

**RETURN BIDS TO:
RETOURNER LES SOUMISSIONS À:**
**Bid Receiving Public Works and Government
Services Canada/Réception des soumissions
Travaux publics et Services gouvernementaux
Canada**
**1713 Bedford Row
Halifax, N.S./Halifax, (N.É.)
B3J 1T3
Bid Fax: (902) 496-5016**

REQUEST FOR PROPOSAL DEMANDE DE PROPOSITION

**Proposal To: Public Works and Government
Services Canada**

We hereby offer to sell to Her Majesty the Queen in right of Canada, in accordance with the terms and conditions set out herein, referred to herein or attached hereto, the goods, services, and construction listed herein and on any attached sheets at the price(s) set out therefor.

**Proposition aux: Travaux Publics et Services
Gouvernementaux Canada**

Nous offrons par la présente de vendre à Sa Majesté la Reine du chef du Canada, aux conditions énoncées ou incluses par référence dans la présente et aux annexes ci-jointes, les biens, services et construction énumérés ici sur toute feuille ci-annexée, au(x) prix indiqué(s).

Comments - Commentaires

Title - Sujet INFLATABLE BOAT	
Solicitation No. - N° de l'invitation K4B20-120196/A	Date 2012-08-29
Client Reference No. - N° de référence du client K4B20-12-0196	
GETS Reference No. - N° de référence de SEAG PW-\$HAL-122-4913	
File No. - N° de dossier HAL-2-68039 (122)	CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME
Solicitation Closes - L'invitation prend fin at - à 02:00 PM on - le 2012-09-18	Time Zone Fuseau horaire Atlantic Daylight Saving Time ADT
F.O.B. - F.A.B. Plant-Usine: <input type="checkbox"/> Destination: <input checked="" type="checkbox"/> Other-Autre: <input type="checkbox"/>	
Address Enquiries to: - Adresser toutes questions à: Chinye (HAL), Chukwudi	Buyer Id - Id de l'acheteur hal122
Telephone No. - N° de téléphone (902) 496-5476 ()	FAX No. - N° de FAX (902) 496-5016
Destination - of Goods, Services, and Construction: Destination - des biens, services et construction: DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT SEE HEREIN Canada	

Instructions: See Herein

Instructions: Voir aux présentes

Vendor/Firm Name and Address

**Raison sociale et adresse du
fournisseur/de l'entrepreneur**

Issuing Office - Bureau de distribution

Acquisitions
1713 Bedford Row
Halifax, N.S./Halifax, (N.É.)
B3J 3C9

Delivery Required - Livraison exigée See Herein	Delivery Offered - Livraison proposée
Vendor/Firm Name and Address Raison sociale et adresse du fournisseur/de l'entrepreneur	
Telephone No. - N° de téléphone Facsimile No. - N° de télécopieur	
Name and title of person authorized to sign on behalf of Vendor/Firm (type or print) Nom et titre de la personne autorisée à signer au nom du fournisseur/ de l'entrepreneur (taper ou écrire en caractères d'imprimerie)	
Signature	Date

TABLE DES MATIÈRES

PARTIE 1 - RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

1. Exigences relatives à la sécurité
2. Besoin
3. Compte rendu

PARTIE 2 - INSTRUCTIONS À L'INTENTION DES SOUMISSIONNAIRES

1. Instructions, clauses et conditions uniformisées
2. Présentation des soumissions
3. Demandes de renseignements en période de soumission
4. Lois applicables

PARTIE 3 - INSTRUCTIONS POUR LA PRÉPARATION DES SOUMISSIONS

1. Instructions pour la préparation des soumissions

PARTIE 4 - PROCÉDURES D'ÉVALUATION ET MÉTHODE DE SÉLECTION

1. Procédures d'évaluation
2. Méthode de sélection

PARTIE 5 - ATTESTATIONS

1. Attestations pour le Code de conduite - Consentement à la vérification de l'existence d'un casier judiciaire
2. Attestations préalables à l'attribution du contrat

PARTIE 6 - CLAUSES DU CONTRAT SUBSÉQUENT

1. Exigences relatives à la sécurité
2. Besoin
3. Clauses et conditions uniformisées
4. Durée du contrat
5. Responsables
6. Paiement
7. Instructions relatives à la facturation
8. Attestations
9. Lois applicables
10. Ordre de priorité des documents
12. Clauses du Guide des CCUA
13. Exigences en matière d'assurance

Liste des annexes

Annexe A	Besoin
Annexe B	Base de paiement
Annexe C	Exigences en matière d'assurance
Annexe D	Formulaire « Consentement à la vérification de l'existence d'un casier judiciaire »

Annexe E Représentants de l'entrepreneur

PARTIE 1 - RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX**1. Exigences relatives à la sécurité**

Ce besoin ne comporte aucune exigence relative à la sécurité.

2. Besoin

Environnement Canada sollicite l'attribution d'un contrat de biens portant sur l'ensemble de la main-d'œuvre, du matériel, des permis, des homologations, des licences et des services de transport et de livraison nécessaires à la fourniture d'un canot pneumatique à coque rigide de 9 à 10 mètres avec remorque, au 45 Alderney Drive, à Dartmouth, en Nouvelle-Écosse, conformément à l'annexe A, Spécifications techniques et énoncé du besoin.

Le besoin n'est pas assujéti aux dispositions des accord suivants : Accord sur les marchés publics de l'Organisation mondiale du commerce (AMP-OMC), Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) et accords Canada-Pérou et Canada-Colombie.

3. Compte rendu

Après l'attribution du contrat, les soumissionnaires peuvent demander un compte rendu des résultats du processus de demande de soumissions. Les soumissionnaires devraient en faire la demande à l'autorité contractante dans les 15 jours ouvrables, suivant la réception des résultats du processus de demande de soumissions. Le compte rendu peut être fourni par écrit, par téléphone ou en personne.

PARTIE 2 - INSTRUCTIONS À L'INTENTION DES SOUMISSIONNAIRES**1. Instructions, clauses et conditions uniformisées**

Toutes les instructions, clauses et conditions identifiées dans la demande de soumissions par un numéro, une date et un titre sont reproduites dans le *Guide des clauses et conditions uniformisées d'achat*

(<https://achatsetventes.gc.ca/politiques-et-lignes-directrices/guide-des-clauses-et-conditions-uniformisee-s-d-achat>) publié par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada.

Les soumissionnaires qui présentent une soumission s'engagent à respecter les instructions, les clauses et les conditions de la demande de soumissions, et acceptent les clauses et les conditions du contrat subséquent.

Le document 2003 (2012-07-11) Instructions uniformisées - biens ou services - besoins concurrentiels, est incorporé par renvoi dans la demande de soumissions et en fait partie intégrante.

Le paragraphe 5.4 du document 2003, Instructions uniformisées - biens ou services - besoins concurrentiels, est modifié comme suit :

Supprimer : soixante (60) jours

Insérer : quatre-vingt-dix(90) jours

2. Présentation des soumissions

Les soumissions doivent être présentées uniquement au Module de réception des soumissions de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) au plus tard à la date, à l'heure et à l'endroit indiqués à la page 1 de la demande de soumissions.

3. Demandes de renseignements - en période de soumission

Toutes les demandes de renseignements doivent être présentées par écrit à l'autorité contractante au moins Cinq (5) jours civils avant la date de clôture des soumissions. Pour ce qui est des demandes de renseignements reçues après ce délai, il est possible qu'on ne puisse pas y répondre.

Les soumissionnaires devraient citer le plus fidèlement possible le numéro de l'article de la demande de soumissions auquel se rapporte la question et prendre soin d'énoncer chaque question de manière suffisamment détaillée pour que le Canada puisse y répondre avec exactitude. Les demandes de renseignements techniques qui ont un caractère exclusif doivent porter clairement la mention « exclusif » vis-à-vis de chaque article pertinent. Les éléments portant la mention « exclusif » feront l'objet d'une discrétion absolue, sauf dans les cas où le Canada considère que la demande de renseignements n'a pas un caractère exclusif. Dans ce cas, le Canada peut réviser les questions ou peut demander au soumissionnaire de le faire, afin d'en éliminer le caractère exclusif, et permettre la transmission des réponses à tous les soumissionnaires. Le Canada peut ne pas répondre aux demandes de renseignements dont la formulation ne permettrait pas de les diffuser à tous les soumissionnaires.

4. Lois applicables

Tout contrat subséquent sera interprété et régi selon les lois en vigueur Nova Scotia, et les relations entre les parties seront déterminées par ces lois.

À leur discrétion, les soumissionnaires peuvent indiquer les lois applicables d'une province ou d'un territoire canadien de leur choix, sans que la validité de leur soumission ne soit mise en question, en supprimant le nom de la province ou du territoire canadien précisé et en insérant le nom de la province ou du territoire canadien de leur choix. Si aucun changement n'est indiqué, cela signifie que les soumissionnaires acceptent les lois applicables indiquées.

PARTIE 3 - INSTRUCTIONS POUR LA PRÉPARATION DES SOUMISSIONS

1. Instructions pour la préparation des soumissions

Le Canada demande que les soumissionnaires fournissent leur soumission en sections distinctes, comme suit :

Section I : Soumission technique (une copie papier)

Section II : Soumission financière (unecopie papier)

Section III : Attestations (une copie papier)

Les prix doivent figurer dans la soumission financière seulement. Aucun prix ne doit être indiqué dans une autre section de la soumission.

Le Canada demande que les soumissionnaires suivent les instructions de présentation décrites ci-après pour préparer leur soumission.

- a) utiliser du papier de 8,5 po x 11 po (216 mm x 279 mm);
- b) utiliser un système de numérotation correspondant à celui de la demande de soumissions.

En avril 2006, le Canada a approuvé une politique exigeant que les agences et ministères fédéraux prennent les mesures nécessaires pour incorporer les facteurs environnementaux dans le processus d'approvisionnement Politique d'achats écologiques

(<http://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/ecologisation-greening/achats-procurement/politique-policy-fra.html>).

Pour aider le Canada à atteindre ses objectifs, on encourage les soumissionnaires à:

- 1) utiliser du papier de 8,5 po x 11 po (216 mm x 279 mm) contenant des fibres certifiées provenant d'un aménagement forestier durable et/ou contenant au moins 30 % de matières recyclées; et
- 2) utiliser un format qui respecte l'environnement: impression noir et blanc, recto-verso/à double face, broché ou agrafé, sans reliure Cerlox, reliure à attaches ni reliure à anneaux.

Section I : Soumission technique

Dans leur soumission technique, les soumissionnaires devraient expliquer et démontrer comment ils entendent répondre aux exigences et comment ils réaliseront les travaux.

Section II : Soumission financière

Les soumissionnaires doivent présenter leur soumission financière en conformité avec la base de paiement. Le montant total de la taxe sur les produits et les services (TPS) ou de la taxe sur la vente harmonisée (TVH), s'il y a lieu, doit être indiqué séparément.

1.1 Fluctuation du taux de change

C3011T (2010-01-11) Fluctuation du taux de change

Section III : Attestations

Les soumissionnaires doivent présenter les attestations exigées à la Partie 5.

PARTIE 4 - PROCÉDURES D'ÉVALUATION ET MÉTHODE DE SÉLECTION

1. Procédures d'évaluation

- a) Les soumissions reçues seront évaluées par rapport à l'ensemble des exigences de la demande de soumissions, incluant les critères d'évaluation techniques et financiers.
- b) Une équipe d'évaluation composée de représentants du Canada évaluera les soumissions.

1.1 Évaluation technique

1.1.1 Critères techniques obligatoires

Voir, à l'annexe A, les spécifications techniques

1.2 Évaluation financière

Clause du *Guide des CCUA* A0220T (2007-05-25) Évaluation du prix.

2. Méthode de sélection

- 2.1** Une soumission doit respecter les exigences de la demande de soumissions et satisfaire à tous les critères d'évaluation techniques obligatoires pour être déclarée recevable. La soumission recevable avec le prix évalué le plus bas sera recommandée pour attribution d'un contrat.

PARTIE 5 - ATTESTATIONS

Pour qu'un contrat leur soit attribué, les soumissionnaires doivent fournir les attestations exigées. Le Canada déclarera une soumission non recevable si les attestations exigées ne sont pas remplies et fournies tel que demandé.

Le Canada pourra vérifier l'authenticité des attestations fournies par les soumissionnaires durant la période d'évaluation des soumissions (avant l'attribution d'un contrat) et après l'attribution du contrat. L'autorité contractante aura le droit de demander des renseignements supplémentaires pour s'assurer que les soumissionnaires respectent les attestations avant l'attribution d'un contrat. La soumission sera déclarée non recevable si on constate que le soumissionnaire a fait de fausses déclarations, sciemment ou non. Le défaut de respecter les attestations ou de donner suite à la demande de renseignements supplémentaires de l'autorité contractante aura pour conséquence que la soumission sera déclarée non recevable.

1. Attestations pour le Code de conduite - Consentement à la vérification de l'existence d'un casier judiciaire

- 1.1** Les soumissionnaires doivent fournir avec leur soumission, à la date de clôture de l'invitation à soumissionner:

- a) la liste complète des noms de tous les individus qui sont actuellement administrateurs du soumissionnaire;
- b) un formulaire de Consentement à la vérification de l'existence d'un casier judiciaire (PWGSC-TPSGC 229) dûment complété et signé, pour chacun des individus nommés dans la liste.

2. Attestations préalables à l'attribution du contrat

Les attestations énumérées ci-dessous devraient être remplies et fournies avec la soumission mais elles peuvent être fournies plus tard. Si l'une de ces attestations n'est pas remplie et fournie tel que demandé, l'autorité contractante en informera le soumissionnaire et lui donnera un délai afin de se conformer aux exigences. Le défaut de répondre à la demande de l'autorité contractante et de se conformer aux exigences dans les délais prévus aura pour conséquence que la soumission sera déclarée non recevable.

2.1 Programme de contrats fédéraux - attestation

En vertu du Programme de contrats fédéraux (PCF), certains fournisseurs, y compris un fournisseur qui est membre d'une coentreprise, soumissionnant pour des contrats du gouvernement fédéral d'une valeur de 200 000\$ ou plus (incluant toutes les taxes applicables) doivent s'engager officiellement à mettre en oeuvre un programme d'équité en matière d'emploi. Il s'agit d'une condition préalable à l'attribution du contrat. Si le soumissionnaire, ou, si le soumissionnaire est une coentreprise et qu'un membre de la coentreprise, est assujéti au PCF, la preuve de son engagement doit être fournie avant l'attribution du contrat.

Les fournisseurs qui ont été déclarés entrepreneurs non admissibles par Ressources humaines et Développement des compétences Canada (RHDCC) n'ont plus le droit d'obtenir des contrats du gouvernement au-delà du seuil prévu par le Règlement sur les marchés de l'État pour les demandes de soumissions. Les fournisseurs peuvent être déclarés entrepreneurs non admissibles soit parce que RHDCC a constaté leur non-conformité ou parce qu'ils se sont retirés volontairement du PCF pour une raison autre que la réduction de leur effectif à moins de 100 employés. Toute soumission présentée par un entrepreneur non admissible, y compris une soumission présentée par une coentreprise dont un membre est un entrepreneur non admissible, sera déclarée non recevable.

Si le soumissionnaire n'est pas visé par les exceptions énumérées aux paragraphes 3.a) ou b) ci-dessous, ou qu'il n'a pas de numéro d'attestation valide confirmant son adhésion au PCF, il doit télécopier (819-953-8768) un exemplaire signé du formulaire LAB 1168, Attestation d'engagement pour la mise en oeuvre de l'équité en matière d'emploi, à la Direction générale du travail de RHDCC. Le soumissionnaire, ou, si le soumissionnaire est une coentreprise le membre de la coentreprise, atteste comme suit sa situation relativement au PCF :
Le soumissionnaire ou le membre de la coentreprise :

() n'est pas assujéti au PCF, puisqu'il compte un effectif de moins de 100 employés à temps plein ou à temps partiel permanents, et/ou temporaires ayant travaillé 12 semaines ou plus au Canada;
() n'est pas assujéti au PCF, puisqu'il est un employeur réglementé en vertu de la Loi sur l'équité en matière d'emploi, L.C. 1995, ch. 44;
() est assujéti aux exigences du PCF, puisqu'il compte un effectif de plus de 100 employés ou plus à temps plein ou à temps partiel permanents, et/ou temporaires ayant travaillé 12 semaines ou plus au Canada, mais n'a pas obtenu de numéro d'attestation de RHDCC (puisque'il n'a jamais soumissionné pour des contrats de 200 000 \$ ou plus). Dans ce cas, une attestation d'engagement dûment signée est jointe;

() est assujéti au PCF et possède un numéro d'attestation valide, à savoir le numéro : _____
c.-à-d. qu'il n'a pas été déclaré entrepreneur non admissible par RHDCC.
Des renseignements supplémentaires sur le PCF sont offerts sur le site Web de RHDCC.

2.2 Attestation pour ancien fonctionnaire

Les contrats attribués à des anciens fonctionnaires qui touchent une pension ou qui ont reçu un paiement forfaitaire doivent résister à l'examen scrupuleux du public et constituer une dépense équitable des fonds publics. Afin de respecter les politiques et les directives du Conseil du Trésor sur les contrats avec des anciens fonctionnaires, les soumissionnaires doivent fournir l'information exigée ci-dessous.

