	6436	
2299	2311	6111	6413	6425	6437	

***615 PUBLICATION DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE - NOUVELLE ÉDITION DU LIVRE DES FEUX, DES BOUÉES ET DES SIGNAUX DE BRUME - TERRE-NEUVE ET LABRADOR - 2004.**

L'Édition 2004 du Livre des feux, des bouées et des signaux de brume - Côte du Pacifique est maintenant disponible. Cette publication renferme les modifications annoncées dans les Avis aux navigateurs jusqu'à l'édition mensuelle No. 5 de 2004. Le coût de cette publication est de \$14.50.

On peut se procurer cette publication par l'entremise des vendeurs accrédités du Service hydrographique du Canada. Une liste des vendeurs accrédités par le Service hydrographique du Canada est disponible sur le site Internet www.cartes.gc.ca

Cette publication peut aussi être téléchargée à partir du site Internet des Avis aux navigateurs au www.notmar.gc.ca

***616 PUBLICATION DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE - NOUVELLE ÉDITION DU LIVRE DES FEUX, DES BOUÉES ET DES SIGNAUX DE BRUME - CÔTE DE L'ATLANTIQUE - 2004.**

L'Édition 2004 du Livre des feux, des bouées et des signaux de brume - Côte de l'Atlantique est maintenant disponible. Cette publication renferme les modifications annoncées dans les Avis aux navigateurs jus qu'à l'édition mensuelle No. 5 de 2004. Le coût de cette publication est de \$29.95.

On peut se procurer cette publication par l'entremise des vendeurs accrédités du Service hydrographique du Canada. Une liste des vendeurs accrédités par le Service hydrographique du Canada est disponible sur le site Internet www.cartes.gc.ca

Cette publication peut aussi être téléchargée à partir du site Internet des Avis aux navigateurs au www.notmar.gc.ca

***606(P) NOUVELLE-ÉCOSSE, CÔTE SUD-OUEST - ROCHE SALT - FEU À ÊTRE SUPPRIMÉ**

Carte de référence : 4210

La Garde côtière canadienne suggère de supprimer en permanence l'aide à la navigation suivante:

Le feu de la roche Salt (L.F. 318) (43° 28' 25.1"N 65° 38' 13.5"W).

Toutes les personnes intéressées sont priées de présenter leurs observations par écrit dans les trois mois suivant la date de publication du présent Avis à Bill Belding, Agent senior des Aides à la navigation, Garde côtière canadienne, B.P. 700, Saint-Jean, N.-B., E2L 4B3, Téléphone: (506) 636-4703. Elles devront exposer les faits sur lesquels se fondent leurs objections et donner à l'appui les renseignements ayant trait à la sécurité, au commerce et au bien public.

(F2004-077)

PARTIE 1 – Édition 06/2004
RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX ET SUR LA SÉCURITÉ

***607(P) NOUVELLE-ÉCOSSE, CÔTE SUD-OUEST - ÎLE GREEN - RÉFLECTEUR RADAR BRUME À ÊTRE SUPPRIMÉ.**

Carte de référence : 4210

La Garde côtière canadienne suggère de supprimer en permanence l'aide à la navigation suivante:

Le réflecteur radar situé sur l'île Green (43° 25' 13.6"N 65° 40' 42.1"W).

Toutes les personnes intéressées sont priées de présenter leurs observations par écrit dans les trois mois suivant la date de publication du présent Avis à Bill Belding, Agent senior des Aides à la navigation, Garde côtière canadienne, B.P. 700, Saint-Jean, N.-B., E2L 4B3, Téléphone: (506) 636-4703. Elles devront exposer les faits sur lesquels se fondent leurs objections et donner à l'appui les renseignements ayant trait à la sécurité, au commerce et au bien public.

(F2004-078)

***608(P) ÎLE-DU-PRINCE-EDOUARD - L'ARCHEVÊQUE - BOUÉE LUMINEUSE À ÊTRE ENLEVÉE.**

Carte de référence: 4374

La Garde côtière canadienne suggère d'enlever en permanence la bouée à cloche lumineuse verte NH1 de l'Archevêque (L.F. 741) (45°36'38.2" N 60°33'36.6" W).

Toutes les personnes intéressées sont priées de faire parvenir leurs observations par écrit dans les trois mois suivant la date de publication du présent Avis à l'Officier senior des aides à la navigation, Garde côtière canadienne, B.P. 1236, Charlottetown, Î.-P.-É. C1A 7M8. Elles devront exposer les faits sur lesquels se fondent leurs observations et donner à l'appui les renseignements ayant trait à la sécurité, au commerce et au bien public.

(G2004-067)

***609(P) NOUVELLE-ÉCOSSE, CÔTE SUD-OUEST - PROMONTOIRE NEWELL - BOUÉE À ÊTRE ENLEVÉE**

Carte de référence : 4210

La Garde côtière canadienne suggère d'enlever en permanence l'aide à la navigation suivante:

La bouée à espar verte CE1 du promontoire Newell (43° 28' 25.5"N 65° 37' 58.5"W).

Toutes les personnes intéressées sont priées de présenter leurs observations par écrit dans les trois mois suivant la date de publication du présent Avis à Bill Belding, Agent senior des Aides à la navigation, Garde côtière canadienne, B.P. 700, Saint-Jean, N.-B., E2L 4B3, Téléphone: (506) 636-4703. Elles devront exposer les faits sur lesquels se fondent leurs objections et donner à l'appui les renseignements ayant trait à la sécurité, au commerce et au bien public.

(F2004-079)

***610(P) NOUVELLE-ÉCOSSE, CÔTE SUD-OUEST - BARRE ROCHEUSE JEFFREY - BOUÉE À ÊTRE ENLEVÉE**

Carte de référence : 4210

La Garde côtière canadienne suggère d'enlever en permanence l'aide à la navigation suivante:

La bouée à espar rouge CC2 de la barre rocheuse Jeffrey (43° 26' 11"N 65° 38' 41.5"W).

Toutes les personnes intéressées sont priées de présenter leurs observations par écrit dans les trois mois suivant la date de publication du présent Avis à Bill Belding, Agent senior des Aides à la navigation, Garde côtière canadienne, B.P. 700, Saint-Jean, N.-B., E2L 4B3, Téléphone: (506) 636-4703. Elles devront exposer les faits sur lesquels se fondent leurs objections et donner à l'appui les renseignements ayant trait à la sécurité, au commerce et au bien public.

(F2004-080)

PARTIE 1 – Édition 06/2004
RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX ET SUR LA SÉCURITÉ

***611(P) BAIE DE FUNDY - PASSAGE PETIT - BOUÉE LUMINEUSE À ÊTRE ENLEVÉE.**

Carte de référence : 4118

La Garde côtière canadienne suggère d'enlever en permanence l'aide à la navigation suivante:

La bouée à cloche lumineuse rouge HH2 du passage Petit (L.F. 219) (44° 22' 21"N 66° 12' 12"W).

Toutes les personnes intéressées sont priées de présenter leurs observations par écrit dans les trois mois suivant la date de publication du présent Avis à Bill Belding, Agent senior des Aides à la navigation, Garde côtière canadienne, B.P. 700, Saint-Jean, N.-B., E2L 4B3, Téléphone: (506) 636-4703. Elles devront exposer les faits sur lesquels se fondent leurs objections et donner à l'appui les renseignements ayant trait à la sécurité, au commerce et au bien public.

(F2004-082)

***617 NOUVELLE-ÉCOSSE, CÔTE SUD-EST - BAIE CHEDABUCTO - BOUÉES LUMINEUSES ENLEVÉES.**

Référence : L'Avis 1104(P)/2003 est annulé.

(G2004-064, 065,066)

***612 VOIE D'EAU TRENT-SEVERN - POINTE LAIDLAW - FEU SUPPRIMÉ.**

Référence: L'Avis 1205(P)/2003 est annulé.

(B2004-014)

***613 VOIE D'EAU TRENT-SEVERN - FENELON FALLS - FEU SUPPRIMÉ.**

Référence: L'Avis 1204(P)/2003 est annulé.

(B2004-012)

***614 VOIE D'EAU TRENT-SEVERN - ROSEDALE - FEU SUPPRIMÉ.**

Référence: L'Avis 1206(P)/2003 est annulé.

(B2004-013)

***618 CANADA - SÛRETÉ DU TRANSPORT MARITIME ET AVIS DE 96 HEURES AVANT L'ENTRÉE DANS LES EAUX CANADIENNES.**

Cet avis aux navigateurs remplace la note d'avertissement concernant l'avis de 96 heures avant d'entrer dans les eaux canadiennes publié le 11 octobre 2001.

Le présent avis aux navigateurs décrit le Règlement sur la Sûreté du transport maritime, qui entre en vigueur le 1^{er} juillet 2004, au personnel à bord des navires. L'avis traite en particulier des niveaux de sûreté maritime, des responsabilités de signalement des navires et des responsabilités du gouvernement du Canada en ce qui concerne la transmission d'information sur la sûreté aux bâtiments. Le texte intégral du *Règlement canadien sur la sûreté du transport maritime* et de la *Loi sur la sûreté du transport maritime* peuvent être trouvés sur le site web de Transports Canada à www.tc.gc.ca

Application

Le Règlement sur la sûreté du transport maritime du Canada s'applique aux bâtiments et aux installations maritimes au Canada ainsi qu'aux navires canadiens à l'extérieur du Canada, qui entreprend un voyage entre un port d'un pays et un port d'un autre pays et qui :

- i) a une jauge brute supérieure à 100 tonneaux, autre qu'un bâtiment remorqueur;

PARTIE 1 – Édition 06/2004
RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX ET SUR LA SÉCURITÉ

- ii) transporte plus de 12 passagers; ou
- iii) est un bâtiment remorqueur qui est utilisé pour remorquer un chaland à l'arrière ou le long de son bord ou pour pousser un chaland, si le chaland transporte «certaines cargaisons dangereuses», à savoir [des marchandises dangereuses], à l'exception des produits, substances ou organismes qui appartiennent aux classes 3, 4, 8 et 9 figurant à l'annexe de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, qui sont transportés en vrac ou en quantités telles qui justifient une intervention d'urgence, en vertu de l'article 7.1 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

Le Règlement ne s'applique pas aux embarcations de plaisance, aux bateaux de pêche, aux bâtiments sans équipage qui sont en cale sèche, démontés ou désarmés, ou aux bâtiments d'État.

Niveaux de sûreté maritime (MARSEC)

Les niveaux MARSEC s'inspirent de ceux définis dans le Code international sur la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) et décrivent les niveaux de menace qui exigeraient que le capitaine d'un bâtiment, l'exploitant d'une installation maritime ou l'administration portuaire (selon la définition du Règlement canadien) prenne des mesures pour réduire la possibilité d'un incident de sûreté du transport maritime.

La définition des niveaux MARSEC dans le Règlement sur la sûreté du transport maritime se lit comme suit :

«niveau MARSEC 1» Le niveau auquel des procédures de sûreté minimales sont maintenues en permanence.

«niveau MARSEC 2» Le niveau auquel des procédures de sûreté additionnelles à celles du niveau MARSEC 1 sont maintenues pendant une période limitée en raison d'un risque accru d'incident de sûreté.

«niveau MARSEC 3» Le niveau auquel des procédures de sûreté additionnelles à celles du niveau MARSEC 1 et du niveau MARSEC 2 sont maintenues pendant une période limitée lorsqu'une menace contre la sûreté ou un incident de sûreté est probable ou imminent, bien qu'il puisse ne pas être possible d'identifier la cible précise.

Le 1^{er} juillet 2004, le niveau MARSEC 1 entre en vigueur. Un bâtiment assujéti au Règlement doit être exploité en tout temps en vertu du niveau MARSEC 1, à moins que le ministère des Transports lui ordonne de passer à un niveau MARSEC supérieur.

L'exploitant d'un bâtiment doit, avant que le bâtiment entre dans un port ou ait une interface avec une installation maritime, s'assurer qu'il respecte toutes les procédures énoncées dans le Plan de sûreté du navire, afin de se mettre en conformité avec le niveau MARSEC en vigueur dans le port ou l'installation maritime.

Responsabilités du bâtiment

Tout bâtiment dont le niveau MARSEC est supérieur au niveau en vigueur dans le port ou l'installation maritime avec lequel il est en interface ou sur le point d'avoir une interface, doit communiquer son niveau MARSEC à un centre de Services des communications et de trafic maritime (SCTM) de la Garde côtière canadienne. Il faut inclure l'information suivante dans les rapports MARSEC :

- l'identification du bâtiment (nom du bâtiment et indicatif d'appel radio);
- l'heure et la position géographique du bâtiment;
- la destination du bâtiment; et
- le niveau d'exploitation MARSEC du bâtiment.

