

## 7A Planification d'un voyage pour les navires qui prévoient naviguer dans les eaux du Nord canadien

### 1 Objet

Cet avis vise à aider les navigateurs, les propriétaires et les exploitants de navires qui prévoient naviguer dans les eaux du Nord canadien à préparer et à effectuer un voyage sécuritaire.

Les recommandations et les informations fournies dans cet avis se veulent un complément à toute autre obligation légale du propriétaire, de l'exploitant, du capitaine et de toute autre personne ayant un intérêt dans le navire, ainsi qu'à tout exercice d'une diligence raisonnable et toute bonne pratique de matelotage exigés d'un capitaine de navire.

### 2 Contexte

L'Arctique canadien présente un grand nombre de défis pour la navigation maritime à cause des conditions climatiques, des basses températures, de l'état des glaces variables et de la géographie. La région est isolée et vaste, ce qui rend difficiles les activités de réparation, de sauvetage et de dépollution. Les routes, les bandes d'atterrissage et les ports sont peu nombreux et éloignés les uns des autres, alors que les ressources de recherche et sauvetage sont limitées. En cas d'urgence, il est possible de puiser des ressources d'autres services nécessaires comme le déglacage et le ravitaillement des communautés. De plus, l'Arctique canadien est sensible sur le plan environnemental et prend du temps à se remettre des dommages. Un incident de pollution pourrait donc être lourd de conséquences. Le navigateur doit se rappeler que la plupart des eaux de l'Arctique canadien n'ont pas fait l'objet d'études en fonction des normes modernes.

Par conséquent, pour naviguer dans l'Arctique, il faut pouvoir compter sur un équipage qui possède des connaissances spécialisées. Un voyage sécuritaire commence avec un plan de voyage détaillé qui tient compte des conditions, des défis sur le plan de la navigation et des dangers propres à l'Arctique canadien ainsi que des capacités et des limites opérationnelles du bâtiment.

### 3 Planification d'un voyage

Les Directives pour la planification du voyage de l'Organisation maritime internationale (OMI) et les dispositions du *Code international pour les navires naviguant dans les eaux polaires* ([Code polaire](#)) (en anglais seulement) de l'OMI doivent être prises en compte lors de la planification d'un voyage dans les eaux arctiques canadiennes. Le [chapitre 11 du Code polaire](#) (en anglais seulement) fait référence à la planification des voyages et contient des renseignements sur la réalisation d'un voyage en toute sécurité.

Le Règlement de 2020 sur la *sécurité de la navigation* ([RSN 2020](#)) oblige le capitaine d'un navire, avant que celui-ci n'entreprenne un voyage, à planifier le voyage en prenant connaissance de l'annexe à la [résolution A.893\(21\) de l'OMI](#) intitulée *Directives pour la planification du voyage* (en anglais seulement). Si des cartes, des documents et des publications doivent être conservés à bord en vertu de l'article 142 du [RSN 2020](#), le capitaine doit utiliser ces cartes, ces documents et ces publications dans la mesure où ils concernent la planification du voyage.

Pour la navigation dans l'Arctique canadien, il est particulièrement pertinent de noter que le plan de voyage doit, entre autres, prévoir tous les dangers connus sur le plan de la navigation et toutes les conditions météorologiques défavorables; il doit également éviter, autant que possible, toute mesure ou activité qui pourrait nuire à l'environnement. Les navires à passagers devraient également tenir compte de la [résolution A.999\(25\) de l'OMI](#), *Directives sur la planification de voyage applicables aux navires à passagers exploités en zones éloignées* (en anglais seulement) et *Lignes directrices concernant l'exploitation des navires à passagers dans les eaux arctiques canadiennes* de Transports Canada ([TP 13670 F](#)).

Transports Canada a élaboré les *Lignes directrices pour l'évaluation du risque dû à l'opération dans les glaces* (TP 15383). L'information doit servir à des fins de planification et d'exploitation et est rédigée à l'intention d'un public diversifié, incluant les concepteurs de navires, les organismes reconnus, les propriétaires et exploitants de navires, les sociétés de gestion des navires, les agences de communication et d'information sur les glaces, la population en général et surtout l'équipe sur la passerelle. Il est possible de commander cette publication en communiquant avec : [marinesafety-securitemaritime@tc.gc.ca](mailto:marinesafety-securitemaritime@tc.gc.ca).