Définition

Aux fins de cette clause,

« ancien fonctionnaire » signifie tout ancien employé d'un ministère au sens de la Loi sur la gestion des finances publiques, L.R., 1985, ch. F-11, un ancien membre des Forces armées canadiennes ou de la Gendarmerie royale du Canada. Un ancien fonctionnaire peut être :

un individu;
un individu qui s'est incorporé;
une société de personnes constituée d'anciens fonctionnaires; ou
une entreprise à propriété unique ou une entité dans laquelle la personne visée détient un intérêt important ou majoritaire.

« période du paiement forfaitaire » signifie la période mesurée en semaines de salaire à l'égard de laquelle un paiement a été fait pour faciliter la transition vers la retraite ou vers un autre emploi par suite de la mise en place des divers programmes visant à réduire la taille de la fonction publique. La période

du paiement forfaitaire ne comprend pas la période visée par l'allocation de fin de services, qui se mesure de façon similaire.

« pension » signifie, dans le contexte de la formule de réduction des honoraires, une pension ou une allocation annuelle versée en vertu de la Loi sur la pension dans la fonction publique (LPFP), L.R., 1985, ch. P-36, et toute augmentation versée en vertu de la Loi sur les prestations de retraite supplémentaires, L.R., 1985, ch. S-24, dans la mesure où elle touche la LPFP. La pension ne comprend pas les pensions payables conformément à la Loi sur la pension de retraite des Forces canadiennes, L.R., 1985, ch. C-17, à la Loi sur la continuation de la pension des services de défense, 1970, ch. D-3, à la Loi sur la continuation des pensions de la Gendarmerie royale du Canada, 1970, ch. R-10, et à la Loi sur la pension de retraite de la Gendarmerie royale du Canada, L.R., 1985, ch. R-11, à la Loi sur les allocations de retraite des parlementaires, L.R., 1985, ch. M-5, et à la partie de la pension versée conformément à la Loi sur le Régime de pensions du Canada, L.R., 1985, ch. C-8.

Ancien fonctionnaire touchant une pension

Est-ce que le soumissionnaire est un ancien fonctionnaire touchant une pension tel qu'il est défini ci-dessus? Oui () Non ()

Si oui, le soumissionnaire doit fournir l'information suivante :

le nom de l'ancien fonctionnaire;

la date de cessation d'emploi dans la fonction publique ou de la retraite.

Programme de réduction des effectifs

Est-ce que le soumissionnaire est un ancien fonctionnaire qui a reçu un paiement forfaitaire en vertu des dispositions d'un programme de réduction des effectifs? Oui () No ()

Si oui, le soumissionnaire doit fournir l'information suivante :

le nom de l'ancien fonctionnaire;

les conditions de l'incitatif versé sous forme de paiement forfaitaire;

la date de la cessation d'emploi;

le montant du paiement forfaitaire;

le taux de rémunération qui a servi au calcul du paiement forfaitaire;

la période correspondant au paiement forfaitaire, incluant la date du début, d'achèvement et le nombre de semaines;

nombre et montant (honoraires professionnels) des autres contrats assujettis aux conditions d'un programme de réduction des effectifs.

Pour tous les contrats attribués pendant la période du paiement forfaitaire, le montant total des honoraires qui peut être payé à un ancien fonctionnaire qui a reçu un paiement forfaitaire est limité à 5 000 \$, incluant la taxe sur les produits et services ou la taxe de vente harmonisée.

Attestation

En déposant une soumission, le soumissionnaire atteste que l'information fournie par le soumissionnaire pour répondre aux exigences ci-dessus est exacte et complète.

2.3 Indemnisation des accidents du travail - lettre d'attestation

Le soumissionnaire doit avoir un compte en règle auprès de la Commission des accidents du travail de la province ou du territoire concerné.

Le soumissionnaire devra fournir un certificat ou une lettre émis par la Commission des accidents du travail attestant que son compte est en règle, dans les **trois (3) jours** suivant la demande de l'autorité

contractante. Le défaut de remplir cette condition pourra avoir pour conséquence que la soumission sera jugée non recevable.

2.4 Certification relative au soudage

Le soudage doit être effectué par un soudeur approuvé par le Bureau canadien du soudage selon les exigences des normes suivantes de l'Association canadienne de normalisation (CSA):

CSA W47.2-FM1987 (R2003), Certification des compagnies de soudage par fusion de l'aluminium division un et division deux;

Avant l'attribution du contrat et dans les sept (7) jours civils suivant la demande écrite de l'autorité contractante, le soumissionnaire retenu doit montrer qu'il possède la reconnaissance de sa qualification en matière de soudage.

PARTIE 6 - CLAUSES DU CONTRAT SUBSÉQUENT

1. Exigences relatives à la sécurité

Ce besoin ne comporte aucune exigence relative à la sécurité.

2. Besoin

L'entrepreneur doit fournir un canot pneumatique à coque rigide satisfaisant aux exigences énoncées à l'annexe A.

3. Clauses et conditions uniformisées

Toutes les clauses et conditions identifiées dans le contrat par un numéro, une date et un titre, sont reproduites dans le *Guide des clauses et conditions uniformisées d'achat* (<https://achatsetventes.gc.ca/politiques-et-lignes-directrices/guide-des-clauses-et-conditions-uniformisees-s-d-achat>) publié par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada.

<https://achatsetventes.gc.ca/politiques-et-lignes-directrices/guide-des-clauses-et-conditions-uniformisees-s-d-achat>

3.1 Conditions générales

2010A (2012-07-16), Conditions générales - biens (complexité moyenne) s'appliquent au contrat et en font partie intégrante.

4. Durée du contrat

4.1 Date de livraison

Tous les biens livrables doivent être reçus au plus tard le 15 Mars, 2013.

5. Responsables

5.1 Autorité contractante

L'autorité contractante pour le contrat est :

Nom : Chukwudi Chinye

Titre : Agent d'attribution des marchés immobiliers

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
1713 Bedford Row, Halifax (N.-É.) B3J 1T3
Téléphone : 902-496-5476
Télécopieur : 902- 496-5016
Courriel : chukwudi.chinye@pwgsc-tpsgc.gc.ca

L'autorité contractante est responsable de la gestion du contrat, et toute modification doit être autorisée, par écrit par l'autorité contractante. L'entrepreneur ne doit pas effectuer de travaux dépassant la portée du contrat ou des travaux qui n'y sont pas prévus suite à des demandes ou des instructions verbales ou écrites de toute personne autre que l'autorité contractante.

5.2 Chargé de projet

Le chargé de projet pour le contrat est : (à déterminer au moment de l'attribution du contrat)

Nom : _____
Titre : _____
Organisation : _____
Adresse : _____

Téléphone : ____ ____ ____
Télécopieur : ____ ____ ____
Courriel : _____

Le chargé de projet représente le ministère ou l'organisme pour lequel les travaux sont exécutés en vertu du contrat. Il est responsable de toutes les questions liées au contenu technique des travaux prévus dans le contrat. On peut discuter des questions techniques avec le chargé de projet; cependant, celui-ci ne peut pas autoriser les changements à apporter à l'énoncé des travaux. De tels changements peuvent être effectués uniquement au moyen d'une modification de contrat émise par l'autorité contractante.

5.3 Représentant de l'entrepreneur (à déterminer au moment de l'attribution du contrat)

Nom : _____
Titre : _____
Organisation : _____
Adresse : _____

Téléphone : ____ ____ ____
Télécopieur : ____ ____ ____
Courriel : _____

6. Paiement

6.1 Base de paiement

À la condition qu'il s'acquitte de manière satisfaisante de toutes les obligations qui lui incombent en vertu du contrat, l'entrepreneur sera payé, sous la forme d'une somme forfaitaire, au prix ferme de _____ \$ précisé à l'annexe A (à établir au moment de l'attribution du contrat), droits de douane compris, taxe sur les produits et services ou taxe de vente harmonisée, selon le cas, non comprise.

Le Canada ne paiera pas l'entrepreneur pour tout changement à la conception, toute modification ou interprétation des travaux, à moins que ces changements à la conception, ces modifications ou ces

interprétations n'aient été approuvés par écrit par l'autorité contractante avant d'être intégrés aux travaux.

6.2 Limite de prix

Clause du *Guide des CCUA* C6000C (2011-05-16), Limite de prix

6.3 Paiement unique

Clause du *Guide des CCUA* H1000C (2008-05-12), Paiement unique

6.4 Clauses du *Guide des CCUA*

T1204 - demande directe du ministère client

A9117C

7. Instructions relatives à la facturation

L'entrepreneur doit soumettre des factures conformément à la section « Soumission de factures » des conditions générales. Aucune facture ne peut être soumise avant que tous les travaux figurant sur celle-ci ne soient terminés. Les factures sont soumises de la façon suivante :

- a) La copie originale et deux (2) copies doivent être envoyées à l'adresse suivante aux fins de certification et de paiement.

Glen Ehler

SCF - Application des lois sur les espèces sauvages

2^e étage, Queens Square

45 Alderney Drive

Dartmouth (Nouvelle-Écosse) B2Y 2N6

8. Attestations

- 8.1 Le respect des attestations fournies par l'entrepreneur avec sa soumission est une condition du contrat et pourra faire l'objet d'une vérification par le Canada pendant la durée du contrat. En cas de manquement à toute déclaration de la part de l'entrepreneur ou si on constate que les attestations qu'il a fournies avec sa soumission comprennent de fausses déclarations, faites sciemment ou non, le Canada aura le droit de résilier le contrat pour manquement conformément aux dispositions du contrat en la matière.

8.2 Clauses du *Guide des CCUA*

Certification relative au soudage

L'entrepreneur doit s'assurer que le soudage est effectué par un soudeur certifié par le Bureau canadien du soudage (BCS) selon les exigences des normes suivantes de l'Association canadienne de normalisation (CSA):

CSA W47.2-FM1987 (R2003), Certification des compagnies de soudage par fusion de l'aluminium division un et division deux;

En outre, le soudage doit être effectué conformément aux exigences des dessins et des spécifications qui s'appliquent.

Avant le début de tout travail de fabrication, et à la demande du responsable de l'inspection, l'entrepreneur doit fournir des procédures de soudage approuvées et/ou une liste du personnel qu'il souhaite utiliser pour effectuer les travaux. Cette liste doit préciser les qualifications que possède chaque

personne relativement aux procédures de soudage du BCS et doit être accompagnée d'une copie de la certification actuelle de chaque personne en matière de soudure, selon les normes du BCS.

9. Lois applicables

Le contrat doit être interprété et régi selon les lois en vigueur en Nouvelle-Écosse, et les relations entre les parties seront déterminées par ces lois.

10. Ordre de priorité des documents

En cas d'incompatibilité entre le libellé des textes énumérés dans la liste, c'est le libellé du document qui apparaît en premier sur la liste qui l'emporte sur celui de tout autre document qui figure plus bas sur ladite liste.

- a) les articles de la convention;
- b) les conditions générales (2010A -2012-07-16 -biens (complexité moyenne));
- c) Annexe A, Besoin;
- d) Annexe B, Base de paiement;
- e) Annexe C, Exigences en matière d'assurance
- f) Annex D, Formulaire « Consentement à la vérification de l'existence d'un casier judiciaire
- g) Annexe E, Représentants de l'entrepreneur
- h) la soumission de l'entrepreneur en date du _____ (*inscrire la date de la soumission*)

12. Clauses du Guide des CCUA

Appareillage électrique	B1501C
Marchandises excédentaires	B7500C
Appareillage électrique	B1501C
Indemnisation des accidents du travail	A0285C
Inspection et acceptation	D5328C

13. Exigences en matière d'assurance

L'entrepreneur doit respecter les exigences en matière d'assurance prévues à l'annexe C .

L'entrepreneur doit maintenir la couverture d'assurance exigée pendant toute la durée du contrat. Le respect des exigences en matière d'assurance ne dégage pas l'entrepreneur de sa responsabilité en vertu du contrat, ni ne la diminue.

L'entrepreneur est responsable de décider si une assurance supplémentaire est nécessaire pour remplir ses obligations en vertu du contrat et pour se conformer aux lois applicables. Toute assurance supplémentaire souscrite est à la charge de l'entrepreneur ainsi que pour son bénéfice et sa protection.

L'entrepreneur doit faire parvenir à l'autorité contractante, dans les dix (10) jours suivant la date d'attribution du contrat, un certificat d'assurance montrant la couverture d'assurance et confirmant que la police d'assurance conforme aux exigences est en vigueur. L'assurance doit être souscrite auprès d'un assureur autorisé à faire affaire au Canada. L'entrepreneur doit, à la demande de l'autorité contractante, transmettre au Canada une copie certifiée de toutes les polices d'assurance applicables.

ANNEXE « A »
SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES
ET
ÉNONCÉ DU BESOIN

SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES

Longueur hors tout : 9 à 10 m
(ne comprend pas le hors-bord)
Max du barrot 9,00 pi max.
(gonflé) 2,74 m
Tirant d'eau 21 po
(moteur incliné vers le haut) 0,53 m
Franc-bord arrière 24 po
(à poids max avec/sans équipage) 0,61 m
Franc-bord au milieu du navire 29 po
(à poids max /sans équipage) 0,74 m
Relevé de varangue arrière 24 degrés
Relevé de varangue au milieu du navire 25 degrés
Relevé de varangue avant 35 degrés
Longueur de coque rigide 20,75 pi
(du haut du tableau arrière à la proue) 6,32 m
Longueur du cockpit 17,17 pi
(sans le socle-moteur) 5,23 m
Largeur du cockpit 5,08 pi
Couchette en V 2 x 1,7 m
(surface du pont horizontal) 1,55 m
Profondeur du cockpit 23 po
(haut du tube au pont) 0,58 m
Diamètre du tube 22 po
0,56 m
Nombre de chambres 6
Volume du tube 123 pi cubes
3483 litres
Matériau de la coque PRV
Matériau du boudin 1670 dtx
Puissance max 300 CV
Puissance min au plan 150 CV
Hauteur du tableau arrière (simple) 30 po
(double) 25 po
Capacité de carburant - 85 gal US principal
322 litres
Capacité de carburant - 48 gal US auxiliaire
182 litres
Capacité de 25 personnes
Capacité de poids 4930 lb
(avec hors-bord et carburant) 2241 kg

Charge utile 3200 lb
(sans hors-bord ni carburant) 1454 kg
Poids de levage approx. 4450 lb

(poids max avec/sans équipage) 2023 kg

DÉTAILS DE CONSTRUCTION DU 7 MÈTRES

L'usine de fabrication est certifiée ISO 9001:2000 (cert. n° : 95-202)

Installation de soudage de l'aluminium approuvée selon la norme Bureau canadien de soudage W47.2

DÉTAILS DE CONCEPTION

Relevé de varangue arrière 24 degrés

Tableau arrière pleine hauteur

Sections du pont amovibles pour accéder au réservoir de carburant

Boudin gonflable amovible à glissement - glissière de hors-bord sur rail intégrée dans la coque (berceau à tube) pour protéger contre les dommages

CARACTÉRISTIQUES DU MODÈLE

Prolongement de coque formant le support de hors-bord, en alliage d'aluminium 5086, la tôle inférieure est de 3/8 po,

le côté et le dessus sont d'une tôle de 3/16 po, à caractéristique nominale de 2 x 150 CV

Filtre à carburant encastré / zone du réservoir d'huile

COQUE / PONT EN PRV

Coque et pont moulés

Moulage par contact

Coque : Tissu stratifié de 54 oz, mat à fils coupés de 4 oz

Pont : Tissu stratifié de 36 oz, mat à fils coupés de 3 oz

Coque à âme de balsa

contre-plaqué de ½ po ou âme en Coremat de 4 mm dans le pont

Les critères de conception doivent lui permettre de résister à une accélération de 6 g à pleine charge.

Résine vinylester ignifuge en option

Le joint coque/pont est au-dessus de la ligne de flottaison statique

Joint coque/pont interne (moins sensible aux dommages)

PEINTURE

Toutes les surfaces en aluminium externes au-dessus de la flottaison sont protégées par un système de peinture en polyuréthane linéaire utilisant un apprêt époxy.

Les surfaces en aluminium sont sablées avant l'application de la peinture.

BOUDIN GONFLABLE

Tissu hypalon néoprène (couleur noir)

Poli et collé à main

6 chambres

Virures en néoprène non marquant

Mastic polyuréthane sur tous les bords intérieurs en tissu exposés (coutures, chicanes, etc.)

Pointes coniques en néoprène moulées

Valves de gonflage C7 Leifield

Soupapes de décharge 3,5 PSI Mirada B51019

MOUSSE DE LA COQUE

De la mousse en bloc approuvée ISO 6185 est utilisée.

ÉLECTRICITÉ

Tous les circuits sont protégés par des disjoncteurs

Tous les fils (cuivre étamé) sont approuvés Underwriters Laboratories UL 1426 et satisfont à la norme Lloyds partie 6, chapitre 2-1, section 7.

CIRCUIT DE CARBURANT

Les réservoirs de carburant sont construits en polyéthylène rotomoulé.