Si un centre de SCTM avise qu'un changement de niveau MARSEC est en vigueur dans un port ou une zone dans les eaux canadiennes, tout bâtiment qui ne peut pas se conformer aux procédures écrites telles que stipulées dans son Plan de sûreté du navire doit en informer le centre de SCTM.

Si un bâtiment ancré ou accosté reçoit un avis de la part d'une administration portuaire ou d'une installation maritime l'informant que le niveau MARSEC de l'installation maritime ou du port où il se trouve ou qu'il est sur le point d'entrer ou encore avec lequel il est sur le point d'avoir une interface est rehaussé à un niveau supérieur, le capitaine du bâtiment doit s'assurer que son bâtiment soit conforme, sans retard injustifié, avant l'interface avec l'installation mais au plus tard dans les 12 heures suivant le moment où il en a été avisé, à toutes les procédures établies dans le Plan de sûreté du navire concernant la conformité au niveau MARSEC rehaussé.

Si le bâtiment se trouve dans un port canadien, accosté ou à un point d'ancrage, il doit s'assurer que l'administration portuaire ou l'officier de sûreté de l'installation maritime sur place qui a publié l'avis soit mis au

PARTIE 1 – Édition 06/2004
RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX ET SUR LA SÉCURITÉ

courant que le bâtiment n'est pas en mesure de se conformer au niveau MARSEC rehaussé qui a été mis en œuvre.

Si le bâtiment est un navire canadien qui se trouve dans les eaux d'un gouvernement contractant, le bâtiment devrait communiquer son niveau MARSEC aux autorités maritimes compétentes de ce pays. Si le bâtiment est un navire canadien qui se trouve dans les eaux d'un gouvernement non-contractant et que le capitaine doit prendre des procédures temporaires ou élever son niveau MARSEC afin de maintenir la sécurité du bâtiment, le capitaine doit communiquer cette information à un centre canadien de Services des communications et de trafic maritime.

Renseignements exigés au préalable (Avis de 96 heures)

Tous les bâtiments (le capitaine) assujettis au Règlement sur la sûreté du transport maritime, s'ils sont en route vers les eaux canadiennes et que leur destination est un port au Canada ou dans le bassin des Grands Lacs, doivent présenter un rapport à un centre de Services des communications et de trafic maritime de la Garde côtière canadienne 96 heures avant d'entrer dans les eaux canadiennes. Ce rapport de 96 heures ne s'applique pas aux bâtiments déjà dans les Grands Lacs, aux eaux qui s'y relient et ses tributaires ainsi qu'au fleuve Saint-Laurent aussi loin qu'en amont de la sortie de l'écluse St-Lambert à Montréal dans la province de Québec. Si la durée de la partie du voyage avant d'entrer dans les eaux canadiennes est de moins de 24 heures, les bâtiments doivent envoyer les renseignements exigés au préalable dès que possible avant d'entrer dans les eaux canadiennes, mais au plus tard au moment du départ du dernier port d'escale, conformément aux énoncés ci-dessous.

- a) Les bâtiments qui se dirigent vers un port canadien de la côte ouest doivent envoyer les renseignements exigés au préalable au Centre régional d'information maritime (CRIM) de la Garde côtière canadienne par l'une des voies ci-dessous :

Courrier électronique : rmic-pacific@pac.dfo-mpo.gc.ca

INMARSAT : télex 04352586 "CGTC VAS VCR"

à n'importe quel centre de Services des communications et de trafic maritime de la Garde côtière canadienne, sans frais ou directement aux Sys tème commun de trafic maritime par télécopieur au

(604) 666-8453

- b) Les bâtiments qui se dirigent vers les eaux canadiennes de la côte Est, y compris un port canadien ou américain situé sur les Grands Lacs, doivent envoyer les renseignements exigés au préalable à ECAREG Canada par l'une des voies ci-dessous.

Centre de SCTM de St. John's Télex : 016-4530 Télécopieur : (709) 772-5369 Adresse télégraphique : CCGTC SNF Courrier électronique : ecaregsnf@innav.gc.ca	Centre de SCTM de Halifax Télex : 019-22510 Télécopieur : (902) 426-4483 Adresse télégraphique : CCG MRHQ DRT Courrier électronique: hlxecareg1@innav.gc.ca
---	---

- c) Les bâtiments qui se dirigent vers un port qui se trouve dans la zone arctique du Canada doivent envoyer les renseignements exigés au préalable à NORDREG Canada par l'une des voies ci-dessous.

* Centre de SCTM d'Iqaluit Télécopieur : (867) 979-4236 Télex (télécopieur) : 063-15529 Adresse télégraphique : NORDREG CDA Courrier électronique : iqanordreg@innav.gc.ca
* Les services ne sont disponibles que pendant la saison de navigation (25 juin approximativement au 30 novembre approximativement).

Les renseignements exigés au préalable à l'égard d'un bâtiment comprennent les éléments suivants :

- a) le nom du bâtiment;
- b) le pays d'immatriculation;

PARTIE 1 – Édition 06/2004
RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX ET SUR LA SÉCURITÉ

- c) le nom du propriétaire enregistré du bâtiment;
- d) le nom de l'exploitant;
- e) le nom de la société de classification du bâtiment;
- f) l'indicatif d'appel radio international du bâtiment;
- g) le numéro du Certificat international de sûreté du navire (CISN), du Certificat de sûreté pour bâtiment canadien ou d'un document de conformité de sûreté du navire;
- h) la date de délivrance, la date d'expiration et le nom de l'organisme de délivrance du Certificat international de sûreté du navire, du Certificat de sûreté pour bâtiment canadien ou d'un document de sûreté du navire;
- i) le numéro de l'Organisation maritime internationale (OMI), s'il s'agit d'un navire ressortissant à SOLAS;
- j) la confirmation que le bâtiment a un Plan de sûreté de navire approuvé;
- k) le niveau MARSEC en vigueur du bâtiment;
- l) une déclaration indiquant le moment où les 10 dernières déclarations de sûreté du bâtiment ont été remplies;
- m) des détails sur toute menace contre la sûreté du bâtiment au cours des 10 dernières visites à des installations maritimes;
- n) une déclaration indiquant que le bâtiment consent ou non au repérage du bâtiment par le gouvernement du Canada;
- o) des détails sur toute lacune du matériel et des systèmes de sûreté, y compris les systèmes de communication et la façon dont le capitaine du bâtiment entend la corriger;
- p) le cas échéant, le nom de l'agent et la personne-ressource ainsi que leurs numéros de téléphone et de télécopieur accessibles tous les jours 24 heures sur 24;
- q) le cas échéant, le nom de l'affréteur du bâtiment;
- r) la position du bâtiment et l'heure à laquelle il est arrivé à cette position;
- s) le cap et la vitesse du bâtiment;
- t) la destination du bâtiment et l'heure prévue d'arrivée à destination;
- u) le nom et les numéros de téléphone et de télécopieur accessibles tous les jours 24 heures sur 24 d'une personne-ressource à l'installation maritime;
- v) les renseignements suivants à l'égard de chacune des 10 dernières visites à des installations maritimes :
 - (i) l'installation de réception,
 - (ii) l'installation maritime visitée,
 - (iii) la ville et le pays,
 - (iv) la date et l'heure d'arrivée,
 - (v) la date et l'heure de départ;
- w) une description générale de la cargaison, y compris la quantité de cargaison;
- x) le cas échéant, la présence de substances et d'engins dangereux à bord et leur description.

Toute modification du niveau MARSEC du bâtiment, entre la position géographique du navire 96 heures avant de pénétrer dans les eaux canadiennes et le moment où il entre dans l'installation portuaire, doit être communiquée immédiatement à un centre de SCTM.

L'agent de sûreté du bâtiment doit s'assurer que toutes les menaces contre la sûreté et les incidents de sûreté soient communiqués et consignés conformément au Règlement sur la sûreté du transport maritime. Si le bâtiment est en route ou ancré à un point d'ancrage non contrôlé, il doit communiquer les renseignements à un centre de SCTM. Si le bâtiment est accosté ou a jeté l'ancre dans un point d'ancrage contrôlé, il doit

PARTIE 1 – Édition 06/2004
RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX ET SUR LA SÉCURITÉ

communiquer les renseignements à l'administration portuaire et aux organismes compétents chargés d'assurer le respect des lois. Si le bâtiment se trouve dans une zone de services de trafic maritime, le bâtiment doit communiquer les renseignements au centre de SCTM.

S'il doit utiliser des procédures temporaires en vue de garantir la sûreté de son navire à la suite d'une menace contre la sûreté, le capitaine doit faire rapport, dès que possible :

- (1) si le bâtiment se trouve dans les eaux canadiennes, le centre de SCTM le plus proche;
- (2) si le bâtiment est un navire canadien se trouvant dans les eaux d'un gouvernement contractant, les autorités maritimes compétentes de ce gouvernement et un SCTM (ECAREG Canada sur la côte Est ou le Centre régional d'information maritime (CRIM) sur la côte Ouest du Canada); et
- (3) si le bâtiment est un navire canadien se trouvant dans d'autres eaux, un centre SCTM.

Responsabilités du SCTM

Si le niveau MARSEC est rehaussé à un niveau supérieur au niveau MARSEC 1, les centres de SCTM diffuseront un avis en vue d'informer les bâtiments sur le rehaussement du niveau MARSEC (niveau 2 ou niveau 3). Si le niveau MARSEC diminue, les centres de SCTM diffuseront un avis pour informer les bâtiments de l'abaissement des niveaux MARSEC.

Dans les zones de services de trafic maritime, les SCTM agissent souvent au nom des autorités portuaires pour régler les bâtiments ancrés. Par conséquent, les SCTM auront un rôle à jouer pour informer les bâtiments ou les autorités portuaires quant au niveau MARSEC des installations portuaires ou du bâtiment.

Système d'alerte de sûreté du navire

Si la sûreté d'un bâtiment est sous la menace ou de quelque façon compromise, le capitaine ou toute autre autorité compétente à bord peut activer le système d'alerte de sûreté du navire; un système qui transmet un message automatisé du bâtiment au rivage. Ce message identifie le bâtiment et fournit des informations sur sa position. Quand une alerte de sûreté est reçue par un Centre canadien de coordination de sauvetage maritime, les autorités terrestres compétentes seront avisées.

**PARTIE 2 – Édition 06/2004
CORRECTIONS AUX CARTES**

1226 - Baie-Comeau - Nouvelle édition - 19-NOV-1999 - NAD 1983

04-JUIN-2004 LNM/D. 12-MARS-2004
Coller l'annexe graphique ci-incluse 49°14'56.0"N 068°08'10.0"W
MPO(6406530-01)

11-JUIN-2004 LNM/D. 04-JUIN-2004
Modifier FI R 5s 12m 17M pour lire FI R 6s 12m 17M vis-à-vis le feu 49°14'09.1"N 068°07'43.3"W
(L2003405) LF(1716) MPO(6405759-01)

[Annexe graphique téléchargement](#)

1226 - Quai Public/Public Wharf - Nouvelle édition - 19-NOV-1999 - NAD 1983

11-JUIN-2004 LNM/D. 04-JUIN-2004
Modifier FI R 5s 12m 17M pour lire FI R 6s 12m 17M vis-à-vis le feu 49°14'09.1"N 068°07'43.3"W
(L2003405) LF(1716) MPO(6405759-01)

Modifier (Priv) Iso Bu 7 m pour lire (Priv) F Bu 7 m vis-à-vis le feu 49°13'42.3"N 068°08'03.8"W
(L2003441) MPO(6405799-01)

Modifier Iso Bu 8 m (Priv) pour lire F Bu 8 m (Priv) vis-à-vis le feu 49°13'42.4"N 068°08'00.2"W
(L2003442) MPO(6405801-01)

1226 - Quais/Wharves Cargill-Reynolds - Nouvelle édition - 19-NOV-1999 - NAD 1983

04-JUIN-2004 LNM/D. 12-MARS-2004
Coller l'annexe graphique ci-incluse 49°14'56.0"N 068°08'10.0"W
MPO(6406530-02)

[Annexe graphique téléchargement](#)

1230 - Les Méchins - Nouvelle édition - 10-MAI-2002 - NAD 1983

04-JUIN-2004 LNM/D. 23-AVR-2004
Porter une profondeur asséchante de 0 mètre 6 décimètres 49°00'19.1"N 066°58'36.9"W
MPO(6405857-01)

Porter une profondeur de 1 mètre 4 décimètres 49°00'19.6"N 066°58'27.0"W
MPO(6405857-02)

Porter une profondeur de 3 mètres 3 décimètres 49°00'24.5"N 066°58'16.8"W
MPO(6405857-03)

1233 - Cap aux Oies à/to Sault-au-Cochon - Nouvelle édition - 09-NOV-2001 - NAD 1983

18-JUIN-2004 LNM/D. 13-FEV-2004
Rayer la profondeur asséchante de 2 mètres 7 décimètres 47°25'36.7"N 070°29'08.1"W
MPO(6405858-08)