#### 4 Les cartes et les avis

À l'heure actuelle, moins de 15 % des eaux de l'Arctique ont fait l'objet de levés en fonction des normes modernes. De plus, le navigateur doit être au courant des données horizontales utilisées dans les cartes. Les positions du Système mondial de navigation par satellites (GNSS) peuvent uniquement être représentées graphiquement directement sur des cartes du NAD 83 (équivalentes à celles du WGS 84). Pour ce qui est des cartes utilisant d'autres données, les corrections appropriées doivent être apportées. Certaines cartes de l'Arctique ne comportent pas de données de référence et, par conséquent, aucune correction n'est disponible pour ces cartes. Dans ces cas, d'autres sources d'information sur la position devraient être utilisées, comme le radar et les lignes de position visuelles, lorsque cela est possible. Il est toujours recommandé d'utiliser plus d'un moyen pour déterminer la position.

Comme toujours, les navigateurs doivent utiliser des cartes nautiques et des publications nautiques à jour pour planifier chaque voyage.<sup>1</sup> Cela comprend l'utilisation des [Avis aux navigateurs](#) annuels et mensuels et les [Instructions nautiques pour le Nord du Canada](#). Soulignons qu'étant donné les défis présentés par la cartographie des eaux du Nord canadien, la confirmation des anomalies dans les cartes et l'entretien des aides à la navigation, les navigateurs doivent s'assurer de tenir compte de tous les [avertissements de navigation](#) (radiodiffusés et écrits) et des [avertissements NAVAREA](#) en vigueur dans la région. De plus amples renseignements peuvent être obtenus auprès de la Garde côtière canadienne (GCC).

- Pour connaître la liste des cartes et des publications requises à bord du navire, veuillez consulter le [RSN 2020](#), partie 1, division 6. Avant de les utiliser pour planifier et réaliser un voyage, le capitaine d'un navire doit s'assurer que les cartes, les documents et les publications exigés en vertu de la présente division sont corrects et à jour, et fondés sur les renseignements contenus dans les [avis aux navigateurs](#) ou dans un [avertissement de navigation](#).
- L'attention est également attirée sur l'article 7 du [Règlement sur les abordages](#) en ce qui concerne les *Avis aux navigateurs* et les *Avis à la navigation*.

#### 5 Service d'information sur les glaces, rapports NORDREG et plan de navigation

La GCC offre un service d'information sur les glaces à l'appui des navires qui naviguent dans les eaux du Nord canadien pendant la saison de navigation. Les navires peuvent obtenir des renseignements actualisés sur l'état des glaces, des conseils au sujet des routes et un soutien pour les aides à la navigation et les brise-glaces, lorsqu'il y en a et si on juge que c'est nécessaire, en communiquant avec les services de trafic maritime du Nord canadien ([NORDREG](#)). Les conditions météorologiques, les avis sur la présence de glaces et les prévisions sont également radiodiffusés quotidiennement. Les navires assujettis au [Règlement sur la zone de services de trafic maritime du Nord canadien](#) doivent rendre compte à NORDREG, conformément au Règlement.

Les navires qui ne sont pas tenus de rendre compte à NORDREG doivent au moins présenter un plan de navigation à une personne responsable. Cette personne doit avoir reçu la directive de communiquer avec le Centre conjoint de coordination de sauvetage si le navire est échu. S'il est impossible de présenter un plan de navigation à une personne responsable, le plan de navigation peut être présenté par téléphone, par radio ou en personne à un centre de Services de communications et de trafic maritimes ([SCTM](#)). En mer, les capitaines et les exploitants qui n'ont pas présenté de plan de navigation sont encouragés à faire état quotidiennement de leur position pendant les longs voyages. Après le voyage, le plan de navigation doit être fermé ou désactivé. Autrement, une recherche non fondée pourrait être menée.