Les circuits de carburant dépassent les normes de construction de la GCC.

Tous les systèmes de carburant sont testés sous pression.

Chaque moteur hors-bord est équipé d'un séparateur d'eau carburant (Racor 320).

Chaque moteur en-bord est équipé d'un séparateur d'eau carburant (Racor 500MA).

Les tuyaux de carburant satisfont à la norme BS EN ISO 7840:1995

La capacité maximale est de 1 X 181 L + 1 X 320 L

Les réservoirs de carburant sont mis à l'air libre par-dessus bord.

Les vannes de dérivation sont équipées pour permettre à l'un ou l'autre moteur hors bord d'être branché sur l'un ou l'autre réservoir de carburant.

L'ouverture de remplissage de carburant capture le trop-plein de carburant empêchant les débordements de carburant d'atteindre le pont.

Les conduites de mise à l'air libre de carburant sont équipées de dosserets.

CABINE

Toutes les tôles sont en alliage 5086

Toutes les extrusions sont en alliage 6061T6

Le soudage est effectué conformément à la norme CSA W59.2-M1991 pour les constructions en aluminium soudées.

Tous les équipements de soudage et le personnel sont approuvés par le Bureau canadien de soudage.

Fenêtres - verre de sécurité de ¼ po dans des cadres en aluminium extrudé.

L'équipement standard comprend des mains courantes extérieures, à bâbord et à tribord : sur toute la longueur du toit.

mains courantes intérieures, plafond sur toute la longueur du toit, plafonnier, câblage extra large sur toute la longueur du plafond de cabine, drains de cabine, détecteur de monoxyde de carbone de cabine intérieure, ventilation à pression positive, ouverture d'écotille en acrylique extra lourde, système de chauffage au diesel Espar à air forcé avec canalisation intégrée aux fenêtres et aux événements de plancher, essuie-glace ou système de lavage et fenêtres latérales à glissement

SYSTÈME DE FILETS RAPPORTÉS DE PONT EN ACIER INOXYDABLE

Tous les boulons des éléments fixés au pont en PRV (cabine, bittes de remorquage, couples arrière, etc.) sont installés au moyen de notre système de filets rapportés en acier inoxydable. Les filets rapportés en acier inoxydable 316 sont percés, taraudés et scellés à l'époxy sur le pont. Des écrous de blocage sont utilisés chaque fois que possible.

La mise à niveau doit inclure l'utilisation du système de filets rapportés de pont en acier inoxydable pour fixer les tôles de pont.

Lorsque commandé avec le système de filets rapportés en acier inoxydable de mise à niveau facultatif destiné à être fixé au tube du moteur en-bord, l'ensemble du bateau est assemblé sans l'utilisation de tire-fonds. Ceci élimine la possibilité d'infiltration d'eau, permet un accès et un entretien faciles et une résistance supérieure.

DESCRIPTION DE LA BOÎTE DE PROUE AVANT - dimensions, taille, charnières, verrous.

Toutes les pièces PRV sont stratifiées à la main en couches alternantes de mat à fils coupés et de tissu stratifié. Le doublage supplémentaire dans les zones sensibles au stress (emplacements des charnières et des loquets)

Loquets de haute qualité en acier inoxydable de qualité marine et charnières en acier inoxydable coulé. La capacité est de 6,8 pieds cubes / 0,193 mètre cube. La boîte de poue est fixée au pont au moyen d'un système de filets rapportés en acier inoxydable. Les filets rapportés en acier inoxydable sont percés, taraudés et scellés à l'époxy sur le pont.

DONNÉES DIVERSES

Pompe de cale : Règle n° 10, 2000 gal/mn

Projecteurs : Jabsco 45900-0000

Bouchons accessoires : Seadog 426262

Klaxon : Ongaro 10028 SS

Alimentation à quai / système de chargeur : Chargeur Professional Mariner APM8-2 8 A, panneau de disjoncteurs à 5 circuits à prise Marincos SS 30 A

et isolateur galvanique Professional Mariner

Système de direction hydraulique Teleflex : Cylindre HC5345

Pompe de barre HH5271

Roue en polyuréthane capitonnée

Batteries : série 31, 1000 ampères au démarrage à froid,
200 ampères au démarrage de réserve.

Sans entretien.

Insérer à l'aide de vis de boulons creux aveugles dans le filet rapporté

PRATIQUES DE CONCEPTION ET DE CONSTRUCTION

Conception ergonomique

Risques électriques - Toutes les bornes de fils des systèmes c.c. et c.a. sont protégées conformément aux exigences de l'ABYC.

Risques mécaniques - les moteurs hors-bord et le système de direction sont situés à l'arrière du tableau arrière, bien à l'écart du pont de travail réduisant les risques des pièces en mouvement et réduisant les niveaux de bruit à bord.

Le bateau et les accessoires sont conçus pour être utilisés par un équipage dans la plage de 5 % femme adulte à 95 % homme adulte, conformément à la norme ASTM F1166-88.

Efficacité et confort de l'équipage - Des mains courantes et des lignes de sécurité sont prévues pour permettre un déplacement sûr du personnel sur toute la longueur du bateau. Des lignes de sécurité sur toute la longueur sont fixées au boudin gonflable. Des mains courantes sont prévues le long du toit de la cabine. Des mains courantes supplémentaires sont situées le long des coins de la cabine bâbord et tribord et du pont à l'arrière du toit à la fois sur les côtés bâbord et tribord de la cabine. Une main courante fixée au plafond va de l'avant vers l'arrière à l'intérieur de la cabine. La surface du pont comprend un motif moulé antidérapant intégré.

D'autres gîrons antidérapants sont prévus à 2 endroits sur le dessus du boudin. Accessibilité - Les raccords du circuit de carburant sont accessibles par l'écouille arrière (filtres à carburant et valves sélectrices) et par des plaques d'accès traversant le pont (raccords d'alimentation du réservoir, d'aération et de remplissage).

Dans le cas de dommages au réservoir de carburant, les réservoirs de carburant peuvent être enlevés par les panneaux de plaque de pont boulonnés.

Les composants du système électrique sont principalement situés à l'intérieur de la console de la cabine avec accès par une trappe d'accès à charnière.

La pompe de cale et le contacteur à flotteur sont accessibles par un port d'accès du pont.

Visibilité - de grandes fenêtres sont prévues sur l'avant et les côtés de la console permettant de réduire les angles morts. Deux essuie-glaces sont fournis sur les fenêtres faisant face à l'avant.

Lisibilité - tous les indicateurs sont disposés pour faciliter la visualisation par le barreur grâce au tachymètre et aux jauges d'assiette montés aussi haut que possible pour permettre la visualisation avec le moins de changement possible de la ligne de visée. L'électronique et les jauges sont toutes équipées d'éclairage gradable pour le tir de nuit.

Vibration

Parce que le bateau est propulsé par des moteurs hors-bord (qui sont équipés de systèmes de réduction des vibrations du fabricant) installés en conformité avec les exigences du fabricant, aucune disposition spéciale n'est requise pour limiter les vibrations du système de propulsion. Tous les accessoires sont fixés avec des fixations filetées ou bloqués de manière appropriée pour fixer l'élément correctement.

Tous les équipements auxiliaires fournis sont protégés contre les mouvements et les vibrations.

Les trappes d'ouverture sont munies d'un matériau élastique et des verrous à compression ou de grenouillères afin d'éviter les cliquetis.

Toutes les fixations filetées sont munies soit d'écrous de type Nylok ou (si les écrous ne sont pas installés) de rondelles à ressort de compression.

FABRICATION

Intégrité structurale

Les critères de conception de ce navire doivent lui permettre de résister à l'accélération de 6 g à pleine charge.

Exigences

Les fixations et les pièces en acier inoxydable utilisées au-dessus de la ligne de flottaison doivent être scellées avec un mastic d'étanchéité. En aucun cas des métaux électrolytiquement différents ne peuvent-ils être utilisés en dessous de la ligne de flottaison.

Aluminium

Toutes les tôles et feuilles d'aluminium doivent être 5086 H116. Toute extrusion d'aluminium est soit 6061 T6 ou 6063 T54. Tous les modèles ZHT utilisant des extrusions ont été conçus spécifiquement pour les alliages de la série 6061 et 6063.

Fixations

Toutes les fixations doivent être en acier inoxydable de qualité marine résistant à la corrosion. Des filets rapportés usinés en acier inoxydable sont utilisés dans la construction PRV. Tous les filets rapportés accessibles doivent être installés avec des écrous de blocage. Les fixations permanentes (p. ex., bitte de proue) sont filetées dans les plaques de renfort en aluminium.

PROCÉDURES DE CONSTRUCTION

Général

Doit être conforme à l'American Bureau of Shipping Standards pour embarcations de planage à grande vitesse et aux Normes de construction pour les petits bâtiments TP 1332 de Transports Canada.

Soudage

Une lettre de validation du Bureau canadien de soudage certifiant l'entreprise à la norme CSA W47.2M " Certification des compagnies de soudage par fusion de l'aluminium " est requise. Cela englobe la norme CSA W59.2.

Inspection des soudures

Toutes les soudures associées aux systèmes de levage standard permettant de hisser les appareils sont soumises à des essais de certification par une tierce partie. En outre, les dispositifs associés aux bittes de proue et de remorquage sont également soumis à un essai de ressuage 100 % liquide.

COQUE PRINCIPALE ET APPENDICES

Forme de la coque

Le navire comporte une coque profonde en V rigide et un boudin gonflable.

La coque incorpore 2 virures de jet ou de planage sur toute la longueur de chaque côté en plus d'un plat de bouchain large. Ces virures en combinaison avec le boudin gonflable de grand diamètre font dévier les jets loin du personnel à bord. Les virures de planage sont situées à l'extérieur des hélices pour éviter l'aération des hélices lorsqu'elles sont en marche.

DÉTAILS TECHNIQUES

PARTIE 1 - EXIGENCES DE CONCEPTION ET DE CONSTRUCTION POUR LA COQUE

1. Conception des virures en forme de V. La coque doit contenir de la mousse pour la flottabilité. La coque doit être en laminé de fibre de verre de qualité commerciale, de couleur gris foncé. Coque auto-vidante. Doit être capable de supporter le poids du bateau dans un état complètement inondé. La tête motorisée du moteur doit rester au-dessus de l'eau dans l'état inondé. Le bateau doit être d'une conception éprouvée avec des types de service similaires.

Un prototype ne sera pas accepté.

Les virures de planage sont situées à l'extérieur des hélices pour éviter l'aération des hélices lorsqu'elles sont en marche.

Longueur hors tout : 9 à 10 mètres (+/- 0,3 m) Le navire a une longueur hors tout (sans les moteurs hors-bord) de 9 à 10 mètres.

Largeur hors tout : 3 à 3,2 mètres (+/- 15,64 cm) (conformément à l'amendement n° 001)

Le navire dispose d'un barreau dont la longueur totale est de 3 à 3,2 mètres.

Tirant d'eau : entre 0,5 m et 0,75 m avec deux moteurs hors-bord de 250 CV en position relevée. Les bateaux doivent être capables de fonctionner à des profondeurs d'eau de 1 mètre avec des moteurs hors-bord complètement abaissés.

La coque doit avoir une couche de finition à enduit gélifié antialissure poli. Le pont doit être en plastique renforcé de verre (PRV) moulé de couleur noir.

La surface de la coque livrée doit être finie de fibre de verre à enduit gélifié poli. Le pont en plastique renforcé de verre comporte une surface antidérapante intégrée. La couleur doit être noire.

Déplacement opérationnel : le poids maximum avec carburant et équipement ne doit pas dépasser 3000 kg. L'entrepreneur doit garantir que le poids de tous les équipements et le plein de carburant sont pris en compte dans l'exigence concernant le poids.

Le déplacement opérationnel, y compris le plein de carburant (322 + 182 litres) et l'équipement pris en compte, ne dépassera pas 3000 kg. Le poids total du navire, y compris le plein de carburant (322 + 182 litres) et de l'équipement pris en compte, est estimé à 2600 kg.

Le bateau doit être capable de voyager à 50 nœuds à plein déplacement opérationnel (incluant l'équipage) avec deux moteurs hors-bord de 250 CV.

Le bateau doit contenir un nombre suffisant de compartiments étanches pour assurer la flottabilité et la stabilité suffisantes dans un état partiellement ou totalement inondé. L'entrepreneur doit fournir des

informations sur la taille et l'emplacement des compartiments, y compris le type de matériau contenu dans les compartiments. La mousse de flottaison est installée dans la cavité de la coque rigide pour fournir la stabilité requise dans un état endommagé inondé, qui prévoit l'intention sous-entendue dans cette exigence. La mousse de flottaison d'uréthane coulée en place est utilisée à l'extérieur des lisses et la mousse EVA de flottaison en bloc est utilisée à l'intérieur des lisses.

Pour faciliter les réparations internes, la zone du pont couvrant les compartiments étanches doit être jointe aux couples à l'aide de moyens qui permettront un accès facile sans compromettre l'étanchéité. Les plaques de pont en plastique renforcées de verre moulé doivent être boulonnées dans le système de filets rapportés en acier inoxydable. Cela facilitera l'accès aux cavités sous le pont pour les réparations.

Les câbles doivent être passés sous le pont.

Tous les fils qui vont être passés sous le pont dans des conduits en plastique (PVC) (ouverts aux deux extrémités) ou en faisceaux et supportés là où approprié. Des serre-câbles étanches de qualité marine et de dimensions appropriées sont utilisés chaque fois qu'un câble de fil pénètre à travers une cloison étanche. Il est possible d'accéder à l'équipement électrique par les consoles et autres zones grâce à des écoutes étanches.

Des œillets résistant aux abrasifs sont utilisés pour protéger contre le frottement. Aucun câblage ni conduit ne doit être passé à travers la mousse en bloc utilisée dans la mise à niveau de la mousse de la coque.

Le support de la barre de sûreté en aluminium renforcé du hors-bord est fabriqué en alliage d'aluminium 5086 pour protéger les moteurs hors-bord.

Les moteurs hors-bord sont protégés par une barre de protection et de sûreté en aluminium robuste fabriquée en alliage d'aluminium 5086.

Tableau arrière renforcé (y compris la cloison splashwell de poupe) doit inclure un support en aluminium pouvant recevoir deux moteurs 250 CV. Bateau soumis à des démarrages à plein régime à partir de la position arrêtée.

Un tableau arrière renforcé doit comprendre un support de moteur hors-bord sous forme de prolongement de la coque en alliage d'aluminium 5086, la plaque latérale et supérieure sont d'une épaisseur de 3/16 po, la plaque de fond et d'extrémité du bateau est de 3/8 po et la plaque de l'extrémité arrière, où les moteurs hors-bord sont montés, est de 1/2 po. Valeur nominale de 2 x 250 CV. Il doit y avoir suffisamment de contreventements et de cadres pour empêcher la déformation.

Anneau d'arrimage de tableau arrière en acier inoxydable 316 et œil de proue en acier inoxydable 316 (adaptés pour le remorquage du navire à pleine capacité de poids).

Doit inclure une paire d'anneaux d'arrimage en acier inoxydable 316 situés à l'extérieur sur le tableau arrière (bâbord et tribord). En outre, l'œil de proue en acier inoxydable 316 doit être adapté pour le remorquage du navire au maximum de sa capacité de poids et également adapté pour remorquer le bateau au maximum de sa capacité à partir d'un plus grand navire.

Doit comprendre un sabot de Kevlar de 3 mm d'épaisseur s'étendant 200 mm de chaque côté de la ligne de centre sur toute la longueur de l'étrave et de la quille. Le sabot de Kevlar est laminé de 3 couches de feutre Kevlar aiguilletées et de résine vinylester modifiée de caoutchouc à allongement élevé. Les fibres courtes de feutre Kevlar combinées à la résine à allongement élevé rendent le sabot extrêmement résistant aux dommages par abrasion.

Pont antidérapant avec sabords de décharge auto-drainants antiretour de grande capacité.

Le pont antidérapant moulé doit être auto-drainant grâce à une paire de puits de dérive de dalot (sabords de décharge) à grand débit antiretour de 4 po situés à l'arrière sur les parties bâbord et tribord les plus externes du pont.

Un boudin gonflable amovible à 6 chambres (avec soupapes de décharge) en hypalon 1650 DTX enduit de polyester (gris) [doit être conforme à TP 1324 - Spécification relative aux textiles revêtus utilisés dans la fabrication des embarcations de survie pneumatiques] avec lignes de sécurité sur toute la longueur (cordage en nylon tressé de 3/4 po) sur œillets.

Un boudin gonflable à 6 chambres avec bordage à glissement doit être inclus avec ce navire.

Le tissu utilisé pour les boudins noirs sur ce navire doit être de l'hypalon 1670 DTX à âme en polyester. Des valves de gonflage Leifield C7 et des soupapes de décharge Mirada B51019 doivent être installées. La pression de service est de 3,5 PSI. Toutes les coutures, les chicanes et tous les renforts de soupape sont polis et collés à la main. Un cordon de calfeutrage uréthane est appliqué à toutes les coutures, les chicanes et les renforts de soupape. Le boudin livré doit être interchangeable et de 560 mm de diamètre.