Rayer la profondeur asséchante de 2 mètres 1 décimètre 47°25'26.9"N 070°28'33.3"W
MPO(6405858-09)

Rayer la profondeur de 6 mètres 2 décimètres 47°25'15.3"N 070°28'03.1"W
MPO(6405858-10)

Rayer la profondeur de 3 mètres 6 décimètres 47°24'52.9"N 070°28'28.3"W
MPO(6405858-11)

Rayer la profondeur de 3 mètres 4 décimètres 47°25'17.7"N 070°27'24.7"W
MPO(6405858-12)

**PARTIE 2 – Édition 06/2004
CORRECTIONS AUX CARTES**

Rayer	la profondeur de 2 mètres 4 décimètres	47°24'46.9"N 070°25'35.1"W MPO(6405858-13)
Rayer	la profondeur de 3 mètres 2 décimètres	47°25'03.8"N 070°24'46.3"W MPO(6405858-14)
Porter	une profondeur asséchante de 3 mètres 2 décimètres	47°25'36.6"N 070°29'09.5"W MPO(6405858-01)
Porter	une profondeur asséchante de 2 mètres 6 décimètres	47°25'26.7"N 070°28'33.8"W MPO(6405858-02)
Porter	une profondeur de 5 mètres 7 décimètres	47°25'14.8"N 070°28'04.0"W MPO(6405858-03)
Porter	une profondeur de 3 mètres 1 décimètre	47°24'52.4"N 070°28'29.4"W MPO(6405858-04)
Porter	une profondeur de 2 mètres 9 décimètres	47°25'17.3"N 070°27'24.1"W MPO(6405858-05)
Porter	une profondeur de 1 mètre 9 décimètres	47°24'46.6"N 070°25'35.2"W MPO(6405858-06)
Porter	une profondeur de 2 mètres 7 décimètres	47°25'03.6"N 070°24'46.7"W MPO(6405858-07)

1310 - Section B-C - Nouvelle édition - 24-MARS-2000 - NAD 1983

18-JUIN-2004		LNMD. 04-JUIN-2004
Rayer	la bouée à espar de bâbord lumineuse verte, FIG, Priv	45°32'29.5"N 073°31'05.0"W (L2004024) MPO(6405878-01)
Porter	une bouée à espar de bâbord lumineuse verte, FIG, Priv	45°32'36.6"N 073°31'19.2"W (L2004024) MPO(6405878-02)

1310 - Section A-B - Nouvelle édition - 24-MARS-2000 - NAD 1983

04-JUIN-2004		LNMD. 02-AVR-2004
Porter	une profondeur de 1 mètre 3 décimètres	45°43'29.1"N 073°25'58.4"W MPO(6405847-02)
18-JUIN-2004		LNMD. 04-JUIN-2004
Déplacer	la bouée d' avertissement lumineuse jaune FI Y, Priv	de 45°42'10.9"N 073°26'23.2"W à 45°42'10.1"N 073°26'18.4"W (L2004025) MPO(6405879-01)
Modifier	Iso G 13 m pour lire Iso G 11 m 14M vis-à-vis le feu	45°42'44.8"N 073°26'22.8"W (L2004013) LF(2330) MPO(6405867-01)

1311 - Sorel à/to Varennes- Carte nouvelle- 05-NOV-1999 - NAD 1983

04-JUIN-2004		LNMD. 26-MARS-2004
Porter	une profondeur de 1 mètre 3 décimètres	45°43'29.1"N 073°25'58.4"W MPO(6405847-02)
18-JUIN-2004		LNMD. 04-JUIN-2004
Déplacer	la bouée d' avertissement lumineuse jaune FI Y, Priv	de 45°42'10.9"N 073°26'23.2"W à 45°42'10.1"N 073°26'18.4"W

**PARTIE 2 – Édition 06/2004
CORRECTIONS AUX CARTES**

(L2004025) MPO(6405879-01)

Modifier Iso G 13 m 14 M pour lire Iso G 11 m 14 M vis-à-vis le feu 45°42'44.8"N 073°26'22.8"W
(L2004013) LF(2330) MPO(6405867-01)

1434 - B à/to C - Carte nouvelle- 01-MARS-1996 - NAD 1983

04-JUIN-2004

LNMD. 20-FEV-2004

Rayer le feu d'alignement postérieur F 13m 026°, 227 mètres du feu d'alignement
antérieur de l'écluse Iroquois
(B2004004) LF(274.5) MPO(6601883-02)

Rayer l'alignement de route entre 44°50'42.7"N 075°18'10.4"W
et 44°50'49.5"N 075°18'05.9"W

L'alignement de route portant un azimut de 026° demeure vis-à-vis
le feu directionnel.

(B2004004) LF(274.5) MPO(6601883-03)

Modifier la légende F 10m pour lire F 10m 17M vis-à-vis le feu 44°50'42.7"N 075°18'10.4"W
Le feu d'alignement antérieur a été remplacé par un feu
directionnel.
(B2004010) LF(274.4) MPO(6601883-01)

Modifier la légende 206° pour lire Dir 206° 44°50'28.0"N 075°18'23.0"W
(B2004010) LF(274.400) MPO(6601883-06)

Porter la légende Dir 44°48'55.0"N 075°19'25.0"W
(B2004010) LF(274.400) MPO(6601883-04)

Porter la légende Dir 44°50'07.0"N 075°18'36.0"W
(B2004010) LF(274.400) MPO(6601883-05)

1435 - Cardinal to/à Whaleback Shoal A-B - Carte nouvelle- 15-DEC-1995 - NAD 1983

18-JUIN-2004

LNMD. 21-NOV-2003

Porter Sur certains exemplaires
une enluminure 44°44'53.1"N 075°25'39.1"W
LF(300) MPO(6601929-01)

Porter Sur certains exemplaires
la légende FY (Priv) vis-à-vis le feu 44°44'53.1"N 075°25'39.1"W
LF(300) MPO(6601929-02)

1510 - Lac Saint-Louis à/to Carillon - Compartiment B-C - Feuille 1 - Nouvelle édition - 25-JUIL-2003 - NAD 1983

04-JUIN-2004

LNMD. 28-MAI-2004

Porter une bouée conique d'avertissement, jaune, Priv 45°25'58.5"N 074°02'14.2"W
(L2004045) MPO(6406503-01)

1510 - Baie de Vaudreuil à/to Laval - Compartiment A-B - Feuille 2 - Nouvelle édition - 25-JUIL-2003 - NAD 1983

04-JUIN-2004

LNMD. 28-MAI-2004

Porter une bouée conique d'avertissement, jaune, Priv 45°25'58.5"N 074°02'14.2"W
(L2004045) MPO(6406503-01)

1554 - Maraboo Lake à/to Bald Rock - Feuille 2 - Nouvelle édition - 16-SEPT-1988 - NAD 1927

18-JUIN-2004

LNMD. 16-AVR-2004

Déplacer la bouée à espar de tribord rouge, marquée K84 de 46°13'59.0"N 078°03'34.6"W
à 46°13'57.0"N 078°03'50.0"W
(B2004017) MPO(6601915-01)

**PARTIE 2 – Édition 06/2004
CORRECTIONS AUX CARTES**

1554 - Bald Rock au/to Lac la Cave- Feuille 3 - Nouvelle édition - 16-SEPT-1988 - NAD 1927

18-JUIN-2004

Déplacer la bouée à espar de tribord rouge, marquée K98

LNMD. 16-AVR-2004

de 46°18'58.2"N 078°35'00.5"W
à 46°18'54.4"N 078°34'46.6"W
(B2004018) MPO(6601916-01)

2067 - Hamilton Harbour - Nouvelle édition - 15-JUIN-2001 - NAD 1983

25-JUIN-2004

Rayer le feu FI Y

LNMD. 16-JAN-2004

43°16'21.0"N 079°47'28.2"W
MPO(6601965-01)

L/C2100 - Lake Erie/Lac Érié - Nouvelle édition - 25-DEC-1998 - NAD 1983

18-JUIN-2004

Rayer la légende PA vis-à-vis le pylône radio Ro Tr RLts

LNMD. 16-AVR-2004

42°08'24.0"N 082°21'30.4"W
MPO(6601913-02)

L/C2110 - Long Point Bay - Nouvelle édition - 29-MAI-1998 - NAD 1983

04-JUIN-2004

Rayer la tête de puits

LNMD. 28-MAI-2004

42°38'04.6"N 080°13'47.0"W
MPO(6601863-01)

Rayer la tête de puits

42°37'03.1"N 080°11'00.7"W
MPO(6601863-02)

Rayer la tête de puits

42°36'43.7"N 080°15'58.4"W
MPO(6601863-03)

Rayer la tête de puits

42°36'36.8"N 080°13'45.1"W
MPO(6601863-04)

Rayer la tête de puits

42°36'43.0"N 080°13'00.9"W
MPO(6601863-05)

Rayer la tête de puits

42°35'45.2"N 080°09'44.4"W
MPO(6601863-06)

Rayer la tête de puits

42°35'16.1"N 080°12'03.7"W
MPO(6601863-07)

Rayer la tête de puits

42°35'16.2"N 080°11'22.4"W
MPO(6601863-08)

Rayer la tête de puits

42°35'13.1"N 080°10'54.9"W
MPO(6601863-09)

Rayer la tête de puits

42°35'09.9"N 080°09'46.1"W
MPO(6601863-10)

Rayer la tête de puits

42°34'42.1"N 080°14'06.4"W
MPO(6601863-11)

Rayer la tête de puits

42°34'43.2"N 080°11'31.4"W
MPO(6601863-12)

**PARTIE 2 – Édition 06/2004
CORRECTIONS AUX CARTES**

Rayer	la tête de puits	42°34'23.2"N 080°12'04.4"W <i>MPO(6601863-13)</i>
Rayer	la tête de puits	42°34'23.2"N 080°11'28.4"W <i>MPO(6601863-14)</i>
Rayer	la tête de puits	42°34'23.7"N 080°10'54.0"W <i>MPO(6601863-15)</i>
Rayer	la tête de puits	42°34'23.3"N 080°10'18.6"W <i>MPO(6601863-16)</i>
Rayer	la tête de puits	42°32'17.6"N 080°02'12.3"W <i>MPO(6601863-17)</i>
Rayer	le gazoduc	entre 42°32'57.5"N 080°02'04.0"W et 42°32'32.8"N 080°02'18.8"W <i>MPO(6601863-18)</i>
Rayer	la tête de puits	42°37'20.2"N 080°23'33.4"W <i>MPO(6601867-01)</i>
Rayer	la tête de puits	42°37'54.0"N 080°17'17.9"W <i>MPO(6601867-03)</i>
Rayer	la conduite abandonnée	entre 42°37'54.0"N 080°22'20.0"W et 42°38'21.0"N 080°22'51.5"W <i>MPO(6601867-04)</i>
Porter	un gazoduc	joignant 42°32'57.5"N 080°02'04.0"W 42°32'55.1"N 080°01'56.0"W et 42°32'32.8"N 080°02'18.8"W <i>MPO(6601863-19)</i>
Porter	un gazoduc	entre 42°37'37.2"N 080°14'18.8"W et 42°36'38.0"N 080°13'34.2"W <i>MPO(6601863-20)</i>

2120 - Niagara River to/à Long Point - Nouvelle édition - 06-NOV-1998 - NAD 1983

04-JUIN-2004

LNMD. 28-MAI-2004

Rayer	la tête de puits	42°38'04.6"N 080°13'47.0"W <i>MPO(6601863-01)</i>
Rayer	la tête de puits	42°37'03.1"N 080°11'00.7"W <i>MPO(6601863-02)</i>
Rayer	la tête de puits	42°36'43.7"N 080°15'58.4"W <i>MPO(6601863-03)</i>
Rayer	la tête de puits	42°36'36.8"N 080°13'45.1"W <i>MPO(6601863-04)</i>
Rayer	la tête de puits	42°36'43.0"N 080°13'00.9"W