---

<sup>1</sup> <https://www.charts.gc.ca/publications/index-fra.html>

Tous les navires auxquels s'applique la partie 1 du *Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique (RSNPPA)* doivent produire un rapport, de la manière prévue à l'article 9 de ce règlement. La rubrique 8 de cet avis comporte de plus amples renseignements sur le sujet.

On recommande de consulter la publication [Aides radio à la navigation maritime](#) de la GCC pour obtenir de plus amples renseignements, y compris des détails sur la zone NORDREG, sur les rapports, sur les fréquences radio, et sur les heures de communication et de radiodiffusion navire-terre.

## 6 Navigation dans les glaces en eaux canadiennes

La publication [Navigation dans les glaces en eaux Canadiennes](#) de la GCC décrit les précautions nécessaires que doivent prendre les navires naviguant dans les eaux canadiennes recouvertes de glaces. Le document donne aux capitaines et aux officiers de quart les renseignements nécessaires pour bien comprendre les dangers, les techniques de navigation et la réaction du navire. Il comprend des renseignements sur la planification de traversées sur les routes prises par les glaces et les principes de navigation à de hautes latitudes. Chaque navire de 100 tonneaux de jauge brute ou plus naviguant dans les eaux canadiennes où il y a risque de glace doit avoir cette publication à bord et l'utiliser ([RSN 2020](#)).

## 7 Planification des urgences

Deux échouements survenus à la saison de navigation dans l'Arctique canadien de 2010, et un en 2018, rappellent l'importance de la planification des urgences et de l'évaluation des risques. Comme il est énoncé dans les *Directives pour la planification du voyage* de l'OMI ([A.893\(21\)](#) en anglais seulement), le plan de voyage détaillé devrait inclure, entre autres, « *les plans d'urgence indiquant les mesures de remplacement à prendre pour mettre le navire en eau profonde ou le diriger vers un port de refuge ou un lieu de mouillage sûr en cas de situation critique nécessitant l'abandon du plan, compte tenu de l'existence à terre de procédures et de matériel d'intervention d'urgence, ainsi que de la nature de la cargaison et de la situation critique elle-même* ». L'accès aux services de soutien d'urgence est très limité dans les eaux de l'Arctique canadien. Le propriétaire du navire peut vouloir organiser une assistance d'urgence avant le voyage, y compris le remorquage, l'assistance au sauvetage et le soutien sur la façon de faire face à un déversement.

## 8 Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques et Code polaire

Les navires qui ont l'intention de naviguer dans les eaux arctiques canadiennes doivent se conformer à certaines exigences uniques en plus de celles communes aux navires qui sont exploités ailleurs au Canada. La nature de ces exigences supplémentaires varie d'un navire à l'autre et dépend, entre autres, du type de navire, de la taille du navire, de la zone d'exploitation ou de l'activité à laquelle le navire participe. La *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques (LPPEA)* et les règlements associés définissent ces exigences particulières. Les principaux objectifs concernent :

- les dangers uniques qui sont associés aux activités polaires;
- les difficultés supplémentaires des activités polaires pour les navires, leurs systèmes et leurs manœuvres (y compris la navigation); et
- la vulnérabilité des communautés côtières de l'Arctique et des écosystèmes polaires aux activités de navigation.

Le [Code polaire](#) est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2017, mise en œuvre au Canada avec le *Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique (RSNPPA)* et transmis aux navigateurs dans le [BSN no 05/2018](#). Le Code polaire est obligatoire pour les navires qui sont exploités en vertu de la *Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS)* et de la *Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL)*. Il régit la conception, la construction, l'équipement, l'exploitation, la formation, la recherche et le sauvetage, ainsi que les questions de protection de l'environnement en ce qui a trait aux navires qui évoluent dans les eaux polaires.

On peut connaître les détails des exigences du Canada et les directives additionnelles pour les navires exploités dans ses eaux arctiques en consultant le site Web de Transports Canada à l'adresse [Transport maritime](#) et en communiquant avec le bureau de Sécurité et sûreté maritimes de la [Région des Prairies et du Nord de Transports Canada](#).