Le boudin est retenu sur la coque de ce navire au moyen d'une bride encastrée du côté extérieur et d'un méplat en aluminium du côté intérieur. Le système de filets rapportés en acier inoxydable est utilisé pour y insérer les boulons utilisés avec le méplat du côté intérieur. Un tensionneur est installé à l'arrière sur le tableau arrière.

Des bandes d'usure de protection noires, non marquantes et stables aux UV (d'une largeur de 50 à 70 mm) sont installées autour du périmètre des boudins livrés. Au total, 5 rangées sont fournies. Deux (2) paires de girons de marche sont incluses. Ils sont constitués de bandes d'usure de protection noires, non marquantes et stables aux UV, et montés sur le dessus du boudin. Des guirlandes en cordes de nylon tressées de ½ po sont fixées à la coiffe de laçage installée sur la ligne de centre supérieure du boudin.

Une pompe à pied (avec tuyau) pour le pompage du boudin et une trousse de réparation pour le boudin gonflable. Doit comprendre une pompe à pied de qualité commerciale avec un tuyau et une trousse de réparation pour le boudin gonflable. La trousse de réparation doit inclure un assortiment de pièces de tissu de différentes tailles, un outil abrasif, des ciseaux, un outil de marquage, de la colle, du liquide de nettoyage, des instructions et divers bouchons d'arrêt de tailles différentes (pour embarcations de survie).

Des bittes de remorquage cruciformes arrière en aluminium renforcé pouvant résister à un minimum de 2000 kg de force (l'entrepreneur doit fournir des documents prouvant cette capacité).

Une bitte de remorquage en aluminium soudé montée sur le pont arrière et contreventée à l'arrière du tableau arrière doit être incluse avec cette offre. Elle doit être munie de pailles de bitte doubles.

Une bitte de remorquage cruciforme avant capable de résister à un minimum de 2000 kg de force doit inclure une bitte de proue amovible à goupille unique.

Un compartiment de rangement sécurisé et accessible pour l'ancre et la corde (doit être fourni à la proue). Le compartiment doit être verrouillable et utiliser la même clé que les autres compartiments.

Une boîte de proue en PRV résistante à l'eau (drainant vers la cale) d'une capacité de 6,8 pieds cubes doit être boulonnée au pont avant du bateau à l'aide du système de filets rapportés en acier inoxydable.

Compartiments de rangement sécurisés et accessibles à l'avant de la cabine.

Il est possible d'accéder à l'emplacement de rangement à l'intérieur de la cabine depuis le pont avant à l'aide d'une trappe située sur la face avant de la cabine.

PARTIE II - EXIGENCES POUR LA CABINE À BORD

Toutes les tôles d'aluminium doivent être en alliage 5086 de 1/8 po

Toutes les extrusions doivent être en alliage 6061 T6

Le soudage est effectué conformément à la norme CSA W59.2-M1991 pour les constructions en aluminium soudées.

Tous les équipements de soudage et le personnel sont approuvés par le Bureau canadien de soudage.

Fenêtres - Verre de sécurité étanche de 1/4 po dans des cadres en aluminium extrudé boulonnés à la cabine.

L'équipement standard comprend des mains courantes extérieures, à bâbord et à tribord : sur toute la longueur du toit.

mains courantes intérieures, plafond sur toute la longueur du toit, plafonnier, câblage extra large sur toute la longueur du plafond de cabine, drains de cabine, détecteur de monoxyde de carbone de cabine intérieure, ventilation à pression positive, ouverture d'écouille en acrylique extra lourde, système de chauffage au diesel Espar à air forcé avec canalisation intégrée aux fenêtres et aux événements de plancher. Un système de soufflante permet d'acheminer le flux d'air canalisé chauffé ou non aux fenêtres de la cabine. Des fenêtres latérales coulissantes autobloquantes sont fournies sur le côté bâbord et sur les côtés de la cabine standard. Les fenêtres latérales sont à peu près au niveau de l'accoudoir du siège du poste de pilotage (environ 1 po plus haut).

Un essuie-glace ou un système de lavage est prévu pour les deux fenêtres orientées vers l'avant.

Le système d'essuie-glace est de construction robuste de qualité marine doit comprendre des moteurs d'essuie-glace AFI MRV (no 34000), des bras d'essuie-glace pantographes 12 V Speich E95P, des balais d'essuie-glace MotorMaster de 15 po no 21-1170-8 et un système d'essuie-glace UAP NAPA BOS ND1602005160 (incluant pompe et réservoir).

Une cloison arrière amovible en tôle d'alliage 5086 de 1/8 po avec une porte en lexan verrouillable d'une épaisseur d'environ 1/2 po sont également inclus. La porte étanche aux intempéries ARTICULÉE OUVRANT VERS L'EXTÉRIEUR est installée sur le côté bâbord de la cloison arrière, tandis qu'une fenêtre en verre de sécurité de 10 po x 18 po (1/4 po d'épaisseur) est prévue sur le côté tribord de la cloison arrière. Un verrou de sécurité est prévu sur la cloison arrière de la cabine pour fixer la porte en position ouverte. Un siège à suspension réglable en option à la barre avec un support de boîte de rangement en dessous est disponible. Sur le côté bâbord de la cabine se trouvent deux strapontins ouvrant à partir de la paroi de la cabine.

Page 11

La console de l'opérateur est intégrée dans l'intérieur de la cabine dans la position avant du côté tribord. Deux (2) strapontins de cabine sont inclus avec cette offre. Les strapontins se replient dans la paroi de la cabine du côté bâbord permettant de libérer l'environnement de travail de l'avant à l'arrière et de la corbeille à déchets.

Le passage du personnel de l'arrière vers le pont avant requiert de marcher sur une plate-forme en aluminium recouverte de matériau antidérapant qui surplombe le boudin gonflable. Des mains courantes ergonomiques redondantes sont fournies pour faciliter la transition vers l'avant en toute sécurité.

Une couchette en V sera incluse avec 2 zones de couchage de 1 personne chacune. Chaque zone de couchage comportera un matelas recouvert. Une toilette marine à chasse sera aménagée dans la partie avant de la couchette en V.

Dimensions intérieures de la cabine :

Hauteur - maximum de 200 cm (mesurée à partir du pont fini de la cabine jusqu'à l'intérieur du dessus de la cabine) largeur - minimum de 140 cm, maximum de 180 cm (mesure intérieure de la largeur à la ligne de centre de la cabine).

Longueur - 240 cm (+/- 5 cm) (ligne droite mesurée à partir de coins intérieurs de la cabine le long de la cloison de l'avant vers l'arrière).

Le toit et les côtés de la cabine doivent se prolonger vers l'arrière sur 6 pouces, pour agir comme un brise-vent/brise-vagues pour le personnel à l'extérieur de la cabine. Les prolongements de cloison doivent être équipés d'une barre d'appui en acier inoxydable 316 se prolongeant du sommet, descendant jusqu'à la moitié de la longueur du prolongement de la cloison (l'aluminium intégré est acceptable si la cabine est en aluminium).

Hauteur - La cabine mesure 1970 mm de hauteur

Largeur - La cabine mesure 1480 mm de largeur

Longueur - La cabine mesure 2620 mm de longueur

La hauteur de cabine fournie est prise depuis le pont de la cabine jusqu'au bas du câblage en aluminium situé dans le centre de la cabine 733. Cependant, la hauteur libre augmente de chaque côté. Les mesures de longueur et de largeur sont dépassées avec la cabine.

Le toit de la cabine se prolonge sur 6 po à l'avant et à l'arrière de la cabine afin d'agir comme un brise-vent/brise-vagues. Les côtés du toit se prolongent sur 4 po au-delà de la cabine. Un système de main courante intégré permet donc le passage de l'avant à l'arrière à l'extérieur de la cabine. En outre, un système de gouttière en aluminium est prévu sur les côtés et sur le bord arrière du toit. Les poignées verticales arrière sur les côtés bâbord et tribord permettent à la surface arrière du toit de s'écouler sur le pont, minimisant la quantité de pluie et d'eau de mer qui s'écoule du bord arrière du toit.

Les dimensions intérieures de la couchette en V à sa plus grande largeur sont de 2 x 1,7 m.

L'emplacement de la cabine ne doit pas compromettre la stabilité du navire (l'installation de deux moteurs hors-bord de 250 CV sur la poupe doit être prise en compte pour des raisons de stabilité).

Le design de la cabine et le placement sur le pont renforcé tiennent compte des caractéristiques de distribution du poids et de manutention.

Page 12

La cabine en alliage d'aluminium 5086 H34 ou en fibre de verre totalement fermée (couleur noire) est boulonnée au pont avec des boulons en acier inoxydable 316. Le pont doit être fabriqué et raidi pour permettre l'installation de la cabine.

La cabine en aluminium (tôle en alliage d'aluminium 5086 de 1/8 po, toutes les extrusions en alliage T6 6061) * est fixée au pont renforcé à l'aide de notre système de filets rapportés en acier inoxydable et de vis mécaniques en acier inoxydable 316 permettant un entretien efficace si jamais la cabine devait être retirée du pont.

*Soudage effectué conformément à la norme CSA W59.2-M1991 pour les constructions en aluminium soudées. Tous les équipements de soudage et le personnel sont approuvés par le Bureau canadien de soudage.

Une cloison à l'avant de la cabine doit être conçue pour réduire la résistance au vent.

L'angle de la cabine doit être conçu pour réduire la résistance au vent.

Une porte de la cabine étanche aux intempéries comportant une fenêtre (occupant au moins 1/4 de la surface de la porte) dans la partie supérieure de la porte. Une porte acrylique transparente sur toute sa surface est acceptable.

Une porte en lexan (acrylique) pleine hauteur de 1/2 po d'épaisseur verrouillable est également incluse. La porte à charnière, étanche aux intempéries, ouvrant vers l'extérieur est installée sur le côté bâbord de

la cloison arrière, tandis qu'une fenêtre en verre de sécurité de 10 po x 18 po (de 1/4 po d'épaisseur) est prévue sur le côté tribord de la cloison arrière.

La porte à charnière s'ouvre vers l'extérieur depuis l'arrière de la cabine.

La porte de la cabine s'ouvre vers l'extérieur depuis la cabine.

Fournir un verrou de sécurité sur l'extérieur arrière de la cloison de cabine pour maintenir la porte ouverte.

Un verrou de sécurité est prévu sur la cloison arrière de la cabine pour fixer la porte en position ouverte.

La cabine doit comporter 4 fenêtres (en plus de la fenêtre de la porte) : 2 à l'avant de la cabine, une de chaque côté de la cabine.

La cabine doit comporter quatre (4) plaques de verre de sécurité de 1/4 po étanches à l'eau dans des cadres en aluminium extrudé boulonnés à la cabine. Deux (2) sont orientés vers l'avant et deux sont situés sur les côtés de la cabine. Les vitres latérales sont de type coulissant.

En outre, il y a une fenêtre en verre de sécurité de 10 po x 18 po (1/4 po d'épaisseur) prévue sur le côté tribord de la cloison arrière.

Un système de chauffage au diesel Espar à air forcé doit être inclus avec une canalisation intégrée aux fenêtres et aux événements de plancher. Le système de chauffage au diesel est équipé d'un souffleur robuste de qualité marine dans les canaux de sortie pour fournir l'air de dégivrage aux vitres, que le système de chauffage soit allumé ou éteint. Les sorties sont équipées de grilles directionnelles réglables pour permettre de diriger la chaleur vers les vitres avant ou latérales. En outre, deux (2) ventilateurs externes sont montés sur les coins avant de la cabine pour diriger l'air vers les vitres avant ou latérales.

Dimensions approximatives des fenêtres (de plus grandes dimensions peuvent être acceptables) :

Fenêtres latérales : (Conique) 60 cm de haut, largeur supérieure - 110 cm, largeur inférieure - 140 cm

Fenêtres avant. 55 cm de large, 70 cm de haut (conique si nécessaire pour se conformer au moule de cabine).

Un essuie-glace ou un système de lavage est prévu pour les deux fenêtres orientées vers l'avant. Le système d'essuie-glace est de construction robuste de qualité marine doit comprendre des moteurs d'essuie-glace AFI MRV (no 34000), des bras d'essuie-glace pantographes 12 V Speich E95P, des balais d'essuie-glace MotorMaster de 15 po no 21-1170-8 et un système d'essuie-glace UAP NAPA BOS ND1602005160 (incluant pompe et réservoir). 12) Les fenêtres avant et latérales de la cabine sont étanches et fabriquées de verre de sécurité de ¼ po installées dans des cadres en aluminium extrudé boulonnés à la cabine. La fenêtre de la cloison arrière est en verre de sécurité de 1/4 po, scellé dans la cloison avec un moulage de caoutchouc.

Les deux fenêtres latérales doivent glisser pour ouvrir et prévoir un mécanisme autobloquant pour la position fermée. Des fenêtres étanches à l'eau sont requises. Le bas de chaque fenêtre latérale doit être approximativement au niveau de l'accoudoir du fauteuil du capitaine quand il est réglé à mi-hauteur. Les fenêtres latérales coulissantes étanches autobloquantes sont fournies sur le côté bâbord et sur les côtés de la cabine standard. Le mécanisme de blocage peut aussi être utilisé dans plusieurs positions ouvertes. Les fenêtres latérales sont à peu près au niveau de l'accoudoir du fauteuil du poste de pilotage (environ 1 po plus haut).

Les commandes de l'opérateur doivent être situées sur le côté tribord du navire.

La console de l'opérateur est intégrée dans l'intérieur de la cabine dans la position avant à tribord.

1 - Fauteuil de capitaine pliable à base large : réglable dans le sens avant-arrière et réglable en hauteur, deux repose-pieds, dossier réglable, 2 accoudoirs rabattables. Le fauteuil doit être monté sur le pont et situé directement derrière les commandes de l'opérateur sur le côté tribord. Le fauteuil doit être situé en arrière de la console à une distance qui permet suffisamment de place pour se tenir debout à l'aise devant le fauteuil. Le fauteuil doit glisser assez loin vers l'avant pour permettre à l'opérateur de s'asseoir et d'utiliser les commandes sans avoir à se pencher en avant. Le modèle suggéré est un fauteuil de barre à dossier élevé Sea Post ou équivalent.

FAUTEUIL DU CAPITAINE GARELICK - MODÈLE 24-000 ou modèle similaire installé avec socle pivotant et repose-pieds. Inclut le support sous pont et le système de filets rapportés en acier inoxydable du pont.

Strapontin(s) repliable(s) auxiliaire(s) permettant d'accueillir deux personnes doit être situé sur le côté bâbord ou derrière le fauteuil du capitaine, mais il ne doit pas bloquer l'accès à la porte. Conformité totale - Deux (2) strapontins repliables sont inclus avec cette offre. Leur emplacement d'installation est en ligne contre le côté bâbord de la paroi de la cabine. L'intérieur de la cabine doit comporter des poignées en aluminium intégrées. Une main courante est installée au plafond sur toute la longueur de la cabine, de l'avant à l'arrière. Une main courante horizontale est installée sur les côtés bâbord et tribord sur toute la longueur, sous les fenêtres. Une main courante est installée sur l'axe de centre de la cabine, allant du toit au tableau de bord.

Un système de main courante intégré permet donc le passage de l'avant à l'arrière à l'extérieur de la cabine. En outre, un système de gouttière en aluminium est prévu sur les côtés et sur le bord arrière du toit. Les poignées verticales arrière sur les côtés bâbord et tribord permettent à la surface arrière du toit de s'écouler sur le pont, minimisant la quantité de pluie et d'eau de mer qui s'écoule du bord arrière du toit.

Du tapis en caoutchouc antifatigue doit également couvrir le pont intérieur au complet de la cabine. Le tapis doit pouvoir être facile à retirer pour le nettoyage. 20) Un système de chauffage au diesel Espar à air forcé avec réservoir de carburant doit être inclus avec ce navire. Le modèle est un D2 Airtronic.

Puissance calorifique en BTU/h (kW)

7500 (2,2) Suralimentation

6150 (1,8) Élevée

4100 (1,2) Moyenne

2900 (0,8) Faible

Le système de chauffage au diesel comporte une soufflante menant à deux fenêtres (2) vers l'avant. Deux (2) systèmes de ventilateurs doivent être fournis pour éviter la buée sur les vitres latérales. Le réservoir de carburant est en plastique* et situé dans un espace fermé accessible à l'intérieur de la console. Les gaz du système de chauffage au diesel sont évacués vers l'extérieur avec un couvercle en aluminium de 3 pieds de long pour dissiper la chaleur et empêcher les embruns d'entrer.

Plaques d'accès installées pour permettre l'accès aux transmetteurs de niveau, aux tubes d'aspiration et au sondeur du réservoir de carburant. Les plaques d'accès doivent être configurées pour permettre l'enlèvement des plaques sans qu'il soit nécessaire de retirer la cabine.

Les plaques d'accès de 8 po du pont doivent être situées comme suit : transducteur de sondeur et contacteur à flotteur de la pompe de cale : à l'avant du tableau arrière (zone du pont arrière); à l'arrière du transmetteur de niveau de carburant et des tubes d'aspiration du réservoir de carburant : dégagé en cabine sur la ligne de centre à l'avant de la cloison arrière.