**PARTIE 2 – Édition 06/2004
CORRECTIONS AUX CARTES**

		<i>MPO(6601863-05)</i>
Rayer	la tête de puits	42°35'45.2"N 080°09'44.4"W <i>MPO(6601863-06)</i>
Rayer	la tête de puits	42°35'16.1"N 080°12'03.7"W <i>MPO(6601863-07)</i>
Rayer	la tête de puits	42°35'16.2"N 080°11'22.4"W <i>MPO(6601863-08)</i>
Rayer	la tête de puits	42°35'13.1"N 080°10'54.9"W <i>MPO(6601863-09)</i>
Rayer	la tête de puits	42°35'09.9"N 080°09'46.1"W <i>MPO(6601863-10)</i>
Rayer	la tête de puits	42°34'42.1"N 080°14'06.4"W <i>MPO(6601863-11)</i>
Rayer	la tête de puits	42°34'43.2"N 080°11'31.4"W <i>MPO(6601863-12)</i>
Rayer	la tête de puits	42°34'23.2"N 080°12'04.4"W <i>MPO(6601863-13)</i>
Rayer	la tête de puits	42°34'23.2"N 080°11'28.4"W <i>MPO(6601863-14)</i>
Rayer	la tête de puits	42°34'23.7"N 080°10'54.0"W <i>MPO(6601863-15)</i>
Rayer	la tête de puits	42°34'23.3"N 080°10'18.6"W <i>MPO(6601863-16)</i>
Rayer	la tête de puits	42°32'17.6"N 080°02'12.3"W <i>MPO(6601863-17)</i>
Rayer	le gazoduc	entre 42°32'57.5"N 080°02'04.0"W et 42°32'32.8"N 080°02'18.8"W <i>MPO(6601863-18)</i>
Rayer	le gazoduc	entre 42°34'49.0"N 080°07'18.0"W et 42°35'09.5"N 080°07'12.4"W <i>MPO(6601863-21)</i>
Rayer	la tête de puits	42°37'20.2"N 080°23'33.4"W <i>MPO(6601867-01)</i>
Rayer	la tête de puits	42°29'15.4"N 080°19'43.4"W <i>MPO(6601867-02)</i>
Rayer	la tête de puits	42°37'54.0"N 080°17'17.9"W <i>MPO(6601867-03)</i>

**PARTIE 2 – Édition 06/2004
CORRECTIONS AUX CARTES**

Rayer	la conduite abandonnée	entre 42°37'54.0"N 080°22'20.0"W et 42°38'17.0"N 080°22'48.0"W <i>MPO(6601867-04)</i>
Rayer	la tête de puits	42°49'30.1"N 079°20'18.3"W <i>MPO(6601870-01)</i>
Rayer	la tête de puits	42°49'45.6"N 079°22'14.7"W <i>MPO(6601870-02)</i>
Rayer	la tête de puits	42°42'14.0"N 079°25'44.0"W <i>MPO(6601870-03)</i>
Rayer	la tête de puits	42°40'34.0"N 079°23'46.0"W <i>MPO(6601870-04)</i>
Rayer	la tête de puits	42°44'07.0"N 079°12'48.0"W <i>MPO(6601870-05)</i>
Porter	un gazoduc	joignant 42°32'57.5"N 080°02'04.0"W 42°32'55.1"N 080°01'56.0"W et 42°32'32.8"N 080°02'18.8"W <i>MPO(6601863-19)</i>
Porter	un gazoduc	entre 42°37'37.2"N 080°14'18.8"W et 42°36'38.0"N 080°13'34.2"W <i>MPO(6601863-20)</i>
L/C2122 - Pointe aux Pins to/à Point Pelee - Nouvelle édition - 05-JUIL-1991 - NAD 1927		
18-JUIN-2004		LNM/D. 02-AVR-2004
Porter	une tour radio portant une élévation de 66 mètres, RLts	42°08'26.8"N 082°21'30.8"W <i>MPO(6601913-01)</i>
2200 - Lake Huron/Lac Huron - Nouvelle édition - 05-JUIL-2002 - NAD 1983		
04-JUIN-2004		LNM/D. 19-DEC-2003
Porter	une bouée ODAS/SADO, lumineuse jaune, FI (5) Y, marquée 45149	43°32'30.1"N 082°04'29.7"W <i>(B2004009) LF(772.5) MPO(6601874-01)</i>
L/C2228 - Lake Huron/Lac Huron (Southern Portion/Partie sud) - Feuille 1 - Carte nouvelle- 16-FEV-1990 - NAD 1983		
04-JUIN-2004		LNM/D. 25-JUIL-2003
Porter	une bouée ODAS/SADO, lumineuse jaune, FI (5) Y 20s, marquée 45149	43°32'30.1"N 082°04'29.7"W <i>(B2004009) LF(772.5) MPO(6601874-01)</i>
2241 - Port Severn to/à Christian Island - Feuille 1 - Carte nouvelle - 30-JUIL-1999 - NAD 1983		
25-JUIN-2004		LNM/D. 09-AVR-2004
Rayer	la profondeur de 2.8m	44°57'08.6"N 080°03'54.9"W <i>MPO(6601927-02)</i>
Rayer	la profondeur de 4.6 mètres	44°57'29.2"N 080°00'40.3"W <i>MPO(6601927-04)</i>
Porter	une profondeur de 0.2m	44°58'12.6"N 080°03'54.7"W

**PARTIE 2 – Édition 06/2004
CORRECTIONS AUX CARTES**

MPO(6601927-01)

Porter une profondeur de 2.1m 44°57'09.4"N 080°03'52.1"W
MPO(6601927-03)

Porter une profondeur de 4.4 mètres 44°57'26.2"N 080°00'40.1"W
MPO(6601927-05)

L/C2300 - Lake Superior/Lac Supérieur - Carte nouvelle- 24-AVR-1998 - NAD 1983
18-JUIN-2004

LNM/D. 28-MAI-2004

Déplacer la bouée ODAS/SADO lumineuse jaune, FI (4) Y, marquée 45006 de 47°19'00.0"N 089°51'50.0"W
à 47°20'53.0"N 089°49'30.0"W
MPO(6601926-01)

2303 - Jackfish Bay to St. Ignace Island - Nouvelle édition - 18-MAI-1955 - US Standard Datum

04-JUIN-2004

LNM/D. 02-AVR-2004

Porter une balise d'alignement antérieure 48°40'46.5"N 087°01'12.5"W
MPO(6601905-01)

Porter une balise d'alignement postérieure avec un alignement de route portant un azimut de 055° 055°, 97 mètres de la balise d'alignement antérieure
MPO(6601905-02)

Porter une balise d'alignement antérieure 48°40'42.9"N 087°00'56.0"W
MPO(6601905-03)

Porter une balise d'alignement postérieure avec un alignement de route portant un azimut de 318½° 318½°, 130 mètres de la balise d'alignement antérieure
MPO(6601905-04)

Porter une balise d'alignement antérieure 48°40'35.0"N 087°00'24.0"W
MPO(6601905-05)

Porter une balise d'alignement postérieure avec un alignement de route portant un azimut de 096° 096°, 100 mètres de la balise d'alignement antérieure
MPO(6601905-06)

Porter la légende Bns 48°40'44.7"N 087°01'01.2"W
MPO(6601905-07)

Porter la légende Bns 48°40'39.7"N 087°00'10.2"W
MPO(6601905-08)

4001 - Gulf of Maine to Strait of Belle Isle au Déroit de Belle Isle - Nouvelle édition - 01-DEC-1995 - NAD 1983

25-JUIN-2004

LNM/D. 16-AVR-2004

Porter une limite maritime en général implique normalement: aucune obstruction permanente joignant 44°13'00.0"N 059°06'00.0"W
43°47'00.0"N 058°35'00.0"W
43°35'00.0"N 058°35'00.0"W
43°35'00.0"N 059°08'00.0"W
43°55'00.0"N 059°08'00.0"W
44°06'00.0"N 059°20'00.0"W
et 44°13'00.0"N 059°06'00.0"W
MPO(6301285-01)

Porter la légende "Gully Marine Protected Area/Zone de protection marine du Gully" 44°30'00.0"N 058°30'00.0"W

**PARTIE 2 – Édition 06/2004
CORRECTIONS AUX CARTES**

MPO(6301285-03)

4003 - Cape Breton to/à Cape Cod - Nouvelle édition - 21-MARS-2003 - NAD 1983

18-JUIN-2004

LNM/D. 07-MAI-2004

Porter	une limite de zone de restriction	joignant	42°45'00.0"N 060°20'00.0"W 42°45'00.0"N 060°05'00.0"W 42°55'00.0"N 060°05'00.0"W 42°55'00.0"N 060°20'00.0"W et 42°45'00.0"N 060°20'00.0"W
			<i>MPO(6301284-03)</i>

Porter	la légende "CAUTION", "Chemicals/Produits chimiques"		42°52'00.0"N 060°30'00.0"W
			<i>MPO(6301284-04)</i>

25-JUIN-2004

LNM/D. 18-JUIN-2004

Porter	une limite maritime en général implique normalement: aucune obstruction permanente	joignant	44°13'00.0"N 059°06'00.0"W 43°47'00.0"N 058°35'00.0"W 43°35'00.0"N 058°35'00.0"W 43°35'00.0"N 059°08'00.0"W 43°55'00.0"N 059°08'00.0"W 44°06'00.0"N 059°20'00.0"W et 44°13'00.0"N 059°06'00.0"W
			<i>MPO(6301285-01)</i>

Porter	la légende "Gully Marine Protected Area/Zone de protection marine du Gully"		43°43'00.0"N 058°54'00.0"W
			<i>MPO(6301285-03)</i>

4006 - Newfoundland and Labrador/Terre-Neuve-et-Labrador to Bermuda / aux Bermuda - Nouvelle édition - 08-AOÛT-2003 - NAD 1983

25-JUIN-2004

LNM/D. 13-FEV-2004

Porter	une limite maritime en général implique normalement: aucune obstruction permanente	joignant	44°13'00.0"N 059°06'00.0"W 43°47'00.0"N 058°35'00.0"W 43°35'00.0"N 058°35'00.0"W 43°35'00.0"N 059°08'00.0"W 43°55'00.0"N 059°08'00.0"W 44°06'00.0"N 059°20'00.0"W et 44°13'00.0"N 059°06'00.0"W
			<i>MPO(6301285-01)</i>

Porter	la légende "Gully Marine Protected Area/Zone de protection marine du Gully"		43°27'30.0"N 058°40'00.0"W
			<i>MPO(6301285-03)</i>

4012 - Yarmouth to/à Halifax - Feuille 1 - Nouvelle édition - 14-FEV-2003 - NAD 1983

25-JUIN-2004

LNM/D. 28-MAI-2004

Modifier	"FI 15s 17m 16M" pour lire "LFI 15s 17m 12M" vis-à-vis le feu		43°39'18.3"N 065°05'55.9"W
			<i>MPO(6301232-01)</i>

Modifier	"FI (3) 10s 16m 16M" pour lire "Mo (D) 10s 15m 12M" vis-à-vis le feu		43°26'59.0"N 065°28'15.0"W
			<i>MPO(6301236-01)</i>

Modifier	"FI 10s 30m 13M" pour lire "LFI 12s 30m 9M" vis-à-vis le feu		43°48'34.0"N 064°47'21.0"W
			<i>MPO(6301237-01)</i>

**PARTIE 2 – Édition 06/2004
CORRECTIONS AUX CARTES**

Porter une enluminure vis-à-vis la bouée marquée SN 43°31'01.5"N 065°18'50.0"W
MPO(6301230-01)

4013 - Halifax to/à Sydney - Nouvelle édition - 06-SEPT-2002 - NAD 1983

18-JUIN-2004 LNM/D. 28-MAI-2004

Rayer la bouée charpente de mi-chenal à sifflet lumineuse, rouge et blanche, Mo(A), WHIS 45°23'53.5"N 060°41'38.2"W
(G2004064) LF(686) MPO(6301440-01)

Rayer la bouée charpente de mi-chenal à cloche lumineuse, rouge et blanche, Mo(A), BELL 45°23'54.4"N 060°50'16.3"W
(G2004065) LF(686.3) MPO(6301441-01)

Rayer la bouée charpente de mi-chenal lumineuse, rouge et blanche, Mo(A) 45°23'54.3"N 060°58'45.6"W
(G2004066) LF(686.4) MPO(6301442-01)

25-JUIN-2004 LNM/D. 18-JUIN-2004

Porter une limite maritime en général implique normalement: aucune obstruction permanente joignant 44°08'00.0"N 058°59'57.4"W
44°13'00.0"N 059°06'00.0"W
44°06'00.0"N 059°20'00.0"W
43°55'00.0"N 059°08'00.0"W
et 43°52'00.2"N 059°08'00.0"W
MPO(6301285-01)

Porter la légende "Gully Marine Protected Area/Zone de protection marine du Gully" 44°05'00.0"N 059°10'00.0"W
MPO(6301285-03)

4015 - Sydney to/à Saint-Pierre - Nouvelle édition - 28-MARS-2003 - NAD 1983

04-JUIN-2004 LNM/D. 12-MARS-2004

Porter une bouée charpente de mi-chenal lumineuse, rouge et blanche, Mo (A) 47°35'28.1"N 058°41'42.8"W
LF(148.9) MPO(6301438-01)

4022 - Cabot Strait and approches/Détroit de Cabot et les approches, Scatarie Island to/à Anticosti Island/Île D'Anticosti - Nouvelle édition - 17-JAN-2003 - NAD 1983