### 8.1 Dates de zone, SRGNA et POLARIS

Les eaux arctiques sous juridiction canadienne sont divisées en 16 zones. Le *Décret sur les zones de contrôle de la sécurité de la navigation* ([DCSN](#)) définit ces zones. L'annexe 1 du [RSNPPA](#) indique les premières dates d'entrée et les dernières dates de sortie pour chaque zone et chaque catégorie de navires. Les zones ont été organisées de manière à ce que la zone 1 présentait historiquement les conditions de glace les plus difficiles, et la zone 16, les conditions les plus faciles. Les navires plus robustes pour la navigation dans les glaces peuvent évoluer plus longtemps dans les zones dont le degré de gravité est plus élevé.

Les navires ayant l'intention de naviguer en dehors des dates de ce système normatif peuvent utiliser le système des régimes de glaces pour la navigation dans l'Arctique (SRGNA) ou le système d'indexation du risque pour l'évaluation des limites d'exploitation dans les eaux polaires (POLARIS). Le SRGNA et POLARIS sont des méthodologies qui visent à déterminer le risque opérationnel des glaces en tenant compte de la catégorie de glace d'un navire et des conditions de glace dominantes observées depuis la passerelle du navire. Transports Canada reconnaît que, selon le système utilisé, les résultats d'exploitation peuvent varier légèrement pour des bâtiments et des régimes de glaces identiques. Pour aider à résoudre certaines situations risquant de présenter un tel écart, les règlements exigent que tous les bâtiments de classe polaire et/ou tous les bâtiments construits après le 1<sup>er</sup> janvier 2017 utilisent le système POLARIS. Quant aux navires construits avant cette date et munis d'un certificat de navire polaire, ils doivent utiliser le système stipulé sur le certificat. Tous les autres navires peuvent utiliser le SRGNA ou le système POLARIS lorsqu'ils naviguent à l'extérieur de ces dates. Ces navires sont tenus de soumettre leur message en vertu du RSNPPA ou du système POLARIS lorsqu'ils entrent la première fois dans chaque zone du [DCSN](#) ou advenant la modification de leur itinéraire. Voir le [RSNPPA](#) en ce qui concerne l'application.

Les détails concernant le SRGNA sont présentés dans le document [TP 12259F - Normes pour le système des régimes de glaces pour la navigation dans l'arctique \(SRGNA\)](#). Pour plus d'informations sur la façon d'utiliser les dates de zone, le SRGNA et POLARIS, voir les *Lignes directrices pour l'évaluation du risque dû à l'opération dans les glaces* (TP 15383).

### 8.2 Certificat de navire polaire (CNP) et Manuel d'exploitation dans les eaux polaires

L'article 6 du [RSNPPA](#) a pour effet de rendre les exigences du Code polaire relatives à la sécurité applicables à certains navires évoluant dans les eaux polaires. Tous les navires régis par l'article 5 du [RSNPPA](#) et qui entendent évoluer dans les eaux polaires doivent détenir à bord un certificat de navire polaire (CNP) valide. En ce qui concerne les navires canadiens, le CNP sera généralement délivré par un organisme reconnu. Ces navires devront également avoir à leur bord un Manuel d'exploitation dans les eaux polaires ([MEEP](#), en anglais seulement). Le MEEP fournira au propriétaire, à l'exploitant, au capitaine et à l'équipage suffisamment d'information sur les capacités et les limites opérationnelles du navire pour faciliter la prise de décisions. Tous les membres d'équipage doivent connaître les procédures et l'équipement décrits dans le [MEEP](#) correspondant aux tâches qui leur sont confiées.

### 8.3 Prévention de la pollution

Le [RSNPPA](#) contient une liste d'exigences en matière de sécurité et de prévention de la pollution qui traitent des risques uniques auxquels sont confrontés les navires évoluant dans l'Arctique canadien. Le règlement comporte certaines exigences du Code polaire, auxquelles on a ajouté quelques modifications canadiennes, qui aident à garantir que les mesures de sécurité strictes et les exigences en matière de rejet de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* sont maintenues.

Sauf indication contraire, les articles relatifs à la prévention de la pollution du [RSNPPA](#) s'appliquent à tous les navires canadiens qui naviguent dans les eaux polaires et aux navires étrangers qui naviguent dans la [ZCSN](#) (y compris les navires de pêche, les embarcations de plaisance et les navires sans moyens de propulsion mécaniques).