Transmetteurs de niveau et tubes d'aspiration du réservoir de carburant avant : Dégagé en cabine sur la ligne de centre à l'avant.

Système de drainage du pont de cabine pour permettre le drainage de l'eau de la cabine et empêcher l'eau de s'écouler de la zone de pont arrière dans la cabine.

Un système de drainage de la cabine doit être inclus avec ce navire. La cabine draine dans la cale. La dimension du pont arrière à la partie inférieure du cadre de porte de la cabine est d'environ 3 po empêchant le liquide sur le pont d'entrer dans la cabine.

Tout le câblage électrique, tous les fusibles, le système de chauffage au diesel et les interrupteurs doivent être situés à l'intérieur de la cabine.

Tout le câblage électrique, les fusibles, le système de chauffage au diesel et les interrupteurs au-dessus du pont doivent être situés à l'intérieur de la cabine.

PARTIE III - EXIGENCES ÉLECTRIQUES

Un panneau électrique de 13 circuits comprenant les interrupteurs et les disjoncteurs doit être inclus avec ce navire. Les panneaux électriques doivent être construits conformément à la norme ABYC et montés à l'intérieur de la cabine sur la console de l'opérateur.

Quatre (4) feux de pont halogènes de 55 watts : 2 dirigés vers l'avant et 2 dirigés vers l'arrière montés sur le dessus de la cabine avec des supports réglables (les feux dirigés vers l'avant et les feux dirigés vers l'arrière doivent être actionnés par des interrupteurs individuels situés dans la cabine).

Deux (2) paires de projecteurs Jabsco 45900-0000 de qualité marine sont incluses avec ce navire.

Ceux-ci doivent être installés sur le toit de la cabine : une paire est dirigée vers l'avant et l'autre paire vers l'arrière. L'installation devrait inclure des montures pivotantes permettant de les régler. La paire dirigée vers l'avant peut être réglée pour éclairer le pont avant ou les côtés. La paire dirigée vers l'arrière peut être réglée pour éclairer le pont arrière ou les côtés. 34) Le circuit de carburant livré est conforme à la directive TP 1332 de Transports Canada.

Les soupapes et les raccords utilisés dans le circuit de carburant sont en bronze ou en acier résistant à la corrosion. Chaque conduite de mise à l'air libre de carburant est munie d'un clapet antiretour économiseur de combustible. Les soupapes de carburant sont situées sur le tableau arrière et clairement identifiées avec des étiquettes SURDIMENSIONNÉES visibles depuis la position de barre à l'intérieur de la cabine. Les emplacements de remplissage de carburant comprennent des robinets d'incendie se dressant à au moins 3 pouces de l'emplacement de remplissage et sont équipés de bouchons d'arrêt avec cadenas de qualité marine utilisant la même clé.

Un système de réservoir de carburant double comprend des soupapes d'intercommunication qui permettent à tout moteur Cont d'utiliser du carburant à partir de n'importe quel réservoir. Ces soupapes sont situées à l'arrière sur le tableau arrière, sont facilement accessibles et sont clairement étiquetées.

Des séparateurs eau/carburant Racor sont inclus (situés à l'arrière à l'intérieur du tableau arrière, facilement accessibles par une grande écrouille).

Les réservoirs de carburant sont construits en polyéthylène rotomoulé.

Les réservoirs de carburant comprennent des chicane pour stabiliser la charge de carburant.

Les circuits de carburant dépassent les normes de construction de la GCC.

Tous les systèmes de carburant sont testés sous pression.

Chaque moteur hors-bord est équipé d'un séparateur d'eau carburant (Racor 320).

Les tuyaux de carburant satisfont à la norme BS EN ISO 7840:1995

La capacité maximale est supérieure à l'exigence de la demande de propositions (réservoir principal de 322 L et réservoir auxiliaire de 182 L) = 504 L au total

Les réservoirs de carburant sont mis à l'air libre par-dessus bord. Les systèmes sont compatibles avec les normes de Transports Canada et de l'ABYC

Les vannes de dérivation sont équipées pour permettre à l'un ou l'autre moteur hors-bord d'être branché sur l'un ou l'autre réservoir de carburant.

L'ouverture de remplissage de carburant capture le trop-plein de carburant empêchant les débordements de carburant d'atteindre le pont.

Les conduites de mise à l'air libre de carburant sont équipées de dossierets.

Énoncé des exigences

Renseignements généraux à fournir pour la Direction de l'application de la loi en environnement et la Direction de l'application de la loi sur la faune d'Environnement Canada concernant l'utilisation de canots pneumatiques à coque rigide

1.0 Rôle et fonctions :

1.1 Utilisation du canot pneumatique à coque rigide au sein de la Division de l'application de la loi en environnement et de la Division de l'application de la loi sur la faune d'Environnement Canada.

1.1.1 La Division de l'application de la loi en environnement et la Division de l'application de la loi sur la faune d'Environnement Canada achètent, gèrent et exploitent plusieurs petites embarcations pour appuyer les programmes ministériels et d'autres missions dans ses diverses régions.

1.1.2 Une des principales missions comprend les patrouilles d'application de la loi et la surveillance en soutien aux enquêtes d'infraction à toute loi fédérale, ainsi qu'en soutien à divers ministères, y compris, mais sans toutefois s'y limiter, Pêches et Océans Canada, la Gendarmerie royale du Canada et d'autres organismes fédéraux et provinciaux.

1.1.3 En accomplissant ces missions, l'embarcation sert aux fonctions générales suivantes :

- 1.1.3.1 mener des patrouilles et des inspections;
- 1.1.3.2 effectuer des recherches et des activités de surveillance à l'aide de moyens visuels et électroniques;
- 1.1.3.3 récupérer des personnes physiquement aptes ou handicapées d'autres embarcations ou dans l'eau;
- 1.1.3.4 fournir de l'équipement de remorquage et d'autres embarcations (en cas d'urgence seulement);
- 1.1.3.5 fournir une plateforme pour dispenser les premiers soins; et
- 1.1.3.6 fournir un bateau de secours pour les opérations de plongée.

2.0 Utilisation :

2.1 Les canots pneumatiques à coque rigide sont utilisés dans toutes les provinces canadiennes et dans tous les territoires de l'Arctique.

2.2 Ce type d'embarcation est utilisé dans toutes les activités exploitées par la Division de l'application de la loi en environnement et la Division de l'application de la loi sur la faune d'Environnement Canada pour ces bateaux et petites embarcations, en mer, dans les zones littorales ou en eau abritée.

2.3 L'embarcation est souvent exploitée conjointement avec les bateaux de Pêches et Océans Canada et de la Gendarmerie royale du Canada.

2.4 L'embarcation peut être mise à l'eau et récupérée au moyen d'équipement de guindage comme des derricks et des grues qui utilisent un appareil de levage doté d'un guide-câble ou un appareil de levage à point unique. L'embarcation peut aussi être déployée à partir d'un quai ou mise à l'eau et récupérée par une remorque.

3.0 Pratiques relatives à la conception et à la construction

3.1 Exigences réglementaires - Normes relatives à la construction

3.1.1 L'embarcation doit satisfaire à toutes les exigences applicables établies en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada de 2001, puisqu'elles s'appliquent à la construction des embarcations uniquement, y compris, mais sans toutefois s'y limiter :

- a) Règlement sur les petits bâtiments
- b) Normes de construction pour les petits bâtiments - TP1332
- c) Règlement sur les abordages
- d) Règlement sur les stations de navires (radio)

3.2 Sécurité maritime de Transports Canada - Processus d'inspection

3.2.1 Il faut communiquer avec le bureau local de la Sécurité maritime de Transports Canada avant de commencer toute construction afin d'examiner la conception et d'en discuter, puisqu'elle doit satisfaire aux exigences en matière de construction en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada de 2001. L'embarcation doit être disponible pour les visites de routine de l'inspecteur de la Sécurité maritime de Transports Canada au cours du processus de construction. Les intervalles des jalons de construction convenus par le constructeur et l'inspecteur de la Sécurité maritime de Transports Canada doivent être définis. Le constructeur doit en aviser la Sécurité maritime de Transports Canada afin que la zone en question soit inspectée avant de passer au processus de construction.

3.2.2 Toute zone où des activités de construction empêcheraient un accès facile à un objet sur l'embarcation doit rester ouverte jusqu'à ce que l'inspecteur de la Sécurité maritime de Transports Canada soit disponible pour visiter l'embarcation et inspecter la zone.

3.2.3 Tout l'équipement de sécurité, comme il est exigé par le Règlement sur les petits bâtiments, et qui ne figure pas dans ce document, sera fourni par la Division de l'application de la loi en environnement et la Division de l'application de la loi sur la faune d'Environnement Canada.

3.2 Généralités relatives à la conception ergonomique

3.2.1 Toute condition de fonctionnement dangereuse doit être évitée en mettant en place de manière sécuritaire l'équipement et la machinerie, en fournissant un dispositif de sécurité au personnel relatif aux dangers électriques, mécaniques et thermiques, ainsi qu'un dispositif de protection et des couvercles pour les commandes qui pourraient être accidentellement activées au contact du personnel.

3.2.2 Les facteurs humains en matière d'ingénierie pris en compte dans la conception doivent comprendre l'accessibilité, la visibilité, la lisibilité, l'efficacité de l'équipage et le confort. Tout l'équipement doit être accessible que ce soit pour son utilisation, son inspection ou son entretien.

3.3 Vibration

3.3.1 Aucune vibration locale qui pourrait mettre en danger le personnel, endommager la structure, la machinerie ou les systèmes du bateau, perturber le fonctionnement ou l'entretien de la machinerie ou des systèmes du bateau ne doit se faire ressentir.

3.3.2 Aucun élément ne peut vibrer à moins que cela ne soit nécessaire au fonctionnement de l'embarcation et ait été conçu à cette fin. Des supports pour les éléments mobiles, y compris ceux qui ont été déplacés pour l'arrimage, le remorquage ou le transport, doivent être fournis avec des matériaux résistants au besoin afin de prévenir les entrechoquements.

3.3.3 Le desserrage des pièces de fixation dû aux vibrations doit être empêché par l'utilisation de pièces de fixation autobloquantes, le cas échéant.

3.4 Protection de l'équipement

3.4.1 L'entrepreneur est responsable de l'entretien de tout l'équipement. Toutes les pièces doivent rester toujours propres et être protégées pendant la construction, l'entreposage, l'assemblage et après l'installation, notamment celles ayant des surfaces de travail ou des conduits destinés à de l'huile de fabrication. Il faut protéger en tout temps l'équipement de la poussière, de l'humidité et des matières étrangères et ne pas l'exposer à des changements de température rapides ou extrêmes.

3.5 Propreté du site

3.5.1 Pendant la construction, tous les copeaux, les déchets ainsi que toutes les rabotures, la saleté et l'eau doivent être éliminés une fois le quart de travail terminé ou avant. L'entrepreneur doit s'assurer que des mesures sont prises afin d'éviter l'usure et la détérioration de la construction, et de prévenir la corrosion et d'autres dommages. L'équipement susceptible de geler doit être constamment drainé, sauf au cours des tests et des essais. L'équipement doit toujours rester propre et à l'abri avant l'installation.

3.6 Installations (s'applique au composite verre-résine uniquement)

3.6.1 L'entrepreneur a l'obligation d'avoir un atelier qui maintient la température et l'humidité. Il doit pouvoir maintenir une température entre 16 °C et 25 °C, et une humidité relative inférieure à 70 %.

3.7 Conception éprouvée

3.7.1 Aucun prototype ne sera accepté.

3.7.2 Les embarcations de démonstration peu utilisées, qui respectent ou dépassent les spécifications établies dans le présent document seront prises en compte. Les inspecteurs de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada et de la Sécurité maritime de Transports Canada doivent constater que l'embarcation de démonstration en question respecte ou dépasse les exigences avant qu'elle ne puisse être considérée comme un remplacement convenable pour une nouvelle embarcation.

3.7.3 Aucune embarcation d'occasion ne sera acceptée.

4.0 Soutien logistique intégré

4.1 Soutien des composants et de l'équipement

4.1.1 Tous les composants ainsi que tout l'équipement mécanique, auxiliaire, électronique et électrique installés sur le bateau, à l'exception du boudin, doivent faire l'objet d'un soutien (pièces et entretien) dans un délai de 30 jours. Tous les composants et l'équipement doivent être des modèles de production existants.

4.2 Pièces de rechange

4.2.1 Afin de faciliter le remplacement des pièces et la capacité de les interchanger, ainsi que les procédures d'entretien et la formation des opérateurs dans la mesure du possible :

4.2.1.1 L'entrepreneur doit normaliser la sélection de l'équipement, l'accastillage et les méthodes de fabrication de tous les bateaux fournis.

4.2.1.3 Il ne peut y avoir des exceptions sans l'autorisation de la Division de l'application de la loi en environnement et de la Division de l'application de la loi sur la faune d'Environnement Canada; et dans les cas où les pièces de rechange sont devenues obsolètes suite aux progrès technologiques.

4.3 Dépôt de pièces

4.3.1 Le dépôt de pièces de l'entrepreneur doit être en mesure de fournir des pièces de rechange pour tous les composants de l'embarcation dans un délai de 24 heures dans la région de l'Atlantique.

4.4 Dépôts d'entretien

4.4.1 L'entrepreneur doit posséder un dépôt d'entretien autorisé capable de fournir des services d'entretien dans un délai de 24 heures après avoir reçu un appel de service dans la région de l'Atlantique.

4.5 Garantie

4.5.1 L'entrepreneur doit fournir une garantie restreinte d'un an sur toutes les pièces et tout l'équipement installés. L'entrepreneur doit fournir une garantie restreinte de deux ans contre les défauts et les déficiences de la construction. La garantie de deux ans s'appliquera en même temps que la garantie d'un an.

5.0 Documentation

5.1 Généralités sur la publication technique

5.1.1 L'entrepreneur doit fournir trois (3) ensembles exhaustifs des publications techniques qui procurent une description physique et fonctionnelle de l'embarcation, de sa machinerie et de son équipement, ainsi que des documents sur le rendement et les essais en mer. La publication technique doit comprendre un manuel d'information générale, des manuels techniques et une liste d'activités d'entretien préventives.

5.2 Manuel d'information générale

5.2.1 Le manuel d'information générale doit comprendre :

5.2.1.1 Description de l'arrangement et de la fonction de toutes les structures, des systèmes, de l'accastillage et des accessoires qui équipent l'embarcation, avec des illustrations au besoin

5.2.1.2 Procédures d'exploitation

5.2.1.3 Caractéristiques d'exploitation de base (comme les températures, les pressions, les taux de débits, etc.)

5.2.1.4 Critères d'installation et dessins, instructions de montage et de démontage avec des illustrations complètes décrivant chaque étape (y compris les instructions nécessaires pour la réparation à bord du boudin).

5.2.1.5 Entretien prévu recommandé (moteurs seulement)

5.2.1.6 Procédures de dépannage complètes (moteurs seulement)

5.3 Manuels techniques

5.3.1 Les manuels techniques doivent comprendre un ensemble complet des manuels détaillés, des dessins, des listes de pièces et des données supplémentaires des propriétaires et de l'opérateur pour tous les composants du bateau (acquis de sources externes ou fabriqués sur mesure), y compris :

5.3.1.1 Coque

5.3.1.2 Boudin

5.3.1.3 Moteurs et arbres extérieurs

5.3.1.4 Systèmes (direction, carburant, éléments électriques, etc.)

5.3.1.5 Appareils électroniques (le cas échéant)

5.3.1.6 Accastillage, accessoires et équipement secondaire

5.3.1.7 Évaluation de la stabilité (rapport)

5.4 Liste des pièces de rechange initiales

5.4.1 Les manuels techniques doivent également inclure une liste de pièces de rechange initiales à bord qui doivent être stockées pour l'embarcation. Au minimum, cette liste doit inclure les éléments listés ci-dessous (le cas échéant).

5.4.1.1 Propulsion : hélice, injecteurs, filtres, turbine de la pompe à eau, batterie de démarrage, courroies, manette des gaz et câbles de l'arbre, tout outil de moteur particulier

5.4.1.2 Boudin : soupape pneumatique, pompe à pied, manomètre, trousse de réparation

5.4.1.3 Éléments électriques : fusibles, ampoules

5.4.1.4 Structures et accastillage du bateau : pièces de fixation diverses souvent utilisées

6.0 Tests et essais

6.1 L'entrepreneur doit inspecter et mettre à l'essai au minimum les éléments énumérés ci-dessous pour le respect des exigences du contrat et le bon fonctionnement (c.-à-d. que l'équipement peut démarrer, fonctionner normalement et être raccordé), le cas échéant. Toute irrégularité doit être corrigée avant la livraison. Les inspections et les mises à l'essai nécessaires sont minimales et ne visent pas à remplacer les contrôles, les examens, les inspections ou les mises à l'essai habituellement effectués par l'entrepreneur en vue d'assurer la qualité du bateau.