04-JUIN-2004 LNM/D. 12-MARS-2004

Porter une bouée charpente de mi-chenal lumineuse, rouge et blanche, Mo (A) 47°35'28.1"N 058°41'42.8"W
LF(148.9) MPO(6301438-01)

4023 - Northumberland Strait/Détroit de Northumberland - Nouvelle édition - 27-DEC-2002 - NAD 1983

11-JUIN-2004 LNM/D. 19-MARS-2004

Rayer le feu FI G 46°24'30.3"N 064°36'56.4"W
(G2004075) LF(1118.5) MPO(6301450-01)

4024 - Baie des Chaleurs/Chaleur Bay aux/to Îles de la Madeleine - Nouvelle édition - 03-MARS-2000 - NAD 1983

11-JUIN-2004 LNM/D. 26-MARS-2004

Modifier le feu Iso R 2s 8 m 12M pour lire Iso R 2s 8 m 4 M 48°47'33.3"N 064°13'36.4"W
(L2004051) LF(1421) MPO(6406518-01)

4045 - Sable Island Bank/Banc de l'île de Sable to/au St. Pierre Bank/Banc de Saint Pierre - Nouvelle édition - 10-OCT-2003 - NAD 1983

18-JUIN-2004

Porter une limite de zone de restriction joignant 42°45'00.0"N 060°09'57.2"W
42°45'00.0"N 060°05'00.0"W
42°55'00.0"N 060°05'00.0"W

**PARTIE 2 – Édition 06/2004
CORRECTIONS AUX CARTES**

Porter la légende "CAUTION", "Chemicals/Produits chimiques" et 42°55'00.0"N 060°09'57.2"W
MPO(6301284-03)
42°50'00.0"N 060°00'00.0"W
MPO(6301284-04)

25-JUIN-2004 LNM/D. 18-JUIN-2004
Porter une limite maritime en général implique normalement: aucune obstruction permanente joignant 44°13'00.0"N 059°06'00.0"W
43°47'00.0"N 058°35'00.0"W
43°35'00.0"N 058°35'00.0"W
43°35'00.0"N 059°08'00.0"W
43°55'00.0"N 059°08'00.0"W
44°06'00.0"N 059°20'00.0"W
et 44°13'00.0"N 059°06'00.0"W
MPO(6301285-01)

Porter la légende "Gully Marine Protected Area/Zone de protection marine du Gully" 43°37'30.0"N 058°55'00.0"W
MPO(6301285-03)

4047 - St. Pierre Bank/Banc de Saint-Pierre to/au Whale Bank/Banc de la Baleine - Nouvelle édition - 09-OCT-1998 - NAD 1983

18-JUIN-2004 LNM/D. 14-MARS-2003
Porter une limite de zone de restriction joignant 44°02'00.0"N 055°00'00.0"W
44°02'00.0"N 055°25'00.0"W
43°45'00.0"N 055°25'00.0"W
43°45'00.0"N 055°00'00.0"W
et 44°02'00.0"N 055°00'00.0"W
MPO(6301284-01)

Porter la légende "CAUTION", "Explosives and Chemicals", "Explosifs et produits chimiques" 43°51'00.0"N 055°12'00.0"W
MPO(6301284-02)

4098 - Sable Island/Île de Sable - Nouvelle édition - 30-NOV-2001 - NAD 1983

25-JUIN-2004 LNM/D. 21-JUIN-2002
Porter une limite maritime en général implique normalement: aucune obstruction permanente joignant 44°10'00.2"N 059°12'00.0"W
44°06'00.0"N 059°20'00.0"W
43°55'00.0"N 059°08'00.0"W
43°35'00.0"N 059°08'00.0"W
et 43°35'00.0"N 058°55'57.2"W
MPO(6301285-01)

Porter une frontière de zone de protection marine entre 44°10'00.2"N 059°02'24.0"W
et 44°04'36.0"N 058°55'57.2"W
MPO(6301285-02)

Porter la légende "Gully Marine Protected Area/Zone de protection marine du Gully" 43°51'30.0"N 059°04'12.0"W
MPO(6301285-03)

4209 - Lockeport Harbour - Carte nouvelle - 21-OCT-1994 - NAD 1983

25-JUIN-2004 LNM/D. 28-MAI-2004
Modifier "Fl 15s 17m 16M" pour lire "LFI 15s 17m 12M" vis-à-vis le feu 43°39'18.3"N 065°05'55.9"W
MPO(6301232-01)

**PARTIE 2 – Édition 06/2004
CORRECTIONS AUX CARTES**

L/C4227 - Country Harbour to/au Ship Harbour - Carte nouvelle- 24-MAI-1991 - NAD 1983

25-JUIN-2004 LNM/D. 13-JUIN-2003
Modifier "Bn R" pour lire "2 Bns" 45°00'39.4"N 061°57'12.6"W
(G2004063) MPO(6301439-01)

L/C4230 - Little Hope Island to/à Cape St. Marys - Carte nouvelle- 15-JUIN-1990 - NAD 1983

25-JUIN-2004 LNM/D. 07-MAI-2004
Modifier "FI 15s 17m 16M" pour lire "LFI 15s 17m 12M" vis-à-vis le feu 43°39'18.3"N 065°05'55.9"W
MPO(6301232-01)

Modifier "FI (3) 10s 16m 16M" pour lire "Mo (D) 10s 15m 12M" vis-à-vis le feu 43°26'59.0"N 065°28'15.0"W
MPO(6301236-01)

Modifier "FI 10s 30m 13M" pour lire "LFI 12s 30m 9M" vis-à-vis le feu 43°48'34.0"N 064°47'21.0"W
MPO(6301237-01)

4233 - Cape Canso to/à Country Island - Carte nouvelle- 11-JAN-1991 - NAD 1983

18-JUIN-2004 LNM/D. 30-AVR-2004
Rayer la bouée charpente de mi-chenal à cloche lumineuse, rouge et blanche, Mo(A), BELL, marquée CC 45°23'54.4"N 060°50'16.3"W
(G2004065) LF(686.3) MPO(6301441-01)

Rayer la bouée charpente de mi-chenal lumineuse, rouge et blanche, Mo(A), marquée CE 45°23'54.3"N 060°58'45.6"W
(G2004066) LF(686.4) MPO(6301442-01)

4234 - Country Island to/à Barren Island - Carte nouvelle - 10-AVR-1987 - NAD 1983

25-JUIN-2004 LNM/D. 24-NOV-2000
Modifier "Bn R" pour lire "2 Bns" 45°00'39.4"N 061°57'12.6"W
(G2004063) MPO(6301439-01)

L/C4240 - Liverpool Harbour to/à Lockport Harbour - Carte nouvelle- 06-OCT-1989 - NAD 1983

25-JUIN-2004 LNM/D. 30-AVR-2004
Modifier "FI 15s 17m 16M" pour lire "LFI 15s 17m 12M" vis-à-vis le feu 43°39'18.3"N 065°05'55.9"W
MPO(6301232-01)

Modifier "FI 10s 30m 13M" pour lire "LFI 12s 30m 9M" vis-à-vis le feu 43°48'34.0"N 064°47'21.0"W
MPO(6301237-01)

4241 - Lockport to/à Cape Sable - Nouvelle édition - 08-NOV-2002 - NAD 1983

25-JUIN-2004 LNM/D. 07-MAI-2004
Modifier "FI (3) 10s 16m 16M" pour lire "Mo (D) 10s 15m 12M" vis-à-vis le feu 43°26'59.0"N 065°28'15.0"W
MPO(6301236-01)

L/C4242 - Cape Sable Island to/aux Tusket Islands - Nouvelle édition - 28-AOÛT-1992 - NAD 1983

25-JUIN-2004 LNM/D. 07-MAI-2004
Modifier "FI (3) 10s 16m 16M" pour lire "Mo (D) 10s 15m 12M" vis-à-vis le feu 43°26'59.0"N 065°28'15.0"W
MPO(6301236-01)

**PARTIE 2 – Édition 06/2004
CORRECTIONS AUX CARTES**

4307 - Canso Harbour to/au Strait of Canso - Nouvelle édition - 29-NOV-2002 - NAD 1983

18-JUIN-2004 LNM/D. 05-MARS-2004
Rayer la bouée charpente de mi-chenal lumineuse, rouge et blanche, 45°23'54.3"N 060°58'45.6"W
Mo(A), marquée CE
(G2004066) LF(686.4) MPO(6301442-01)

L/C4321 - Cape Canso to Liscomb Island - Nouvelle édition - 11-OCT-1985 - NAD 1927

25-JUIN-2004 LNM/D. 24-AOÛT-2001
Modifier "Bn R" pour lire "2 Bns" 45°00'39.2"N 061°57'15.4"W
(G2004063) MPO(6301439-01)

4335 - Strait of Canso and Approaches/et les approches - Nouvelle édition - 14-AOÛT-1998 - NAD 1983

18-JUIN-2004 LNM/D. 05-MARS-2004
Rayer la bouée charpente de mi-chenal à sifflet lumineuse, rouge et 45°23'53.5"N 060°41'38.2"W
blanche, Mo(A), WHIS, marquée CA
(G2004064) LF(686) MPO(6301440-01)

Rayer la bouée charpente de mi-chenal à cloche lumineuse, rouge et 45°23'54.4"N 060°50'16.3"W
blanche, Mo(A), BELL, marquée CC
(G2004065) LF(686.3) MPO(6301441-01)

Rayer la bouée charpente de mi-chenal lumineuse, rouge et blanche, 45°23'54.3"N 060°58'45.6"W
Mo(A), marquée CE
(G2004066) LF(686.4) MPO(6301442-01)

4374 - Red Point to/à Guyon Island - Nouvelle édition - 08-NOV-2002 - NAD 1983

18-JUIN-2004 LNM/D. 23-JAN-2004
Rayer la bouée charpente de mi-chenal à sifflet lumineuse, rouge et 45°23'53.5"N 060°41'38.2"W
blanche, Mo(A), WHIS, marquée CA
(G2004064) LF(686) MPO(6301440-01)

4448 - Port Hood - Nouvelle édition - 13-DEC-2002 - NAD 1983

11-JUIN-2004 LNM/D. 26-DEC-2003
Modifier la légende F G 18ft pour lire FI G 18ft vis-à-vis le feu 46°01'02.8"N 061°32'25.6"W
(G2004072) LF(878) MPO(6301448-01)

4449 - Chéticamp Harbour - Nouvelle édition - 03-JUIL-1998 - NAD 1983

11-JUIN-2004
Rayer la bouée à espar de tribord rouge, marquée VD16 46°36'55.3"N 061°01'34.3"W
(G2004076) MPO(6301453-01)

4462 - St. George's Bay - Nouvelle édition - 07-MARS-2003 - NAD 1983

11-JUIN-2004
Modifier la légende F G pour lire FI G vis-à-vis le feu 46°01'02.8"N 061°32'25.6"W
(G2004072) LF(878) MPO(6301448-01)

4471 - Baie au Saumon à/to Baie des Homards - Nouvelle édition - 11-FEV-1977 - NAD 1927

11-JUIN-2004 LNM/D. 05-MARS-2004
Rayer la légende "Public" 51°25'25.5"N 057°42'27.7"W
MPO(6406510-02)
Porter la légende "Ru" 51°25'26.1"N 057°42'10.2"W
MPO(6406510-01)

**PARTIE 2 – Édition 06/2004
CORRECTIONS AUX CARTES**

4485 - Cap des Rosiers à/to Chandler - Nouvelle édition - 26-SEPT-1997 - NAD 1983

11-JUIN-2004 LNM/D. 31-OCT-2003
Modifier le feu Iso R 2s 8 m 12M pour lire Iso R 2s 8 m 4 M 48°47'33.3"N 064°13'36.4"W
(L2004051) LF(1421) MPO(6406518-01)

4639 - Garia Bay and/et Le Moine Bay - Nouvelle édition - 10-MAI-2002 - NAD 1983

04-JUIN-2004 LNM/D. 12-MARS-2004
Porter une bouée charpente de mi-chenal lumineuse, rouge et blanche, Mo (A), marquée QRB 47°35'28.1"N 058°41'42.8"W
LF(148.9) MPO(6301438-01)

4639 - Rose Blanche - Nouvelle édition - 10-MAI-2002 - NAD 1983

04-JUIN-2004 LNM/D. 12-MARS-2004
Porter une bouée charpente de mi-chenal lumineuse, rouge et blanche, Mo (A), marquée QRB 47°35'28.1"N 058°41'42.8"W
LF(148.9) MPO(6301438-01)

4642 - Lamaline Harbour - Nouvelle édition - 08-NOV-2002 - NAD 1983

25-JUIN-2004
Porter une bouée à espar de bâbord lumineuse verte, FIG, marquée PL1 46°51'07.9"N 055°47'31.8"W
(N2004044) LF(78.12) MPO(6301461-01)

L/C4845 - Renews Harbour to/à Motion Bay - Nouvelle édition - 12-SEPT-1997 - NAD 1983