## 9 Certificat d'aptitude et navigateurs dans les glaces

Les navires naviguant dans les eaux polaires doivent être dotés d'un équipage suffisamment formé, compétent et expérimenté pour évoluer dans des conditions polaires. En ce qui concerne les eaux arctiques canadiennes, les exigences sont présentées dans le [Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique](#).

### Exigences en matière de formation et de compétences du personnel en vertu du Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique

	Exigences basées sur les conditions de glace ou les dates de zone**			
	Code polaire			Dates hors zone sur la ligne 14 du calendrier
	Libre de glace	Large	Autres eaux	
Navires à passagers certifiés en vertu du chapitre 1 de SOLAS		Formation de base à l'intention des capitaines, des seconds et des officiers chargés du quart de la passerelle	Formation avancée à l'intention des capitaines et des seconds.	
Pétroliers présentant une jauge brute de 500 tonneaux ou plus certifiés en vertu du chapitre 1 de la convention SOLAS			Formation de base à l'intention des officiers chargés du quart de la passerelle	
Autres navires présentant une jauge brute de 500 tonneaux ou plus				
Navires présentant une jauge brute de 300 tonneaux ou plus (incluant les bateaux de pêche et les embarcations de plaisance).*				Doit avoir à son bord un officier de navigation dans les glaces avec l'expérience telle que décrite au paragraphe 10(2)(b)(i) du <a href="#">RSNPPA</a>  ou  Formation avancée pour les navires exploités dans les eaux polaires
Navires transportant ou remorquant/poussant un bâtiment qui transporte un polluant ou des marchandises dangereuses.				
Navires remorquant/poussant un autre navire présentant un tonnage combiné de 500 tonneaux ou plus*				

\*Navires non certifiés en vertu du chapitre 1 de la convention SOLAS

\*\*Le tableau qui suit est présenté à titre de référence visuelle. Les opérateurs doivent consulter le RSNPPA et le Code polaire pour obtenir de plus amples renseignements en lien avec leur navire

## Définitions

1. Les termes dans le domaine des glaces, tels « libre de glace » et « eaux libres » sont définis dans le *Code international pour les navires naviguant dans les eaux polaires* (Code polaire).
2. La formation de base et la formation avancée pour les navires évoluant dans les eaux polaires, comme l'exigent le RSNPPA et le Code polaire, sont définies au chapitre V du règlement V/4 de la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW).
3. En vertu de l'expérience décrite à l'article 10(2)(b)(i) du [RSNPPA](#), le navigateur des glaces doit :
  - avoir rempli les fonctions de capitaine ou de responsable du quart à la passerelle pour une durée minimale de 50 jours, dont 30 jours dans les eaux arctiques internationales, alors que le navire sur lequel il remplissait ces fonctions se trouvait dans des conditions de glaces requérant l'aide d'un brise-glace qui a dû réaliser des manœuvres pour éviter que des concentrations de glaces ne mettent le navire en péril.
4. Tous les navigateurs des glaces à bord d'un navire doivent posséder toutes les compétences exigées dans la [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#) pour agir à titre de capitaine ou de responsable du quart à la passerelle.

## Informations supplémentaires et modifications prochaines

Pour connaître les exigences de formation et de certification additionnelles, voir le [Bulletin de la sécurité des navires 01/2018](#), dans lequel on explique le processus permettant aux capitaines, aux officiers et aux autres membres d'équipage d'obtenir un certificat d'aptitude pour les eaux polaires, y compris les détails de la période de mise en place progressive jusqu'en 2020. Alors que le RSNPPA et le Code polaire exigent que les officiers possèdent une certification pour les navires évoluant dans les eaux polaires en vertu de la Convention STCW, les exigences pour obtenir cette certification sont abordées dans les modifications à venir au [Règlement sur le personnel maritime](#).

La présence à bord de personnes qualifiées ou de navigateurs des glaces ne libère pas le capitaine et les officiers de surveillance de l'activité de navigation de leurs devoirs et obligations en ce qui concerne la sécurité du navire et la protection de l'environnement.