6.1.1 Poids

- 6.1.2 Qualité de la construction
- 6.1.3 Équipement de levage
- 6.1.4 Système de propulsion
- 6.1.5 Commandes de propulsion
- 6.1.6 Système de direction
- 6.1.7 Système d'alimentation en carburant
- 6.1.8 Système électrique
- 6.1.9 Système de démarrage
- 6.1.10 Appareils électroniques
- 6.1.11 Bittes de remorque de secours (à étiqueter avec une cote)

6.2 Essais en mer - Généralités

6.2.1 L'entrepreneur doit effectuer des essais en mer afin de démontrer que l'embarcation et son équipement respectent les exigences stipulées dans le contrat et les exigences de rendement. Il doit prendre en charge tous les frais des essais, à moins d'avis contraire. L'entrepreneur doit fournir un équipage qui devra piloter l'embarcation pendant les essais en mer. Par ailleurs, il devra réaliser le rodage du système de propulsion selon les procédures des produits fabriqués. La Division de l'application de la loi en environnement et la Division de l'application de la loi sur la faune d'Environnement Canada doivent être témoins des essais en mer et en être satisfaites.

6.2.2 L'entrepreneur doit fournir et exploiter tout l'équipement et tous les instruments d'essai en mer. Les instruments d'essai, le cas échéant, ne doivent pas remplacer les instruments de l'embarcation (p. ex. tachymètre moteur, manomètres, thermomètres). L'entrepreneur doit fournir tout le matériel nécessaire et l'accastillage. Il doit également installer les appareils de mesure. Après une réalisation des essais satisfaisante, tous les instruments doivent être retirés et tous les systèmes restaurés. L'entrepreneur doit fournir des données d'étalonnage qui certifient l'exactitude des instruments pour les essais.

6.2.3 L'entrepreneur doit soumettre un plan de tests et d'essais, y compris une description de tous les essais de recette à effectuer. Il faut au moins effectuer les tests et les essais suivants :

6.2.3.1 Essais de vitesse - Les essais de vitesse doivent être effectués sur un parcours mesuré certifié d'au moins un mille marin de longueur. Deux passages doivent être effectués sur le parcours, un dans chaque direction. Il faut calculer la moyenne des deux passages.

6.2.3.2 Essai d'endurance - L'embarcation doit fonctionner à la vitesse maximale pendant au moins 60 minutes dans des conditions normales de fonctionnement, en tenant compte des procédures de rodage du moteur. Au cours des essais d'endurance, il faut démontrer que toutes les pièces du système de propulsion fonctionnent correctement. Il faut faire fonctionner tous les systèmes pour vérifier la bonne lubrification, les commandes et le lignage. La consommation de carburant doit être consignée pour l'essai d'une heure.

6.2.3.3 Propulsion arrière - Il faut piloter et manœuvrer l'embarcation en utilisant la propulsion arrière afin de déterminer le rendement arrière. Les manettes des gaz doivent être configurées pour fournir un tiers du cheval-puissance nominal du moteur pendant les essais de rendement de soutien. Afin de démontrer le rendement arrière des moteurs pendant un arrêt d'urgence et de mettre à l'épreuve la force des dispositions de montage des moteurs, ces derniers doivent être arrêtés deux fois en passant de la pleine puissance à l'avant à vitesse maximale au point mort dans l'eau en utilisant la poussée inverse. Le temps nécessaire pour effectuer cet essai doit être consigné.

6.2.3.4 Appareil à gouverner - Des essais de l'appareil à gouverner doivent être effectués pour démontrer la précision du système de direction dans n'importe quelles conditions. Des essais de manœuvre doivent être réalisés afin de s'assurer que le bateau satisfait aux exigences stipulées. Ces essais doivent être effectués dans des conditions de fonctionnement normales et répétées dans des conditions de pleine charge.

6.2.3.5 Essai de chargement de l'équipement de levage - Un essai de chargement de l'équipement de levage doit être effectué avant chaque expédition en chargeant le bateau à 150 % (poids de l'embarcation plus 50 %) des conditions de fonctionnement normales et en soulevant le bateau à partir d'un montage-charge à point unique à l'aide de l'équipement de levage. Une inspection visuelle des composants de l'équipement de levage doit être effectuée afin d'assurer qu'il n'y a aucun signe de distorsion, de défectuosité ou de craquage.

6.2.3.6 Essai de stabilité (évaluation) - La stabilité de l'embarcation doit être évaluée par rapport à une norme reconnue applicable au type et à la conception de l'embarcation. L'inspecteur de la Sécurité maritime de Transports Canada doit discuter des essais de stabilité, en être témoin et en être satisfait.

6.2.3.7 Le service d'inspection technique marine de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada doit être avisé des essais en mer au moins 24 heures à l'avance. L'inspecteur se réserve le droit d'assister ou de ne pas être présent aux essais en mer. L'absence de l'inspecteur pendant les essais en mer ne décharge pas l'entrepreneur de sa responsabilité d'effectuer et de consigner les essais en mer. Les résultats des essais en mer seront envoyés au responsable de l'inspection avant la livraison de l'embarcation.

6.2.3.8 Une fois les essais en mer terminés, le bateau doit être bien nettoyé et inspecté. L'entrepreneur doit réparer tout dommage que l'embarcation ou l'équipement secondaire a pu subir pendant les essais en mer à la satisfaction des inspecteurs de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada et de la Sécurité maritime de Transports Canada.

6.3 Inspection finale

6.3.1 L'inspection finale ne doit pas être effectuée tant que tous les essais n'ont pas été exécutés de manière satisfaisante et que les données ne sont disponibles aux fins d'examen. L'embarcation doit être prête à tous égards pour être livrée, à l'exception de la préparation finale pour l'expédition. L'entrepreneur doit fournir du personnel, comme il est exigé, afin de répondre aux questions et de faire la démonstration du fonctionnement, de l'entretien, de l'accessibilité, du retrait et de l'installation de l'équipement. L'entrepreneur doit documenter les résultats de l'inspection finale et soumettre ces résultats à l'agent des contrats. Un exemplaire des résultats des essais en mer doit être envoyé avec les produits livrables pour chaque embarcation. Le cas échéant, des numéros de série et d'autres renseignements d'identification doivent être consignés pour chaque embarcation et moteur.

6.3.2 L'inspecteur de la Sécurité maritime de Transports Canada doit confirmer par écrit la construction de l'embarcation. Une lettre de confirmation doit donner un aperçu de la conformité des embarcations avec les divers règlements et les normes établies en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada de 2001, puisqu'elles s'appliquent à la construction des navires uniquement.

6.4 Acceptation

6.4.1 À la livraison, la Sécurité maritime de Transports Canada et Travaux publics et Services gouvernementaux Canada effectueront l'inspection finale de la livraison. L'entrepreneur doit réparer tout dommage que le bateau ou l'équipement secondaire a pu subir pendant l'expédition à la satisfaction des inspecteurs de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada et de la Sécurité

maritime de Transports Canada. La livraison sera franco bord à 45 promenade Alderney, Dartmouth, NS B2Y 2N6. À l'heure de la livraison, pour plus d'information, contactez Steve Smith au 902-426-1188.

6.5 Dossiers des essais

6.5.1 L'entrepreneur doit préparer une liste de contrôle des essais qui certifie que chaque essai a été effectué. La liste de contrôle doit indiquer le poids du bateau chargé dans un état léger. De plus, elle doit préciser le poids du bateau chargé total et les données pour l'essai de l'équipement de levage avec une charge de 150 % (poids du bateau plus 50 %). La liste de contrôle doit être jointe aux produits livrables de chaque embarcation.

7.0 Fabrication

7.1 Généralités

7.1.1 Sauf mention contraire, l'ensemble des composants, de l'équipement et du matériel doivent être fournis par l'entrepreneur.

7.1.2 Les canots pneumatiques à coque rigide de la Division de l'application de la loi en environnement et de la Division de l'application de la loi sur la faune d'Environnement Canada doivent être construits en composite verre-résine à l'aide d'une résine vinylester ignifuge et d'un enduit gélifié compatible.

7.2 Intégrité structurelle

7.2.1 Toutes les structures et les composants (coque, pont, boudin, console, cabine avec sièges, etc.) doivent être suffisamment solides pour résister à la charge d'impact latérale et verticale, qui équivaut aux conditions des exigences du profil opérationnel et des missions, quand l'embarcation est chargée au maximum.

7.3 Matériel - Généralités

7.3.1 Exposition environnementale

7.3.1.1 Tout le matériel doit résister à la corrosion et être utilisable dans l'eau salée, comme le mentionne la section sur les conditions environnementales des exigences en matière de rendement. Tout le matériel généralement exposé à la lumière du soleil doit résister à la dégradation causée par les rayons ultraviolets.

7.3.2 Métaux disparates

7.3.2.1 Le contact direct de métaux disparates électrolytiquement n'est pas autorisé. Il faut prévenir la corrosion électrolytique par la séparation des matières disparates avec des joints, des rondelles, des viroles ou des douilles en matière isolante appropriée.

7.3.3 Aluminium

7.3.3.1 L'alliage d'aluminium 5086-H116 ou 5456-H116 doit être utilisé pour les plaques; l'alliage d'aluminium 5086-112 ou 5456-H111 doit être utilisé pour les formes extrudées ainsi que les tuyaux et tubes soudés. Les éléments non structurels de la garniture intérieure ou l'outillage comme les cadres de trappe, les coulages, et le matériel peuvent être constitués d'autres alliages d'aluminium convenables pour l'utilisation commerciale marine en eau salée.

7.3.4 Acier inoxydable

7.3.4.1 Le type d'acier inoxydable 316L ou 316 doit être utilisé pour les applications en acier inoxydable à l'exception de ce qui est mentionné. L'alliage 316 ne peut pas être utilisé dans les composants soudés.

7.3.5 Pièces de fixation

7.3.5.1 Toutes les pièces de fixation doivent être composées de matières résistantes à la corrosion.

7.3.5.2 Les pièces et les pièces de fixation revêtues de cadmium, y compris les rondelles, ne doivent pas être utilisées.

7.3.5.3 La fixation directe d'alliages contenant du cuivre à de l'aluminium n'est pas autorisée, sauf dans le cas d'une tresse de mise à la masse électrique.

7.3.5.4 Aucune pièce de fixation ne doit être directement filetée dans des alliages en aluminium ou du composite verre-résine. Des plaques de fixation en acier doivent être utilisées.

7.3.5.5 Là où les écrous seront inaccessibles une fois le bateau monté, les écrous doivent être sécurisés pour permettre le réassemblage et empêcher qu'ils ne se desserrent. Sauf indication contraire, des écrous autobloquants doivent être installés afin que les boulons ne se desserrent pas à cause de chocs ou de vibrations.

7.3.5.6 Les pièces de fixation dans les zones de passage du pont doivent être encastrées afin d'éliminer tout danger de trébuchement ou d'accrochage.

7.4 Procédures de construction

7.4.1 Généralités

7.4.1.1 Les coques doivent être fabriquées conformément aux exigences mentionnées dans les normes de construction des exigences en matière de rendement.

7.5 Coque principale et appendices

7.5.1 Forme de la coque et cloisons du réservoir étanches

7.5.1.1 La forme de la coque ne doit pas entraver le débit de l'eau vers les unités de propulsion et doit repousser les vagues loin du personnel à bord.

7.5.1.2 La conception de la coque doit pouvoir contenir un nombre suffisant de compartiments étanches pour une bonne stabilité. S'il y a plus d'un compartiment étanche, chacun d'eux doit avoir son propre système de pompage.

7.5.1.3 Une plaque d'usure d'acier inoxydable (ou d'un composite équivalent) de forte densité doit couvrir toute la longueur de la quille afin de la protéger contre les dommages occasionnés par l'échouage ou des dangers semblables. Cette plaque ne doit pas nuire au rendement ou aux capacités

de tenue en mer. De plus, elle doit pouvoir résister à la charge d'impact verticale et horizontale liée aux exigences opérationnelles des navires.

7.5.3 Arrimage

7.5.3.1 Un arrimage imperméable peut être fourni pour les petits éléments de l'équipement. Parmi cet équipement, on compte l'équipement lié aux missions ainsi que celui défini dans la Loi sur la marine marchande du Canada et le Règlement sur les petits bâtiments. Tous les compartiments d'arrimage doivent avoir un verrou, être protégés par des moyens directs et être manipulables par des mains gantées ou non sensibles.

7.5.4 Peinture et préservation

7.5.5.1 Les composants en fibre de verre doivent avoir une couche d'enduit gélifié noir sur toutes les surfaces. Avant la livraison, l'entrepreneur doit s'assurer que l'aluminium exposé qui n'est pas entièrement peint n'a pas d'imperfection cosmétique, y compris des marques résultant de la construction, des marques de broyeuse, des rayures, des rainures et des tâches.

7.6 Système de propulsion

7.6.1 Installation et lignage

7.6.1.1 Les moteurs doivent être installés conformément aux instructions du fabricant. L'utilisation des accessoires et de l'équipement approuvés par le fabricant des moteurs est exigée. L'équipement et les composants qui annuleraient les garanties du fabricant des moteurs ne doivent pas être utilisés sur le bateau.

7.6.2 Garantie

7.6.2.1 Tous les composants du système de propulsion doivent être garantis par le fabricant de l'équipement.

7.6.3 Moteurs hors-bords

7.6.3.1 Sauf indication contraire, le système de propulsion doit être fourni par la Division de l'application de la loi en environnement et la Division de l'application de la loi sur la faune d'Environnement Canada. La Division de l'application de la loi en environnement et la Division de l'application de la loi sur la faune d'Environnement Canada doivent fournir deux moteurs hors-bords Yamaha à quatre temps de 250 hp avec des accessoires.

7.6.4 Hélices

7.6.4.1 Sauf indication contraire, les hélices seront en acier inoxydable. L'entrepreneur doit informer le responsable technique du pas et du diamètre approprié afin de respecter les exigences en matière de rendement, conformément au contrôle de conception de l'entrepreneur.

7.7 Système de direction

7.7.1 Généralités

7.7.1.1 La conception du système de direction, la sélection des composants et l'installation doivent être conformes à l'article 9 des Normes de construction pour les petits bâtiments (TP 1332).

7.7.1.2 Le système de direction doit être hydraulique à distance avec un réservoir de pétrole intégré et des dispositifs d'étanchéité remplaçables sur les vérins.

7.7.1.3 La roue de gouvernail doit être solide pour résister aux applications très intensives, notamment pendant les opérations en eaux agitées, sans flexion de la roue.

7.7.2 Tuyaux hydrauliques

7.7.2.1 Les tuyaux doivent être de taille et de longueur suffisante pour prévenir les pulsations. Les tuyaux doivent être appropriés pour l'utilisation dans un environnement marin exposé et être dotés de raccords en acier inoxydable.

7.8 Système électrique

7.8.1 Généralités

7.8.1.1 La conception du système électrique, la sélection des composants et l'installation doivent être conformes aux Normes de construction pour les petits bâtiments (TP 1332) ou de l'American Boat and Yacht Council (ABYC), comme l'autorise l'article 8.2 des Normes de construction pour les petits bâtiments (TP 1332). Tout l'équipement électrique monté doit pouvoir fonctionner en même temps que tout l'équipement électronique sans provoquer d'interférences à l'équipement électronique ou au compas magnétique. Le fabricant doit fournir une confirmation écrite de la norme de construction électrique utilisée et, le cas échéant, les certificats de formation électrique des installateurs.

7.8.2 Batteries et commutateurs

7.8.2.1 Les commutateurs des batteries doivent être placés de façon à éviter tout accrochement ou toute commutation accidentelle. Une étiquette de mise en garde doit être apposée sur les commutateurs des batteries pour indiquer que les batteries ne doivent pas fonctionner en même temps.

7.8.2.2 Les compartiments des batteries doivent être imperméables et montés avec des moyens convenables d'évacuation du gaz. Les batteries doivent être protégées en vertu de l'article 8 des Normes de construction pour les petits bâtiments (TP 1332).

7.8.3 Distribution de puissance

7.8.3.1 Sélection des câbles

7.8.3.1.1 Toutes les parties du système électrique et de l'éclairage doivent être composées de câbles résistants, étamés et de catégorie marine.

7.8.3.2 Installation des câbles

7.8.3.2.1 Les câbles doivent être groupés en faisceaux de câbles dans la mesure du possible. Tous les faisceaux de câbles doivent passer sous le pont.

7.8.3.2.2 Les câbles et les conducteurs passant au travers des périmètres, des ponts, des cloisons ou d'autres surfaces exposées étanches doivent être installés pour préserver l'intégrité étanche de la structure. Le passage des câbles dans des enceintes étanches doit se faire à travers des presses-étoupe marines étanches de taille appropriée. Tout l'équipement électrique doit être accessible pour procéder à leur entretien.

7.8.3.2.3 Tous les câbles sous le pont doivent passer dans un tube de canalisation électrique.

7.8.3.2.4 Les câbles et les conducteurs passant au travers des ponts, des cloisons ou d'autres structures doivent être protégés contre l'usure par l'utilisation de passes-câbles résistant à l'abrasion.

7.8.3.2.5 Le passage des câbles à travers des espaces mousses doit être évité dans la mesure du possible. Les câbles qui doivent passer à travers des espaces mousses doivent passer dans un tube de canalisation électrique de polychlorure de vinyle. Le tube doit être installé de manière à empêcher que de l'eau soit emprisonnée dans celui-ci.