25-JUIN-2004 LNM/D. 10-OCT-2003
Porter une bouée à espar de bâbord lumineuse verte, FIG, marquée MP1 47°27'51.7"N 052°42'05.3"W
(N2004043) LF(507.51) MPO(6301460-01)

L/C4846 - Motion Bay to/à Cape St Francis - Nouvelle édition - 15-DEC-1995 - NAD 1983

25-JUIN-2004 LNM/D. 23-JAN-2004
Porter une bouée à espar de bâbord lumineuse verte, FIG, marquée MP1 47°27'51.7"N 052°42'05.3"W
(N2004043) LF(507.51) MPO(6301460-01)

4857 - Lumsden Harbour - Carte nouvelle - 29-OCT-1999 - NAD 1983

11-JUIN-2004 LNM/D. 16-AVR-2004
Rayer le feu FIR 49°19'08.6"N 053°36'27.4"W
(N2004041) LF(403.8) MPO(6301435-01)

4905 - Cape Tormentine à/to West Point - Nouvelle édition - 29-DEC-2000 - NAD 1983

11-JUIN-2004 LNM/D. 19-MARS-2004
Rayer le feu FI G 46°24'30.3"N 064°36'56.4"W
(G2004075) LF(1118.5) MPO(6301450-01)
Porter un feu FI R 46°24'28.3"N 064°36'55.3"W
(G2004075) LF(1118.5) MPO(6301450-02)

4909 - Buctouche Harbour - Carte nouvelle - 17-JUIN-1988 - NAD 1983

11-JUIN-2004 LNM/D. 23-MAI-2003
Rayer le feu FI G 46°24'30.3"N 064°36'56.4"W
(G2004075) LF(1118.5) MPO(6301450-01)
Porter un feu FI R 46°24'28.3"N 064°36'55.3"W
(G2004075) LF(1118.5) MPO(6301450-02)

**PARTIE 2 – Édition 06/2004
CORRECTIONS AUX CARTES**

4909 - Cocagne et/and Shediac - Carte nouvelle- 17-JUIN-1988 - NAD 1983

11-JUIN-2004 LNMD. 23-MAI-2003
Rayer le feu FI G 46°24'30.3"N 064°36'56.4"W
(G2004075) LF(1118.5) MPO(6301450-01)

Porter un feu FI R 46°24'28.3"N 064°36'55.3"W
(G2004075) LF(1118.5) MPO(6301450-02)

4911 - Continuation A - Nouvelle édition - 07-MAI-1993 - NAD 1983

25-JUIN-2004 LNMD. 09-JAN-2004
Rayer le feu d'alignement postérieur Iso R 4s 10m et son alignement 47°15'40.4"N 065°03'12.9"W
(G2003166) LF(1231) MPO(6301223-01)

Rayer le feu d'alignement antérieur Q R 7m 47°15'23.7"N 065°03'13.6"W
(G2004068) LF(1230) MPO(6301444-01)

4921 - Quai/Wharf Port-Daniel-Est - Nouvelle édition - 06-MARS-1998 - NAD 1983

04-JUIN-2004 LNMD. 28-MAI-2004
Rayer la profondeur de 0 mètre 8 décimètres 48°10'54.2"N 064°57'41.8"W
MPO(6405831-01)

Porter une profondeur de 0 mètre 5 décimètres 48°10'54.1"N 064°57'41.6"W
MPO(6405831-02)

**8006 - Scotian Shelf/Plate -Forme Néo-Écossaise, Browns Bank to Emerald Bank/Banc de Brown au Banc D'Emeraude-
Nouvelle édition - 14-FEV-2003 - NAD 1983**

25-JUIN-2004 LNMD. 07-MAI-2004
Modifier "FI (3) 10s 52ft 16M" pour lire "Mo (D) 10s 49ft 12M" vis-à-vis le feu 43°26'59.0"N 065°28'15.0"W
MPO(6301236-01)

PARTIE 4 – Édition 06/2004
CORRECTIONS AUX INSTRUCTIONS ET AUX GUIDES NAUTIQUES

Arctique canadien, volume 3, cinquième édition, 1994 —

Page 84 — Avant le paragraphe 293, après «7781,»
Insérer : 7792,

(C2004-025.1)

Page 90 — Avant le paragraphe 359
Insérer : *Carte 7792*

(C2004-025.3)

Page 90 — Paragraphe 362, ligne 2 – après «Barry»
Insérer : (*carte 7781*)

(C2004-025.4)

Labrador et baie d'Hudson, sixième édition, 1988 —

Page 321 — Supprimer le paragraphe 23

Remplacer par : 23 Les tours qui sont indiquées sur la carte (édition 2003) à 0,1 mille au Nord de la structure du feu mentionné ci-dessus n'existaient pas en 2003.

(C2004-017.1)

Page 322 — Supprimer le paragraphe 34

Remplacer par : 34 **Avertissement.** — L'entrée de Acadia Passage n'est pas facile à distinguer et de violents courant de marée portent presque directement en travers de l'entrée. On y accède habituellement aux environs de la pleine mer, ce qui coïncide à peu près avec l'étale au large. Les profondeurs sur l'épi peu profond qui s'allonge au Nord de l'île Nord du groupe Hen and Chicks peuvent être moindres que celles indiquées sur la carte.

(C2004-017.2)

Page 339 — Paragraphe 170, lignes 2 et 3

Supprimer : «Deux ... quelque»

Remplacer par : Une tour radio s'élève (2003) à

(C2004-017.3)

Page 339 — Supprimer le paragraphe 171

Remplacer par : 171 **Réapprovisionnement en pétrole.** — Les collecteurs du pipe-line qui relie la rive au groupe de réservoirs à pétrole sont situés à 0,75 mille à l'Ouest de l'extrémité de Apalooktook Point.

(C2004-017.4)

Page 345 — Paragraphe 19, lignes 8 à 11

Supprimer : «La route ... 32 pieds (10 m).»

(C2004-017.5)

Page 345 — Supprimer le paragraphe 20.

(C2004-017.6)

Page 349 — Paragraphe 56, lignes 9 à 11

Supprimer : «, à 2,5 milles ... musqué.»

Remplacer par : est situé à 2,5 milles au Sud de cette colline.

(C2004-018.1)

Page 359 — Après le paragraphe 169

Insérer : 169.1 Une maison blanche avec le toit rouge (2003) et une plate-forme d'hélicoptère sont situés près de la structure du feu et, à 0,1 mille à l'Est du feu, se trouve (2003) une cabane.

(C2004-018.2)

Page 370 — Paragraphe 314, ligne 3

Supprimer : 174°

Remplacer par : 174½°

(C2004-018.3)

Page 370 — Paragraphe 314, dernière ligne – après «blanc»

Insérer : ; en juillet 2003, la balise antérieure n'était pas en place

(C2004-018.4)

PARTIE 4 – Édition 06/2004
CORRECTIONS AUX INSTRUCTIONS ET AUX GUIDES NAUTIQUES

Page 378 — Après le paragraphe 18

Insérer : 18.1 Des navires ont mouillé par fond de 100 pieds (30 m) à 2 milles au large de l'extrémité Sud de l'entrée de la rivière située à 24 milles au NNE de Cape Acadia.

(C2004-018.5)

Page 423 — Supprimer le paragraphe 46

Remplacer par : 46 **Balises — Cairn.** — La balise qui est portée sur la carte sur Tern Island et le cairn et la balise qui sont portés sur la carte sur les pointes situées à 1 mille à l'WNW et 2,5 milles à l'WSW de Tern Island n'ont pas été aperçues en juillet 2003.

(C2004-018.6)

Golfe du Saint-Laurent, première édition, 1992 —

Page 79 — Paragraphe 5, lignes 6 à 8

Supprimer : «La **bouée** ... Anchor Point.»

Remplacer par : La **bouée** lumineuse de tribord XA2 (215.6) est mouillée à 0,7 mille au SSW de Anchor Point.

(N2004-03.7)

ATL 100 — Renseignements généraux — Côte Atlantique, première édition, 1992 —

Page 10 — Supprimer le paragraphe 72

Remplacer par :	72	Depuis quelques années, le SHC a cessé la surimpression des hyperboles Loran-C sur ses cartes marines. Ceci est dû à la préférence marquée des utilisateurs des récepteurs Loran-C pour le mode en coordonnées latitude/longitude plutôt qu'au mode en coordonnées TD (time difference). Cependant, certaines cartes sont toujours quadrillées; les hyperboles Loran-C qui apparaissent sur les cartes du SHC sont corrigées pour les erreurs dues au trajet terrestre (retard de propagation). Les cartes à plus petite échelle peuvent ne comporter que des valeurs théoriques non-vérifiées; une note à cet effet sera inscrite sur la carte. Il est important que le navigateur s'assure de quelle manière le récepteur employé corrige ses mesures pour les retards de propagation.
-----------------	----	--

(Q2003-015.1)

Page 16 — Supprimer le paragraphe 112

Remplacer par : 112 **Positionnement du navire par aides électroniques.**— En plus des services de radiophares décrits dans la publication *Aides radio à la navigation maritime*, deux systèmes électroniques de localisation peuvent être utilisés sur la côte Atlantique : il s'agit du Loran-C et du GPS (Système de positionnement global).

(Q2003-015.2)

Page 16 — Paragraphe 115, ligne 2

Supprimer : principale aide

Remplacer par : une des aides

(Q2003-015.3)

Page 17 — Supprimer le paragraphe 122 (ré : correction émise dans l'Édition mensuelle n° 1/1997)

Remplacer par : 122 **Système de localisation par satellites.** — Le **système de positionnement global (GPS)** est un système de radionavigation par satellites fourni par le ministère de la Défense des États-Unis d'Amérique (DOD). Une constellation de 24 satellites en orbite autour de la terre permet aux utilisateurs de ce système, équipés des récepteurs appropriés, de connaître leur position, leur vitesse et l'heure précise, peu importe le moment du jour ou de la nuit et les conditions météorologiques. À

PARTIE 4 – Édition 06/2004
CORRECTIONS AUX INSTRUCTIONS ET AUX GUIDES NAUTIQUES

l'origine, le DOD avait instauré une dégradation volontaire (ou disponibilité sélective) du système à l'usage des civils, donnant des positions d'une précision de 100 m. Depuis mai 2000, la disponibilité sélective a été abolie et le système GPS offre une précision de positionnement de l'ordre de 30 m ou mieux.

(Q2003-015.4)

Page 17 — Après le paragraphe 122

Insérer :		<p>122.1 Avertissement. — Le GPS fait une lecture directe basée sur le Système Géodésique Mondial de 1984 (WGS 84), considéré comme l'équivalent du Système de référence nord-américain (NAD 83). La plupart des récepteurs GPS sont munis d'une fonction de conversion des systèmes de référence; le navigateur peut ainsi choisir le système de référence compatible avec celui de la carte utilisée. Cependant, Transport Canada conseille de toujours régler le récepteur sur NAD 83 ou WGS 84 et d'appliquer manuellement les valeurs de corrections imprimées sur la carte. Il est à noter que certaines cartes du SHC sont encore établies selon l'ancien système NAD 27. La différence entre la même position en NAD 27 et en NAD 83 pouvant atteindre 60 m sur la côte Atlantique, il est donc important d'appliquer les corrections nécessaires.</p>
-----------	---	---

(Q2003-015.5)

Page 17 — Après le paragraphe 122.1

Insérer : 122.2 Le **GPS différentiel** ou **DGPS** est une méthode permettant d'obtenir des positions encore plus précises que celles fournies par les récepteurs GPS. Ce système utilise un réseau de stations de références terrestres dont les positions sont connues avec grande précision, et qui calculent les différences de position entre les données fournies par les satellites et les données connues. Ces différences, appelées « corrections », sont ensuite retransmises aux récepteurs GPS équipés d'un récepteur différentiel. Dans les eaux couvertes de la côte Atlantique, les stations de références DGPS de la GCC permettent un positionnement d'une précision de 10 m ou mieux.

(Q2003-015.6)

Page 17 — Supprimer le paragraphe 123

Remplacer par : 123 **Radio.** — La radio constitue une aide précieuse aux navigateurs qui se trouvent au large de la côte orientale du Canada. La Garde côtière canadienne entretient un réseau de communication entre les centres SCTM et les navires dans les eaux canadiennes. Ces stations radio maintiennent une écoute permanente de sécurité sur la fréquence 2182 kHz, et sur les fréquences 156,8 MHz (voie 16 VHF) et 156,525 MHz (voie 70 VHF ASN). De plus, les centres SCTM transmettent, sur demande, des signaux qui permettent aux navires de prendre un relèvement radio afin de vérifier leur radiogoniomètre. Il faut se rappeler que le but de ce service n'est pas de fournir un service de navigation. Pour de plus amples informations, consulter la publication *Aides radio à la navigation maritime (Atlantique ...)*.