## 10 Autres considérations

La section suivante comporte les grandes lignes des mesures recommandées pour atténuer l'impact du transport maritime sur la chasse et la pêche traditionnelles, les zones écologiquement sensibles, les mammifères marins et la migration du caribou dans l'Arctique canadien. Il est fortement recommandé à l'exploitant du navire d'examiner ces mesures avant d'entreprendre un voyage dans l'Arctique canadien.

Le capitaine doit planifier un itinéraire en tenant compte du chapitre 11 du Code polaire et de ce qui suit :

- Information actuelle sur les systèmes de routage pertinents du bâtiment, les recommandations de vitesse et les services du trafic maritime concernant les zones connues de densité de mammifères marins, y compris les zones de migration saisonnière.
- Aires protégées nationales le long du parcours.
  - La section A de l'Avis annuel aux navigateurs contient des renseignements au sujet des lignes directrices sur les mammifères marins et des aires marines protégées, y compris l'Arctique canadien, alors qu'on y fait référence aux exigences réglementaires générales de toutes les aires marines protégées en vertu de la Loi sur les océans qui devraient faire l'objet d'un examen régulier en raison des mises à jour.
  - Il existe des exigences réglementaires pour les navires évoluant dans la zone de protection marine de Tuvaijuittuq.

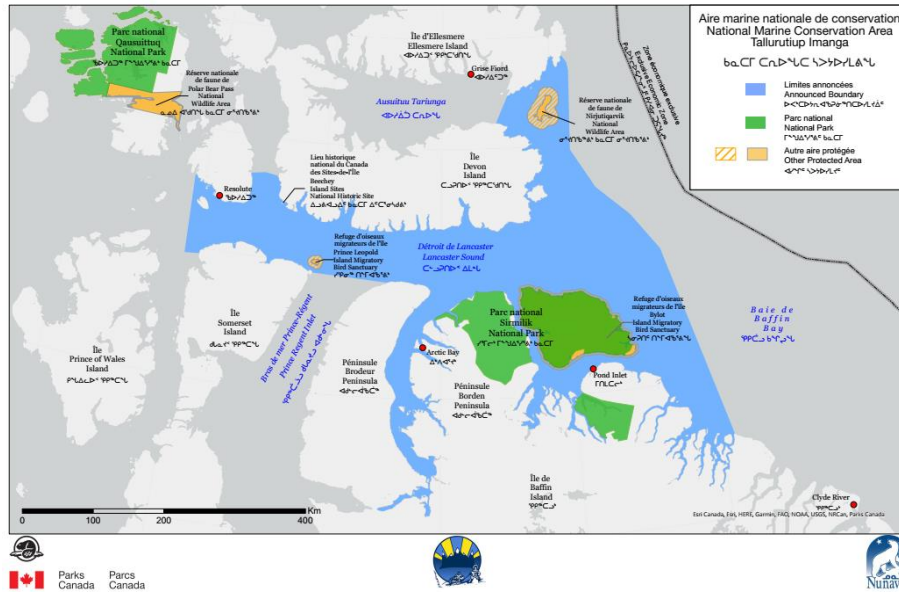


- Des mesures volontaires sont en place pour minimiser les risques de collision avec les navires et les impacts possibles du bruit sous-marin sur les bélugas et les baleines boréales dans les deux zones de protection marines établies (les zones de protection marines Tarium Niryutait et les zones de protection marines Anguniaqvia niqiqyuam) dans l'ouest de l'Arctique canadien dans la région désignée des Inuvialuit.
- Les navires naviguant dans la région de Kitikmeot doivent également consulter la section A de l'Avis annuel aux navigateurs. Précisons que des mesures sont en place afin de protéger les chasseurs et les trappeurs, ainsi que les caribous migrateurs.
- Le navire devrait envisager d'assurer une surveillance additionnelle lorsqu'il transite dans les eaux arctiques canadiennes.
- Il est recommandé que les navires transportent des personnes possédant une connaissance locale de la zone d'opérations du navire.
- Les navires pourraient faire l'objet de décisions touchant la conformité de l'utilisation des terres et l'évaluation des impacts dans l'Arctique canadien. Les navires doivent transmettre aux autorités territoriales compétentes les détails de leur passage prévu avant d'entreprendre un voyage dans les eaux canadiennes (par exemple : Commission d'aménagement du Nunavut et Comité d'étude des répercussions environnementales).
- Lorsqu'ils transitent par l'aire marine nationale de conservation (AMNC) Tallurutiup Imanga, nonobstant les situations d'urgence, les navires doivent naviguer avec prudence et se tenir à une distance sûre et praticable des zones sensibles. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec le surintendant, Nunavut Central, auprès de l'unité de gestion du Nunavut de Parcs Canada.