7.8.4 Feux de navigation

7.8.4.1 Tous les feux de navigation, etc., doivent être conformes au Règlement sur les abordages en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada de 2001.

7.8.4.2 Les appareils d'éclairage doivent être conçus de manière à résister aux vibrations ainsi qu'à l'humidité et doivent être protégés des dommages.

7.8.4.3 Les feux de navigation doivent être installés de manière à ne pas interférer avec la vision de l'opérateur.

7.8.4.4 Les feux de côté doivent être installés de manière permanente. La lumière arrière ou le feu de tête de mât peut être placé sur un mât rétractable ou pliant.

7.8.4.5 Un phare de recherche Rayline (un million de candélas) est installé sur la partie supérieure de la cabine permettant une couverture de 360° avec une capacité de pivotement, d'inclinaison et de mise au point de commande à distance à portée de l'opérateur.

7.9 Systèmes de communications

7.9.1 Généralités

7.9.1.1 Une radio à très haute fréquence et un porte-voix avec une antenne compatible avec le Système mondial de détresse et de sécurité en mer doivent être fournis et installés. Cette unité doit figurer dans le catalogue d'approbation de la Sécurité maritime de Transports Canada (consulter le lien ci-dessous). (http://www.tc.gc.ca/MarineSafety/APCIICPA/en/APCI_SelectGeneric.asp?cat=ARE)

7.9.1.2 Toutes les antennes nécessaires doivent être fixées sur la partie supérieure de la cabine à l'aide de fixations marines à cliquet robustes afin que les antennes puissent être pliées aux fins de transport.

7.9.1.3 La zone de fixation du radar, de l'appareil de pointage, de la radio à très haute fréquence et du porte-voix ainsi que de l'interface du l'ordinateur doit être installée et située aussi près que possible du poste de l'opérateur. Le radar et l'appareil de pointage doivent être installés devant le poste de l'opérateur, mais doivent néanmoins offrir à l'opérateur une visibilité totale à 360°.

7.9.1.4 L'entrepreneur doit fournir et installer un avertisseur sonore qui respecte les exigences du Règlement sur les abordages. L'avertisseur fonctionne grâce à un interrupteur à rappel situé sur la console de l'opérateur.

7.9.1.5 Porte-voix et sirène avec signaux de brume Furuno (LH3000).

7.10 Systèmes de navigation

7.10.1 Généralités

7.10.1.1 L'entrepreneur doit installer un tube de canalisation électrique de 1,5 po afin de connecter l'équipement électronique qui comprendra, sans toutefois s'y limiter, l'équipement de communications susmentionné ainsi que les éléments suivants :

7.10.1.1.1 Système de localisation GPS différentiel

7.10.1.1.2 Radar

7.10.1.1.3 Chart Plotter

7.10.1.1.4 Deux sondeurs (Raymarine et Lowrance). Appareil d'éclairage monté sur imposte.

7.10.2 Matériel de navigation

7.10.2.1 Écran de navigation multifonction E120W Raymarine avec un afficheur couleur de 12,1 po lisible en plein soleil (modèle E02013); antenne radôme (modèle E-52067) à rendement élevé de 2 kW RD18 avec un câble de 15 m fourni; antenne GPS Raymarine Raystar 125 (modèle E32042); cartes Navionics pour la région de l'Atlantique; radio à très haute fréquence Ray218 Raymarine.

7.10.2.2 Transducteur monté sur le tableau arrière ajustable à la profondeur de la coque Raymarine (modèle E66008); module sondeur digital Raymarine DSM300 (modèle E63069); et capteur de cap pour le modèle Pathfinder (modèle E12102) avec système gyro fluxgate stabilisé.

7.10.2 Compas magnétique

7.10.2.1 Le compas doit être installé de manière à être facilement visible pour l'opérateur lorsqu'il fait face à l'avant et être pivoté de manière professionnelle pour indiquer la déviation. Une fiche des déviations doit être fournie.

7.11 Systèmes de contrôle et de surveillance

7.11.1 Jauges - Dimensions et ergonomie

7.11.1.1 Sauf indication contraire, les jauges doivent être numériques et avoir un diamètre d'environ 2 po. Le diamètre des tachymètres doit être de 3 po. Les jauges doivent être installées de

manière à être facilement visibles pour l'opérateur quand il pilote le bateau. Les jauges doivent être compatibles avec les moteurs hors-bords Yamaha à quatre temps.

7.11.2 Jauges - Éclairage

7.11.2.1 Toutes les jauges doivent être rétroéclairées avec un gradateur réglable. Les jauges et le compas doivent avoir des gradateurs distincts.

7.11.3 Exigences relatives au contrôle

7.11.3.1 L'installation du système de contrôle de la propulsion doit comprendre un contrôle du moteur de l'habitacle double situé au poste de l'opérateur à tribord du poste de barre. Le contrôle doit respecter les recommandations du fabricant des moteurs pour l'utilisation commerciale.

7.12 Tuyauterie et système du bouchain

7.12.1 Raccords souples

7.12.1.1 La conception de la tuyauterie et du système du bouchain, la sélection des composants et l'installation doivent être conformes à l'article 9 des Normes de construction pour les petits bâtiments (TP 1332).

7.12.1.2 Il faut utiliser des raccords détachables et réutilisables là où des raccords souples sont nécessaires aux systèmes de direction et d'alimentation en carburant.

7.12.2 Raccords

7.12.2.1 Les raccords et les brides de serrage doivent être en acier inoxydable. Les boulons utilisés pour l'acier résistant à la corrosion doivent être d'un matériau semblable et ne pas favoriser la corrosion. Les boulons utilisés pour le bronze doivent être en monel ou en bronze au silicium.

7.13 Systèmes de ventilation

7.13.1 La conception du système de ventilation, la sélection des composants et l'installation doivent être conformes à l'article 6 des Normes de construction pour les petits bâtiments (TP 1332).

7.13.2 Le navire doit être équipé d'un système de ventilation et d'un système de ventilateur mécanique, comme le stipule l'article 6 des Normes de construction pour les petits bâtiments (TP 1332).

8.0 Emballage et expédition

8.1 Expédition et livraison

8.1.1 Avant l'expédition, le bateau doit être fixé à un berceau ou à une remorque, comme l'indique la section 19 du présent document, avec les dispositifs de retenue appropriés, préservés et couverts conformément à cette section.

8.1.1.1 Tout le bateau doit être nettoyé avant de le couvrir pour l'expédition finale.

8.1.1.2 Les bouchains doivent être secs et ne comporter aucun débris et aucune trace d'huile. Les réservoirs de carburant doivent être secs.

8.1.1.3 Le système de propulsion doit être préservé conformément aux recommandations du fabricant pour l'entreposage d'un an maximum dans un environnement qui connaîtra un temps de gel.

8.1.1.4 Les batteries seront déconnectées.

8.1.1.5 Une plaque d'avertissement durable doit être attachée à l'aide d'un câble à la roue de gouvernail indiquant que le bateau a été préparé pour l'expédition et l'entreposage, et qu'il ne faut pas démarrer le bateau avant que les machines de propulsion n'aient été réactivées.

8.1.1.6 Le berceau (ou la remorque) doit être sécurisé pour prévenir tout dommage ou tout mouvement du bateau ou de l'équipement pendant l'expédition et l'entreposage. Tous les points de contact avec le bateau, la remorque ou le berceau doivent être protégés.

8.1.1.7 Une housse d'emballage par rétraction doit être fournie pour protéger le bateau pendant l'expédition et l'entreposage.

EXIGENCES EN MATIÈRE DE RENDEMENT POUR LE CANOT PNEUMATIQUE À COQUE RIGIDE DE LA DIVISION DE L'APPLICATION DE LA LOI EN ENVIRONNEMENT ET LA DIVISION DE L'APPLICATION DE LA LOI SUR LA FAUNE D'ENVIRONNEMENT CANADA

9.0 Caractéristiques physiques

9.1.1 Longueur globale entre neuf et dix mètres (ne comprend pas les hors-bords).

9.1.2 Largeur globale entre 3 et 3,2 mètres.

9.1.3 Tirant d'eau maximal (moteur hors-bord abaissé) entre 0,8 et 0,9 mètre.

9.1.4 Tirant d'eau maximal (moteur hors-bord rehaussé) entre 0,5 et 0,8 mètre.

9.1.5 Franc-bord maximal (de la partie supérieure du boudin au maître-bau, dans des conditions de charge normale) de 0,7 mètre.

9.1.6 Hauteur maximale du boudin au-dessus du pont de 0,8 mètre.

9.1.7 Déplacement (dans des conditions de charge normale) entre 3 000 et 3 500 kg.

9.1.8 Conditions de charge normale :

9.1.8.1 Équipage minimum (deux personnes) = 300 kg

9.1.8.2 Équipage maximum (huit personnes) = 1 200 kg

9.1.8.3 Équipement et fournitures = 900 kg

9.1.8.4 Quantité de carburant minimale = 322 litres avec un système de remplissage et d'échappement et un réservoir facultatif de 182 litres.

10.0 Rendement opérationnel

10.1 Sauf indication contraire, le rendement doit être calculé dans des conditions d'état de mer de niveau zéro, sans vent, dans de l'eau salée et avec un chargement et un équipage complets. L'embarcation doit être conçue et construite de manière à être facile à entretenir et à réparer, avoir une longue durée de vie et pouvoir être facilement prise en charge par les installations et les fournisseurs commerciaux locaux. La durée de vie utile de l'embarcation est estimée à au moins sept ans, avec une utilisation annuelle comprise entre 300 et 1 500 heures.

10.1.1 Vitesse minimale : 45 nœuds.

10.1.2 Vitesse minimale : 20 nœuds dans un état de mer de niveau six avec des vents de 35 nœuds.

10.1.3 Endurance : 35 nœuds pendant six heures.

10.1.4 Autonomie : 200 milles marins à une vitesse minimale de 25 nœuds, avec une réserve de 10 %.

10.1.5 Système de direction :

10.1.5.1 Possibilité de barrer à 15° par rapport au cap, dans un état de mer de niveau six, avec des vagues provenant de toutes les directions.

10.1.5.2 Barrer et manœuvrer efficacement à une vitesse d'au moins 3 nœuds dans un état de mer de niveau six.

10.1.5.3 Maintenir le cap et conserver une bonne vitesse-fond tout en avançant à une vitesse de trois nœuds avec des vents latéraux de 35 nœuds.

10.1.5.4 Capacité de tourner sur sa propre longueur dans un état de mer de niveau six.

10.1.5.5 Capacité de barrer efficacement dans un état de mer de niveau six avec des vents de 35 nœuds tout en remorquant un navire de 15 tonnes (déplacement) à une vitesse de cinq nœuds.

10.1.6 Échouage :

10.1.6.1 Capacité de s'échouer sur des surfaces molles (sable, terre ou argile) à une vitesse pouvant atteindre cinq nœuds sans endommager la coque.

10.1.6.2 Capacité de s'échouer sur des surfaces dures (pierre ou béton) à une vitesse pouvant atteindre trois nœuds sans endommager la coque.

10.2 Profondeur de carène :

10.2.1 Fonctionnement complet dans une profondeur d'un mètre avec le moteur hors-bord plongé dans l'eau.

10.2.2 Manœuvre de base dans une profondeur de 0,80 mètre avec le moteur hors-bord partiellement relevé.

11.0 Conditions environnementales

11.1 Capacité d'opérer de nuit comme de jour dans les conditions suivantes :

11.1.1 Plage de température ambiante moyenne de l'air : -15 °C à +30 °C.

11.1.2 Température moyenne de l'eau : 0 °C à +20 °C.

11.1.3 Hauteur de vague de 4 à 6 mètres (ce qui correspond à un état de mer de niveau six selon l'Organisation météorologique mondiale).

11.1.4 Vitesse du vent comprise entre 35 et 50 nœuds.

12.0 Exigences relatives à la cabine :

12.1. Généralités

12.1.1 La cabine des embarcations doit être construite en composite verre-résine à l'aide d'une résine vinylester ignifuge ou d'aluminium de qualité marine et d'un enduit gélifié compatible.

12.1.2 L'étanchéité à l'eau de l'ensemble des portes, des fenêtres, des écoutilles, etc., doit être testée à l'aide d'une épreuve à la lance, conformément à l'alinéa 3.4.1 des Normes de construction pour les petits bâtiments (TP 1332).

12.1.3 Les commandes de l'opérateur doivent être placées à tribord.

12.2 Dimensions intérieures de la cabine :

12.2.1 Hauteur : 200 cm (entre le pont fini de la cabine et la partie supérieure intérieure de la cabine)

12.2.2 Largeur : 150 cm (+/- 5 cm) [largeur mesurée au centre de la cabine]

12.2.3 Profondeur : 240 cm (+/- 5 cm) [mesure en ligne droite à partir des coins intérieurs de la cabine, le long de la cloison, dans le sens longitudinal]. Le toit et les côtés de la cabine doivent dépasser de six pouces la cloison faisant face à l'arrière de l'embarcation afin de protéger du vent et des embruns l'équipage qui se trouve en dehors de la cabine. La partie de la cloison qui dépasse doit être munie d'une main courante qui part du haut et se prolonge jusqu'à mi-hauteur.

12.3 Emplacement

12.3.1 L'emplacement de la cabine ne doit pas nuire à la stabilité de l'embarcation dans le sens longitudinal ou dans le sens bâbord-tribord (il faut tenir compte de la mise en place de deux moteurs de 250 hp à la poupe). La cabine fermée doit être fixée au pont à l'aide de 316 boulons en acier inoxydable. Le pont doit être fabriqué et rigidifié afin de permettre l'installation de la cabine.

12.3.2 La cloison de la cabine qui fait face à l'avant de l'embarcation doit être conçue de manière à réduire la résistance au vent.

12.4 Porte

12.4.1 La porte imperméable à autoverrouillage de la cabine comporte une fenêtre en verre de sécurité.

12.4.2 La porte (à charnière) doit s'ouvrir vers l'extérieur, dans le sens longitudinal de la cabine, ou coulisser vers bâbord ou tribord.

12.4.3 Un dispositif de sécurité doit être placé sur la partie extérieure arrière de la cloison de la cabine afin de pouvoir maintenir la porte en position ouverte.

12.5 Fenêtres

12.5.1 La cabine doit comporter au minimum six fenêtres (en plus de la fenêtre de la porte) disposées comme suit : deux (2) à l'avant de la cabine, deux (2) à l'arrière de la cabine et une (1) sur chacun des côtés de la cabine.

12.5.2 Les fenêtres avant doivent posséder un système de ventilation chauffant placé de manière à empêcher l'apparition de buée et l'accumulation d'humidité sur le côté intérieur de la surface complète de la fenêtre.

12.5.3 Les dimensions approximatives des fenêtres sont les suivantes :

Fenêtres latérales (forme conique) : 60 cm de hauteur; largeur en haut de 110 cm; largeur en bas de 140 cm.

Fenêtres avant : 55 cm de largeur; 70 cm de hauteur.

12.5.4 Les fenêtres avant doivent être munies d'essuie-glaces robustes de qualité marine, avec une fonction de lave-vitre comprenant une pompe et un réservoir.

12.5.5 Toutes les fenêtres doivent être fabriquées en verre de sécurité de qualité marine d'une épaisseur de 1/4 po (6 mm) [le plexiglas n'est pas autorisé]. Le verre doit être placé dans un cadre qui est boulonné à la cabine.

12.5.6 Les deux fenêtres latérales doivent pouvoir s'ouvrir en coulissant et être munies d'un mécanisme d'autoverrouillage lorsqu'elles sont fermées.

12.6 Sièges

12.6.1 Deux (2) fauteuils de capitaine pliants à base large, avec réglage avant-arrière et réglage de la hauteur, repose-pied pour les deux pieds, réglable du dossier et deux repose-bras repliables. Les sièges doivent être montés sur le pont. Le premier siège doit être placé juste derrière les commandes de l'opérateur, à tribord, et le second siège doit être placé immédiatement à côté, à bâbord. Les sièges doivent être suffisamment éloignés de la console de manière à ce que l'on puisse se tenir debout devant eux de manière confortable. Les sièges doivent pouvoir coulisser suffisamment vers l'avant de manière à ce qu'un opérateur assis puisse utiliser les commandes sans avoir à se pencher vers l'avant.

12.6.2 Des sièges pliants supplémentaires pour deux personnes doivent être placés à bâbord, derrière les sièges de capitaine, sans toutefois bloquer l'accès à la porte.

12.6.2 Il est possible d'envisager d'autres options de positionnement des sièges que celle indiquée dans les sections 12.6.1 et 12.6.2. Le fabricant doit présenter par écrit ces options à la Sécurité maritime de Transports Canada, accompagnées d'un schéma indiquant la disposition des sièges proposée afin que cette dernière soit étudiée avant approbation.

12.7 Mains courantes

12.7.1 Des mains courantes complètes avec attaches renforcées doivent être placées le long de la cloison intérieure de la cabine. Elles doivent être placées aux endroits pertinents de manière à permettre un déplacement sécuritaire dans l'embarcation lorsque celle-ci est en mer.