(Q2004-006.1)

Page 17 — Supprimer le paragraphe 123.1 (ré : correction émise dans l'Édition mensuelle n° 6/2000)

Remplacer par : 123.1 Le **Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM)** est un système international qui utilise les technologies de communication par voie satellitaire et terrestre ainsi que les systèmes de radiocommunication des navires. Développé par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et implanté

PARTIE 4 – Édition 06/2004
CORRECTIONS AUX INSTRUCTIONS ET AUX GUIDES NAUTIQUES

au niveau mondial depuis février 1999, le SMDSM a pour but premier de sauver des vies. Grâce à ce système, lors de situations de détresse, les responsables à terre des communications et du SAR, de même que les navires dans les environs, pourront être alertés rapidement, augmentant ainsi les chances de localiser les survivants de naufrage.

(Q2004-006.2)

Page 17 — Supprimer le paragraphe 123.2 (ré : correction émise dans l'Édition mensuelle n° 6/2000)

Remplacer par : 123.2 Les équipements prévus par le SMDSM sont **obligatoires** pour tous les navires régis par la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS) – c'est à dire tous les navires de charge de 300 tjb et plus, et les navires à passagers engagés dans des voyages internationaux – ainsi que pour les navires canadiens qui naviguent dans les eaux côtières du Canada sans être dans une zone SCTM et qui :

- ont 20 m et plus de longueur et sont autorisés à transporter plus de 12 passagers; ou
- ont une jauge brute de 300 tonneaux et plus.

(Q2004-006.3)

Page 17 — Supprimer le paragraphe 123.3 (ré : correction émise dans l'Édition mensuelle n° 6/2000)

Remplacer par :	■ ■	123.3 Le SMDSM a une incidence sur tous les navires canadiens dotés d'une radio, peu importe leur jauge. Entre autres, depuis avril 2002, les navires de 8 m et plus de longueur et exploités à plus de 20 milles de la rive doivent être munis d'une RLS, et depuis février 2003, les remorqueurs, les navires transportant plus de 6 passagers et les navires pontés de 8 m et plus de longueur doivent être munis d'un appareil radio VHF ASN lorsqu'ils opèrent en dehors d'une zone SCTM.
-----------------	-----	--

(Q2004-006.4)

Page 17 — Après le paragraphe 123.3

Insérer :	■ ■	123.4 Bien qu'au niveau international 4 zones maritimes – A1, A2, A3 et A4 – soient définies dans le système SMDSM, le Canada a choisi de n'instaurer les services radio que pour les zones A1 (côtes Est et Ouest), A3 (au large de celles-ci) et A4 (dans l'Arctique). Le service MF ASN n'est pas disponible au Canada; toutefois, les stations côtières gardent l'écoute sur la voie 2182 kHz. Les zones SMDSM canadiennes sont :
		Zone A1 – correspond à la zone de couverture VHF ASN (40 milles des côtes)
		Zone A3 – couverture des satellites géostationnaires Inmarsat (à l'intérieur des parallèles 70°N et 70°S), à l'exclusion de la zone A1.
		Zone A4 – la zone non couverte par A1 et A3 (régions polaires).

(Q2004-006.5)

Page 17 — Après le paragraphe 123.4

Insérer : 123.5 **Radiotéléphone ASN.** — Le radiotéléphone maritime VHF ou MF/HF classique a été amélioré par l'ajout d'une fonction appelée appel sélectif numérique (ASN). Cette fonction est un dispositif de veille numérique automatique sur la ou les fréquences de détresse et d'appel en plus de la veille auditive. Un récepteur ASN ne reçoit que les appels envoyés à son numéro d'identificateur d'appel sélectif du service mobile maritime (ISMM), et les appels « à tous les navires » dans sa zone de réception. Une fois le contact établi par le récepteur ASN, les communications peuvent se poursuivre de vive voix sur une autre fréquence.

(Q2004-006.6)

PARTIE 4 – Édition 06/2004
CORRECTIONS AUX INSTRUCTIONS ET AUX GUIDES NAUTIQUES

Page 17 — Après le paragraphe 123.5

Insérer : 123.6 **NAVTEX.** — Le récepteur NAVTEX que l'on retrouve à bord des navires est un système de communication unidirectionnelle, c'est à dire qu'il reçoit mais ne transmet pas. Il imprime l'information de sécurité maritime (MSI) qui est transmise par la GCC.

(Q2004-006.7)

Page 17 — Après le paragraphe 123.6

Insérer :		123.7 Satellites Inmarsat. — Le réseau de satellites Inmarsat (A, B et C) permet des communications en téléphonie (Inmarsat A et B seulement) et par télex et télétext partout au monde, sauf dans les régions polaires. Dans les régions où il n'existe pas d'installation côtière de VHF ou MF/HF ASN, le système Inmarsat sera utilisé tant pour les appels de détresse que pour les MSI et les communications avec les installations côtières.
-----------	---	---

(Q2004-006.8)

Page 17 — Après le paragraphe 123.7

Insérer :		123.8 RLS. — La radiobalise de localisation des sinistres est une petite balise flottante et portative qui, lorsqu'elle est activée, envoie un signal de détresse. On retrouve deux classes de balises : la RLS de classe 1 est à dégagement libre et activation automatique, alors que la RLS de classe 2 doit être activée manuellement. Dans ces classes, il existe 4 types de RLS. Les types de balises les plus courantes sont celles qui émettent sur la fréquence 406 MHz et utilisent les satellites COSPAS/SARSAT, et les RLS Inmarsat qui émettent dans la bande des 1,6 GHz. Le signal que ces balises transmettent permet de localiser la RLS et d'en identifier le propriétaire. Note : il est essentiel que la balise soit enregistrée dans la base de données nationales sur les balises (au 1-800-727-9414).
-----------	---	--

(Q2004-006.9)

Page 17 — Après le paragraphe 123.8

Insérer : 123.9 **SART.** — Le SART est un transpondeur radar portatif qui permet la localisation de l'embarcation de sauvetage après qu'un navire a envoyé un appel de détresse. Le SART utilise les mêmes fréquences que le radar de marine (3 cm); lorsqu'il capte des ondes radar, le SART émet des signaux qui apparaissent sur l'écran radar comme une série de points, indiquant ainsi sa position. Le transpondeur doit être apporté dans l'embarcation de sauvetage lors de l'abandon du navire.

(Q2004-006.10)

Page 19 — Supprimer le paragraphe 143.

(Q2004-006.11)

Page 38 — Supprimer le paragraphe 45

Remplacer par : 45 **Étalonnage des radiogoniomètres.** — Sur demande préalable au centre SCTM d'Halifax, seul un radiophare situé à Halifax (N.-É.) (44°41'N, 63°37'W) permet l'étalonnage des radiogoniomètres des navires. Il émet sur la fréquence 286 kHz. Pour plus d'information, consulter la publication *Aides radio à la navigation maritime (Atlantique ...)*.

(Q2004-006.12)

ATL 101 — Terre-Neuve, Côtes Nord-Est et Est, première édition, 1997 —

Page 3 — Paragraphe 23, lignes 1 à 7

Supprimer : «— 243 pieds ... du quai.»

Remplacer par : , s'allongeant sur 161 pieds (49 m) de la côte, est implanté dans le rivage NE de Amelia Cove; les profondeurs varient entre 10 et 13 pieds (3,1 et 4 m) le

PARTIE 4 – Édition 06/2004
CORRECTIONS AUX INSTRUCTIONS ET AUX GUIDES NAUTIQUES

long de la face externe, du côté de la mer et longue de 220 pieds (67 m). Le quai a une hauteur de 3 pieds (0,9 m) environ. Un haut-fond asséchant gît à quelque 36 pieds (11 m) au SE de la partie du quai qui est attenante au rivage; la prudence s'impose. Plusieurs bâtisses sont attenantes à la face interne du quai.

(N2004-03.2)

Page 3 — Paragraphe 27, ligne 3 (ré : correction émise dans l'Édition mensuelle n° 4/1999)
 Supprimer : de danger isolé
 Remplacer par : cardinale Est

(N2004-03.3)

Page 80 — Paragraphe 93, ligne 13 – après «habituellement,»
 Insérer : marqué par la **bouée** lumineuse cardinale Nord DJD
 (364.7),

(N2004-03.4)

ATL 102 — Terre-Neuve, Côtes Est et Sud, première édition, 1995 —

Page 33 — Paragraphe 297, lignes 2 et 3
 Supprimer : une profondeur de 6,1 m (20 pi)
 Remplacer par : des profondeurs variant entre 7,2 et 8 m (24 et 26 pi)

(N2004-03.5)

Page 33 — Paragraphe 297, ligne 5 (ré : correction émise dans l'Édition mensuelle n° 3/1998)
 Supprimer : 6,9 m
 Remplacer par : 7 m

(N2004-03.6)

ATL 110 — Fleuve Saint-Laurent — Cap Whittle/Cap Gaspé aux Escoumins et île d'Anticosti, deuxième édition, 2002 —

Page 11 — Après le paragraphe 117

Insérer :	117.1 Avertissement. — Des aires d'aquaculture , marquées par des bouées non lumineuses (privé), sont situées à l'Est et à l'Ouest de l' île à Mouton ; un rapide courant de marée règne dans ce secteur.	
-----------	--	--

(Q2003-073.1)

Pages 11 et 12 — Paragraphe 118, lignes 2 à 5
 Supprimer : «et le **havre de** ... et sont accessibles.»
 Remplacer par : est un bon havre pour des navires de taille moyenne et est accessible

(Q2003-073.2)

Page 12 — Supprimer le paragraphe 119
 Remplacer par : 119 On retrouve un **mouillage** protégé pour les vents de tous les secteurs au NW de l'île Sainte-Geneviève, par fond de vase de 9 à 10 fm (16,5 à 18,3 m); et, pour les embarcations, entre la **Petite île Sainte-Geneviève (île de l'Ancre)** et l'île Sainte-Geneviève, par fond de 14 pi (4,3 m).

(Q2003-073.3)

Page 13 — Supprimer le paragraphe 134
 Remplacer par : 134 Une **station de sauvetage** saisonnière de la Garde côtière canadienne opère depuis Havre-Saint-Pierre. Toute demande d'assistance peut être adressée, en tout temps, au *Centre de sauvetage maritime de Québec (MRSC Québec)* via les centres SCTM par radiotéléphone VHF sur la voie 16 (156,8 MHz) ou sur la fréquence 2182 kHz, ou encore par téléphone au numéro 1-800-463-4393. Lorsqu'un navire est en situation de détresse ou d'urgence, et que la demande d'assistance ne peut être émise en utilisant la voie 16 ou la fréquence 2182, il est possible pour les détenteurs de certains modèles de téléphone cellulaire de composer directement *16 ce qui les mettra directement en communications avec le centre SCTM le plus près. **Il est important de noter cependant que l'utilisation du téléphone cellulaire ne permet pas à la Garde côtière**

PARTIE 4 – Édition 06/2004
CORRECTIONS AUX INSTRUCTIONS ET AUX GUIDES NAUTIQUES

de relever la provenance de l'appel et que certaines zones sur les plans d'eau n'offrent pas de couverture du signal cellulaire.

(Q2004-041.1)

Page 15 — **Tableau 1.2 Quais de Havre-Saint-Pierre**

Porter la correction suivante dans la colonne «**Remarques**»

Poste	Remarques
Quai public	Accostage interdit; hangar : 750 m ² ; aire d'entreposage : 2 200 m ²

(Q2004-042.1)

Page 42 — Supprimer le paragraphe 40

Remplacer par : ⁴⁰ Une **station de sauvetage** saisonnière de la Garde côtière canadienne opère depuis Rivière-au-Renard. Toute demande d'assistance peut être adressée, en tout temps, au *Centre de sauvetage maritime de Québec (MRSC Québec)* via les centres SCTM par radiotéléphone VHF sur la voie 16 (156,8 MHz) ou sur la fréquence 2182 kHz, ou encore par téléphone au numéro 1-800-463-4393. Lorsqu'un navire est en situation de détresse ou d'urgence, et que la demande d'assistance ne peut être émise en utilisant la voie 16 ou la fréquence 2182, il est possible pour les détenteurs de certains modèles de téléphone cellulaire de composer directement *16 ce qui les mettra directement en communications avec le centre SCTM le plus près. **Il est important de noter cependant que l'utilisation du téléphone cellulaire ne permet pas à la Garde côtière de relever la provenance de l'appel et que certaines zones sur les plans d'eau n'offrent pas de couverture du signal cellulaire.**

(Q2004-041.2)

Page 46 — Après le paragraphe 63

Insérer : ^{63.1} À 0,4 mille en amont de Petite-Vallée, la pointe rocheuse s'avance de 0,1 mille vers le large et se termine par un **rocher** découvrant isolé. Plus en amont et à 1,2 mille à l'WNW de Petite-Vallée, le **rocher de la Petite Vallée** est un îlot isolé qui émerge à 0,2 mille de la côte.