#### **Aire marine nationale de conservation Tallurutiup Imanga**

Le gouvernement du Canada et l'Association inuite du Qikiqtani ont récemment signé l'Entente sur les répercussions et les avantages pour les Inuits nécessaire à la création de l'Aire marine nationale de conservation (AMNC) Tallurutiup Imanga. L'AMNC Tallurutiup Imanga a une superficie d'environ 108 000 km<sup>2</sup>. Elle comprend les eaux du détroit d'Éclipse, de l'inlet Milne (à l'exclusion du port de Milne), de l'inlet Navy Board et de l'inlet Pond. L'AMNC Tallurutiup Imanga comprend le détroit de Lancaster et constitue l'entrée est du passage du Nord-Ouest. La région est un important terrain de chasse et un endroit où la culture dynamique et le bien-être des Inuits sont étroitement liés à la terre et à la mer. Elle abrite également une vie marine très diversifiée, dont plusieurs espèces sont essentielles au maintien du mode de vie des Inuits.

L'AMNC Tallurutiup Imanga est une zone d'importance écologique primordiale pour les mammifères marins, y compris les phoques, les narvals, les bélugas et les baleines boréales, ainsi que les morses et les ours polaires, sans compter qu'elle est délimitée par certaines des colonies de reproduction d'oiseaux de mer les plus importantes de l'Arctique, dont les populations se comptent par centaines de milliers.



Carte de la région du Kitikmeot indiquant la zone de migration sur la banquise des caribous en jaune et les zones de voyage sur la banquise des membres des communautés en rouge.

## 11 Références

### Transports Canada

- [Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique](#)
- [Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques](#)
- [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#)
- [Règlement sur les abordages](#)
- [Règlement sur le personnel maritime](#)
- [Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation](#)
- [Règlement sur la zone de services de trafic maritime du Nord canadien](#)
- [Décret sur les zones de contrôle de la sécurité de la navigation](#)
- [Personnes-ressources de Transports Canada](#)
- [Comment se conformer aux exigences de STCW pour les capitaines, les officiers de pont et les autres membres d'équipage de certains bâtiments canadiens naviguant dans les eaux polaires - BSN no : 01/2018](#)
- [Entrée en vigueur du nouveau Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique - BSN No : 05/2018](#)
- [TP 12259F – Norme pour le système des régimes de glaces pour la navigation dans l'Arctique \(SRGNA\)](#)
- [TP 13670F – Lignes directrices concernant l'exploitation des navires à passagers dans les eaux arctiques canadiennes](#)
- [TP 15383 – Lignes directrices pour l'évaluation du risque dû à l'opération dans les glaces](#)



**Garde côtière canadienne**

- [Navigation dans les glaces en eaux canadiennes](#)
- [Services de communications et de trafic maritimes – Personnes-ressources](#)
- [Avertissements de navigation \(AVNAV\)](#)
- [Instructions nautiques pour le Nord du Canada](#)
- [Avis aux navigateurs \(NOTMAR\)](#)
- [NAVAREA](#)
- [Aides radio à la navigation maritime](#)

**PMMA :**

- [Programme de protection des milieux marins arctiques](#)
- [Manuel d'exploitation dans les eaux polaires \(MEEP\)](#)

**Résolutions de l'OMI**

- [Résolution A.893\(21\) de l'OMI, Directives pour la planification du voyage](#)
- [A.999\(25\) Directives sur la planification du voyage applicables aux navires à passagers](#)

Autorité : Transports Canada