(Q2004-046.1)

Page 65 — **Tableau 3.2 Quais du port de Baie-Comeau**

Porter les corrections suivantes dans la colonne «**Profondeur**»

Poste	Profondeur mètres
Quai privé Alcoa	
2	9,7*
3	9,7*

(Q2004-030.1)

ATL 111 — Fleuve Saint-Laurent — Île Verte à Québec, deuxième édition, 1999 —

Page 63 — Supprimer le paragraphe 126 et le pictogramme de port de plaisance qui lui est attenant.

(Q2004-043.1)

Page 74 — **Tableau des services des ports de plaisance**

Supprimer tous les renseignements relatifs au Club Nautique Chicoutimi-Nord.

(Q2004-043.2)

ATL 112 — Fleuve Saint-Laurent — Cap-Rouge à Montréal et rivière Richelieu, deuxième édition, 2001 —

Page 36 — Paragraphe 167, dernière ligne

Ajouter : avec une bande noire. Chaque feu porte aussi un deuxième **feu**, visible sur tout l'horizon.

(Q2004-045.1)

PARTIE 5 – Édition 06/2004
CORRECTIONS AUX LIVRES DES FEUX, DES BOUÉES ET DES SIGNAUX DE BRUME

No.	Nom	Position ----- Latitude N. Longitude W.	Caracté- ristiques 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
-----	-----	--	------------------------------	---	-------------------------	---	--

TERRE-NEUVE

78.12	West Mark Rock - Bouée lumineuse PL1	46 51 07.9 55 47 31.8	F G	4s	.....	.....	Espar verte, marquée "PL1".	Saisonnier. Carte:4642 Éd. 06/04 (N04-044)
403.8	Lumsden							Rayer du Livre. Carte:4857 Éd. 06/04 (N04-041)
507.51	Petty Harbour Shoal - Bouée lumineuse MP1	Entrée du havre Petty. 47 27 51.7 52 42 05.3	F G	4s	.....	.....	Espar verte, marquée "MP1".	Saisonnier. Carte:4845 Éd. 06/04 (N04-043)

ATLANTIQUE

686	Chedabucto Bay - Bouée à sifflet lumineuse CA							Rayer du Livre. Carte:4335 Éd. 06/04 (G04-064)
686.3	Chedabucto Bay - Bouée à cloche lumineuse CC							Rayer du Livre. Carte:4335 Éd. 06/04 (G04-065)
686.4	Chedabucto Bay - Bouée lumineuse CE							Rayer du Livre. Carte:4307 Éd. 06/04 (G04-066)
694.4 H3427	Cahil Rock - alignement	Au Sud de la roche. 45 34 13.2 61 21 17.5	F Y FI W	..... 4s	12.9 13.5	18	Tour à claire-voie triangulaire, marque de jour blanche, bande verticale rouge. 12.7	Visible sur l'alignement. À longueur d'année.
694.5 H3427.1		304°46' 176.1m du feu antérieur.	Oc Y FI W	11s 4s	27.5 28.1	18	Tour à claire-voie triangulaire, marque de jour blanche, bande verticale rouge. 12.3	
878	Port Hood - alignement	Près de l'extrémité du quai. 46 01 02.8 61 32 25.6	FI G	4s	5.5	3	Tour à claire-voie, partie inférieure fermée, marque de jour blanche, bande verticale rouge. 5.1	Fonctionne de nuit seulement. Saisonnier.
879		007°43' 828.8m du feu antérieur.	F G	.....	18.4	.....	Mât à claire-voie triangulaire, partie inférieure fermée, marque de jour blanche, bande verticale rouge. 3.6	Visible sur l'alignement. Fonctionne de nuit seulement. Saisonnier. Carte:4448 Éd. 06/04 (G04-072)
1118.5	Cocagne Bar	Coin SE. du quai. 46 24 28.3 64 36 55.3	FI R	3s	5.7	4	Tour à claire-voie carrée. 5.1	Lum. 1 s; obs. 2 s. Fonctionne de nuit seulement. Saisonnier. Carte:4909 Éd. 06/04 (G04-075)

PARTIE 5 – Édition 06/2004
CORRECTIONS AUX LIVRES DES FEUX, DES BOUÉES ET DES SIGNAUX DE BRUME

No.	Nom	Position ----- Latitude N. Longitude W.	Caracté- ristiques 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
-----	-----	--	------------------------------	---	-------------------------	---	--

ATLANTIQUE

1230	Lower Neguac, quai - alignement								Rayer du Livre.
1231									Carte:4911 Éd. 06/04 (G03-166, G04-068)
1340.2 H1610	Belledune, quai	Extrémité du brise- lames. 47 54 47 65 50 18.7	Oc R	3s 9.8	15	Tour à claire-voie carrée, marque de jour rectangulaire rouge et blanche. 8.3		Lum. 2 s; obs. 1 s. À longueur d'année.	Carte:4920 Éd. 06/04 (G04-077)
1421	Grande-Grève	48 47 33.3 64 13 36.4	Iso R	2s 8.0	4	Mât carré. 6.3		Fonctionne de nuit seulement. À longueur d'année.	Carte:4485 Éd. 06/04 (L04-051)
1705.6 H2042	Matane, brise- lames Ouest	Extrémité du brise- lames Ouest. 48 50 56.4 67 34 39.2	FI R	6s 12.1	6	Tour carrée. 6.6		Lum. 1 s; obs. 5 s. Fonctionne de nuit seulement. À longueur d'année.	Carte:1236 Éd. 06/04 (L04-070)
1716 H2054	Baie-Comeau	Extrémité du quai. 49 14 09.1 68 07 43.3	FI R	6s 12.4	17	Tour à claire-voie. 9.6		Lum. 1 s; obs. 5 s. À longueur d'année.	Carte:1226 Éd. 06/04 (L03-405)
1960.8	<i>Yacht Club de Québec - Bouée lumineuse</i>	46 46 56.1 71 13 52.3	FI Y	4s .....	.....	<i>Blanche et orange, marquée "Yacht Club de Québec".</i>		<i>Aide privée. Saisonnier.</i>	Carte:1316 Éd. 06/04 (L04-067)
2311.51	<i>Bouée lumineuse MC4</i>	<i>Embouchure Rivière des Mille Îles. 45 42 01.7 73 31 14.8</i>	Q R	1s .....	.....	<i>Espar rouge, marquée "MC4"</i>		<i>Saisonnier.</i>	Carte:1509 Éd. 06/04 (L04-074)
2330 H2482	Île Deslauriers - alignement	Côté Est de l'île. 45 42 44.8 73 26 22.8	Iso G	1s 10.7	14	Tour à claire-voie, marque de jour orange, bande verticale noire. 6.6		Visible sur l'alignement. Fonctionne de nuit seulement. À longueur d'année.	
2331 H2482.1		217°32' 2653.3m du feu antérieur.	Iso G	1s 31.9	14	Tour rectangulaire, marque de jour orange, bande verticale noire. 26.0		Visible sur l'alignement. Fonctionne de nuit seulement. À longueur d'année.	
			Iso G	2s	4			Visible 360°. Fonctionne de nuit seulement.	Carte:1310 Éd. 06/04 (L04-013)

PARTIE 5 – Édition 06/2004
CORRECTIONS AUX LIVRES DES FEUX, DES BOUÉES ET DES SIGNAUX DE BRUME

No.	Nom	Position ----- Latitude N. Longitude W.	Caracté- ristiques 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
-----	-----	--	------------------------------	---	-------------------------	---	--

ATLANTIQUE

2344 H2487	Varennes (Traverse de l'Île aux Vaches) - alignement	Rive Sud. 45 41 12.8 73 26 32.9	F G	.....	12.2	14	Tour cylindrique, marque de jour orange, bande verticale noire. 9.4	Visible sur l'alignement. Feu de secours. À longueur d'année.
			F G	.....	11.9	6		Visible 360°.
2345 H2487.1		032°35' 325.8m des feux antérieurs.	F G	.....	22.7	14	Tour à claire-voie, marque de jour orange, bande verticale noire. 18.8	Visible sur l'alignement. Feu de secours. À longueur d'année.
			F G	.....	22.6	6		Visible sur 360°.

Carte:1310
Éd. 06/04 (L04-023)

EAUX INTÉRIEURES

274.4	Écluse d'Iroquois - alignement de							Rayer du Livre.
274.5								
274.4	Écluse d'Iroquois - Feu de direction	44 50 42.7 75 18 10.4	F W	.....	10.1	17	Tour à claire-voie blanche, marque de jour triangulaire orange, bande verticale noire. 8.1	Visible sur un relèvement de 026°. Saisonnier.
								Carte:1434 Éd. 06/04 (B04-004, 010)
846	Lockerbie Rock - Bouée lumineuse TN11	NW.de la roche. 44 32 14.6 80 13 48.6	F G	4s	.....	.....	Espar verte, marquée "TN11".	(Espar d'hiver). Saisonnier.
								Carte:2283 Éd. 06/04 (D04-032)
849	Collingwood - Bouée lumineuse TN12	Approche extérieure du havre. 44 31 11 80 13 35	F R	4s	.....	.....	Espar rouge, marquée "TN12".	(Espar d'hiver). Saisonnier.
								Carte:2283 Éd. 06/04 (D04-033)
985	Burnt Island Bank - Bouée lumineuse J13	À l'Est du banc. 45 54 17.2 81 35 21.3	F G	4s	.....	.....	Espar verte, marquée "J13".	(Espar d'hiver). Saisonnier.
								Carte:2245 Éd. 06/04 (D04-049)
989.3	Caroline Rocks - Bouée lumineuse EE6	À l'Ouest des rochers. 46 00 08.8 81 43 13.3	F R	4s	.....	.....	Espar rouge, marquée "EE6".	(Espar d'hiver). Saisonnier.
								Carte:2245 Éd. 06/04 (D04-051)
989.4	Duncan City Rock - Bouée lumineuse EE5	À l'Est du rocher. 46 00 14 81 43 26.6	F G	4s	.....	.....	Espar verte, marquée "EE5".	(Espar d'hiver). Saisonnier.
								Carte:2245 Éd. 06/04 (D04-052)
1015.5	Middle Bank - Bouée lumineuse JD14	Au SW. du banc. 45 59 42.1 82 19 02.7	F R	4s	.....	.....	Espar rouge, marquée "JD14".	(Espar d'hiver). Saisonnier.
								Carte:2257 Éd. 06/04 (D04-059)

PARTIE 5 – Édition 06/2004
CORRECTIONS AUX LIVRES DES FEUX, DES BOUÉES ET DES SIGNAUX DE BRUME

No.	Nom	Position ----- Latitude N. Longitude W.	Caracté- ristiques 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
-----	-----	--	------------------------------	---	-------------------------	---	--

EAUX INTÉRIEURES

1021	Innes Island - Bouée lumineuse J74	Au Sud de l'île. 46 02 07.1 82 21 10.7	F R	4s	.....	.....	Espar rouge, marquée "J74".	(Espar d'hiver). Saisonnier.	Carte:2257 Éd. 06/04 (D04-060)
1053	Plummer Bank - Bouée lumineuse K8	Abords du banc. 46 17 46.5 83 54 38	F R	4s	.....	.....	Espar rouge, marquée "K8".	(Espar d'hiver). Saisonnier.	Carte:2250 Éd. 06/04 (D04-064)
1355	Feneion Falls (Entrée Ouest)							Rayer du Livre.	Carte:2025 Éd. 06/04 (B04-012)
1356	Entrée Est de Rosedale							Rayer du Livre.	Carte:2025 Éd. 06/04 (B04-013)
1357	Entrée Ouest de Rosedale - Bouée lumineuse N52							Rayer du Livre.	Carte:2025 Éd. 06/04 (B04-016)
1358	Laidlaw Point							Rayer du Livre.	Carte:2025 Éd. 06/04 (B04-014)
1611.1	Entrée de Poplar River							Rayer du Livre.	Carte:6241 Éd. 06/05 (D04-019)
1638.1	Dog Point	Extrémité Sud de la pointe. 52 25 18 100 01 30	FI W	4s	6.8	.....	Mât cylindrique, marque de jour rectangulaire rouge et blanche. 6.1	Saisonnier.	Carte:6272 Éd. 06/04 (D04-013)
1640								Rayer du Livre.	
1641	Maggie Island - alignement								Carte:6272 Éd. 06/04 (D04-014, 015)

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° _____)

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, Systèmes à la navigation maritimes
Garde côtière canadienne
Ministère des Pêches et Océans
Ottawa (ON) K1A 0E6

OU

Hydrographe fédéral
Service hydrographique du Canada
Ministère des Pêches et Océans
Ottawa (ON) 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.

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