12.7.2 Des mains courantes complètes avec attaches renforcées doivent être installées sur les cloisons extérieures de la cabine. Elles doivent être placées aux endroits pertinents de manière à permettre un déplacement sécuritaire dans l'embarcation lorsque celle-ci est en mer.

12.8 Un revêtement de sol anti-fatigue doit recouvrir la surface totale du pont occupée par la cabine. Tous les accès au pont munis du revêtement doivent être rendus accessibles, en évitant les risques de chute.

12.9 Générateur d'air pulsé diesel comprenant un réservoir de carburant. Puissance en BTU de 7 500 B, 6 150 H, 4 100 M; 2 900 L. Le générateur d'air doit posséder un système de ventilation d'air chaud qui permet d'éviter la formation de buée sur les fenêtres avant. Le réservoir de carburant doit être en aluminium (ou équivalent) et placé dans une zone accessible close située à proximité de la cabine. Le réservoir de carburant du générateur d'air doit être conforme aux exigences de l'article 7 des Normes de construction pour les petits bâtiments (TP 1332). L'échappement doit se faire loin des prises d'air et des voies d'accès à l'embarcation. L'ensemble des fils électriques, des fusibles et des commutateurs doivent être placés dans un endroit facilement accessible. Le bouchon du réservoir de carburant du générateur doit être placé de manière à permettre un remplissage facile du réservoir sans avoir à le retirer ou sans avoir à retirer l'équipement ou la structure de l'embarcation.

12.10 Les plaques de visite qui permettent d'accéder au capteur de niveau de carburant et au tube d'aspiration du carburant du réservoir ainsi qu'au transducteur du sondeur doivent être configurées de manière à pouvoir être enlevées sans avoir à retirer la cabine.

12.11 Un système de vidange placé sur le pont de la cabine doit permettre de purger l'eau de la cabine et d'éviter la pénétration d'eau à partir de la partie arrière du pont dans la cabine.

13.0 Configuration de l'emplacement des sièges et de la console

13.1 Console de gouverne

13.1.2 Les commandes moteur doivent être situées sur le tableau de bord ou sur la console de l'opérateur, dans les deux cas à tribord, et placées de manière à ce que l'utilisation d'une commande ou de la barre ne puisse pas permettre l'activation ou la désactivation de toute autre commande.

13.1.3 La console de gouverne doit se composer des éléments suivants :

13.1.3.1 Un tachymètre pour chaque moteur.

13.1.3.2 Une jauge de carburant pour chaque réservoir.

chaque moteur.	13.1.3.3	Un indicateur de température de l'eau de refroidissement pour
	13.1.3.4	Un indicateur de la pression de l'eau pour chaque moteur.
extérieur.	13.1.3.5	Un indicateur de l'inclinaison ou de l'assiette pour chaque arbre
	13.1.3.6	Un compteur d'heures pour chaque moteur.
	13.1.3.7	Un tableau de disjoncteurs comptant au minimum 15 circuits.
13.1.3.8	Un compas efficace qui peut s'illuminer.	
13.1.3.9	Des gradateurs étanches distincts pour le compas et les instruments moteur.	
	13.1.3.10	Des indicateurs du niveau d'huile du réservoir doivent être
montés sur la console de gouverne.	13.1.3.11	L'équipement de navigation et de communication doit répondre
	aux exigences générales.	
13.1.3.12	Un pare-brise en verre de sécurité de qualité marine, muni d'essuie-glaces et d'un	
	système de dégivrage. Les bords du pare-brise doivent être polis ou arrondis.	
13.1.3.13	Les commutateurs manuels ou automatiques de la pompe de cale doivent être	
	conformes à l'article 9 des Normes de construction pour les petits bâtiments (TP 1332).	
13.1.3.14	L'alarme pour eaux de cale doit être conforme à l'article 9 des Normes de construction	
	pour les petits bâtiments (TP 1332). Elle doit être placée de manière à ce que les signaux visuels et	
	sonores d'avertissement puissent être vus et entendus pendant le fonctionnement normal de	
	l'embarcation.	

14.0 Documents de référence en matière de construction :

14.1 Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada

<http://www.tc.gc.ca/acts-regulations/GENERAL/C/csa2001/act/csa2001-menu.htm>

14.2 Transports Canada, Sécurité maritime

Règlement sur les petits bâtiments

<http://www.tc.gc.ca/acts-regulations/GENERAL/C/csa/regulations/070/csa076/csa76.html>

14.3 Transports Canada, Sécurité maritime

Règlement sur les abordages

<http://www.tc.gc.ca/acts-regulations/GENERAL/C/csa/regulations/010/csa014/csa14.html>

14.4 Transports Canada, Sécurité maritime

Normes de construction pour les petits bâtiments (TP 1332), édition 2004

<http://www.tc.gc.ca/MarineSafety/Directorate/TP/tp1332/tp1332e.htm>

14.5 Transports Canada, Sécurité maritime

Normes d'électricité régissant les navires TP 127 - Sections 50 à 58 (moins de 55 volts)

<http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-tp127-menu-263.htm>

14.6 Transports Canada, Sécurité maritime

Règlement sur les stations de navires (radio)

<http://www.tc.gc.ca/acts-regulations/GENERAL/C/csa/regulations/060/csa063/csa63.html>

14.7 Transports Canada, Sécurité maritime

Catalogue des produits approuvés

http://www.tc.gc.ca/MarineSafety/APCI-ICPA/en/APCI_Main.asp?DefaultLang=E

15.0 Exigences en matière de construction

15.1 Généralités :

15.1.1 Sauf indication contraire, l'ensemble des composants, de l'équipement et du matériel doivent être fournis par l'entrepreneur.

15.2 Éléments livrables :

15.1.4.1 Manuels : un manuel détaillé de l'opérateur doit être fourni pour l'ensemble de l'équipement, des accessoires et des systèmes.

15.1.4.2 Résultats des tests et des essais.

15.1.4.3 Certificats d'approbation technique concernant les engins de sauvetage, les appareils de levage, les rapports d'essai des moteurs, les certificats d'étalonnage et le rapport sur la stabilité (évaluation).

15.1.4.4 Liste de contrôle des essais.

15.2 Coque

15.2.1 Matériaux :

15.2.1.1 Les coques rigides doivent être construites en composite verre-résine à l'aide d'une résine vinylester ignifuge et d'un enduit gélifié compatible.

15.2.1.2 Le pont et la coque doivent être construits dans des matériaux similaires et le pont doit présenter un fini moulé antidérapant.

15.2.1.3 L'embarcation doit être de couleur noire jusqu'à une profondeur de 21 à 22 mils.

15.2.1.4 Le matériau du centre de la coque doit être la mousse de polychlorure de vinyle. Le centre de la coque doit être installé conformément aux directives du fabricant.

15.2.1.5 Le tableau arrière doit être renforcé à l'aide de lamellés de contreplaqués traités Plum Creek de 2 po d'épaisseur, ou un matériau équivalent.

<http://www.plumcreek.com/ManufacturedProducts/Plywood/tabid/91/Default.aspx>

15.2.2 Pont :

15.2.2.1 Le pont doit être en contreplaqué moulé, et non en lamellés de composite verre-résine sur du contreplaqué.

15.2.2.2 Les ponts doivent être auto-drainants et comporter des surfaces de dégagement anti-retour ou des dispositifs similaires.

15.2.2.3 La partie du pont située au-dessus des compartiments étanches doit être boulonnée de manière à pouvoir être facilement enlevée afin d'accéder aux compartiments de flottaison situés en dessous en cas d'éventuelles réparations.

15.2.2.4 Des oreilles de levage encastrées certifiées (rapport de sûreté 6:1) doivent être installées sur l'avant pont. Ces oreilles de levage doivent permettre de soulever le bateau et son équipage au complet.

15.2.3 Dispositifs d'arrimage :

15.2.3.1 Des dispositifs d'arrimage encastrés doivent être installés sur la partie avant du pont afin de pouvoir attacher de manière sécuritaire le chargement en pontée (quatre dispositifs au minimum, espacés environ d'un mètre).

15.2.3.2 Anneaux d'arrimage en acier inoxydable 316 sur le tableau arrière et anneau de levage en acier inoxydable 316 (permettant le remorquage du poids utile total de l'embarcation).

15.2.4 Arrimage :

15.2.4.1 Un compartiment étanche d'un volume approximatif de sept pieds cubes doit être prévu et arrimé de manière sécuritaire. Le couvercle du compartiment doit être recouvert d'un revêtement antidérapant.

15.2.4.2 Des dispositifs doivent être prévus pour permettre l'arrimage sécuritaire et accessible d'une ancre et des câbles liés, de pagaies et d'autre équipement.

15.2.5 Remorquage :

15.2.5.1 Un système permettant d'attacher à l'étrave un crochet pour nœud de chaise ou pour le remorquage doit être conçu et incorporé à la construction de l'étrave. Le dispositif doit être fabriqué dans un matériau à l'épreuve de la corrosion, suffisamment résistant pour permettre le remorquage de l'embarcation à une vitesse de cinq nœuds sur une mer calme et dans des conditions normales de chargement, en assiette nulle, sans endommager l'embarcation ou causer un frottement exagéré sur la remorque.

15.3 Boudins gonflables

15.3.1 Le boudin doit être gonflable et comporter au moins six compartiments distincts d'un volume approximativement similaire; chaque compartiment doit disposer d'un système de gonflage approprié et de soupapes de surpression étalonnées à 3 lb/po².

15.3.2 Le boudin gonflable doit être fabriqué en Hypalon 1670 Dtex ou un matériau équivalent et être de couleur noire.

15.3.3 Les boudins doivent être interchangeables et posséder un diamètre compris entre 600 et 610 millimètres, de manière à permettre l'utilisation de boudins de rechange sans avoir à les installer sur mesure.

15.3.4 Les boudins gonflables doivent être fixés à la coque à l'aide d'attaches mécaniques de manière à ce qu'un boudin puisse être facilement enlevé pour être réparé ou remplacé. L'utilisation de vis ou de tire-fonds, ou de boudins adhésifs n'est pas acceptable.

15.3.5 Le boudin doit être équipé de deux paires de giron installés.

15.3.6 Le boudin doit être muni d'un tensionneur.

15.3.7 Les boudins gonflables doivent être recouverts sur toute leur surface de bandes de protection. Au moins cinq listons en néoprène extrudé ou équivalent (de 50 à 75 mm de large) doivent être collés sur toute la longueur du côté extérieur du boudin afin d'offrir une protection contre l'abrasion et les perforations.

15.3.8 Des guirlandes de cordage tressé en nylon (de couleur noire) d'un diamètre de ½ po doivent être fixées le long du boudin, à bâbord et à tribord, pour faciliter l'accès des personnes se trouvant à bord de l'embarcation et dans l'eau. Les guirlandes doivent être montées au centre du boudin à l'aide d'une ralingue robuste (pas d'un anneau d'arrimage).

15.3.9 Une trousse de réparation pour les boudins gonflables et les coques en composite verre-résine doit être fournie.

15.3.10 Toutes les coutures doivent être brossées à la main et collées.

15.3.11 Un produit d'étanchéité en polyuréthane doit être utilisé pour l'ensemble des coutures intérieures et des bords des déflecteurs.

16.0 Armement

16.1 Remorquage : (situations d'urgence seulement)

16.1.1 Une barrière de protection suffisante doit être fournie afin de protéger le poste de commande d'un recul potentiel de la remorque.

16.1.2 Une bitte de remorquage cruciforme doit être placée à l'arrière, devant le point de poussée de l'embarcation (capacité de remorquage de 2 200 lb au minimum).

16.1.3 Une bobine à manivelle peut être requise, avec une remorque flottante de 50 m de longueur et d'un diamètre de 3/4 de po.

16.1.4 Une bitte de remorquage cruciforme doit être placée à l'avant (capacité de remorquage de 750 lb au minimum).

16.1.5 Un couvercle amovible (de couleur noire) doit être fourni pour la bobine, muni d'un système d'attache qui permet un retrait rapide.

16.2 Levage :

16.2.1 Levage à partir de plusieurs points

16.2.1.1 L'embarcation doit être équipée de quatre brides de levage souples en tissu. L'emplacement et la disposition de l'équipement de levage ne doivent pas poser de risques pour la sécurité de l'opérateur et de l'équipage, ni gêner le fonctionnement de l'embarcation. Tous les anneaux des brides de levage doivent être renforcés et subir un essai de tension conformément au Règlement sur l'outillage de chargement de la Sécurité maritime de Transports Canada. Les points de levage ne doivent pas être situés sous le pont ou dans les casiers ou compartiments. Les points de levage doivent être placés de manière à ce que la bride ne frappe pas la structure, la console, l'armement ou l'équipement du bateau. Les sangles de levage fournies doivent être en tissu souple et certifiées pour pouvoir lever en toute sécurité l'embarcation alors qu'elle est chargée au maximum.

16.3 Système électrique :

16.3.1.1 Le système électrique doit être totalement imperméabilisé et être facile d'accès, et il doit comprendre un tableau de disjoncteurs imperméabilisé comptant au minimum 15 circuits.

16.3.2 Un réseau de distribution de courant continu de douze (12) volts doit être installé afin d'alimenter l'allumage du moteur et les équipements suivants de l'embarcation :

16.3.2.1 Feux de navigation.

16.3.2.2 Équipement de navigation.

16.3.2.3 Instruments.

16.3.2.4 Équipement de communications.

16.3.2 Une alimentation externe doit être conçue et installée conformément aux Normes de construction pour les petits bâtiments (TP 1332) (ABYC) ou aux Normes d'électricité régissant les navires (TP 127) de la Sécurité maritime de Transports Canada (réseaux électriques de moins de 55 volts) qui font référence à l'alimentation externe uniquement. Les systèmes de charge doivent convenir aux besoins en alimentation de l'embarcation.

16.3.3 Batteries

16.3.3.1 Le bateau doit être équipé d'un système robuste à deux batteries avec un commutateur de sélection placé dans une position conforme aux directives du fabricant du moteur, ainsi que de dispositifs de chauffage pour batterie.

16.3.3.2 Les batteries doivent être de qualité marine, munies de limiteurs de transfert et permettre au moins 1 000 démarrages à cycle profond.

16.3.4 Installation des câbles :

16.3.4.1 Les câbles et les conducteurs doivent être fixés avec des brides de serrage ou des colliers placés au moins tous les 18 pouces sur les surfaces horizontales et tous les 14 pouces sur les surfaces verticales.

16.3.5 Alarmes

16.3.5.1 Des alarmes sonores et des signaux d'avertissement visuels doivent être installés conformément aux recommandations du fabricant et aux Normes de construction pour les petits

bâtiments de 2004 (TP 1332). Ces dispositifs doivent prévenir des dangers suivants : température élevée de l'eau de refroidissement, pression insuffisante de l'huile, niveau d'eau élevé dans la cale, etc.

16.4 Sondeur

16.4.1 Un sondeur fourni par l'entrepreneur doit être installé. Il doit comporter un afficheur placé sur la console de l'opérateur ainsi qu'un transducteur monté sur le tableau arrière, conformément aux directives du fabricant (modèle 3800 de Lowrance à affichage numérique).

16.5 Éclairage

16.5.1 Des gradateurs de qualité marine doivent être installés où cela est possible, pour permettre de régler progressivement l'intensité lumineuse des indicateurs de surveillance du moteur et des autres indicateurs, séparément du réglage de l'éclairage du compas.

16.5.2 L'embarcation doit être munie de quatre (4) projecteurs à halogène de qualité marine de 55 watts au minimum. Les projecteurs doivent être montés sur le dessus de la cabine à l'aide de pieds réglables (chaque projecteur doit disposer d'un commutateur individuel placé dans la cabine). Un projecteur doit être orienté à bâbord, un deuxième à tribord, un troisième vers l'avant et le dernier vers l'arrière, de manière à pouvoir éclairer l'extérieur de l'embarcation.

16.5.3 Un feu à éclats bleu doit être installé (le feu à éclats Whalen 2519LP répond aux caractéristiques requises).

16.5.4 Feux de navigation

16.5.4.1 Tous les feux de navigation doivent répondre à la portée et au secteur de visibilité des feux indiqués dans le Règlement sur les abordages de la Loi sur la marine marchande du Canada. http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/C.R.C.%2C_ch._1416/index.html

16.5.4.2 Les feux de navigation doivent être équipés de manière permanente d'un câblage protégé et ils doivent être imperméabilisés. L'installation d'un fanal combiné sur le boudin gonflable n'est pas acceptable.

16.5.4.3 Les appareils d'éclairage doivent être conçus de manière à résister aux vibrations et doivent être protégés des dommages qui pourraient survenir lorsque l'embarcation est à quai ou côte à côte avec une autre embarcation. Les appareils d'éclairage doivent être adaptés à l'environnement marin et conçus de manière robuste pour résister au fonctionnement normal de l'embarcation.

16.5.5 Phare de recherche adapté

16.5.5.1 Le phare de recherche doit être un projecteur à lentille monté sur le pont. Il est installé sur le dessus du poste de barre et doit pouvoir être utilisé à partir de la console de gouverne.

16.5.5.2 Trois prises pour accessoires (avec capuchons étanches) doivent être installées sur l'embarcation; une sur la console de gouverne et les deux autres sur le côté bâbord de la console du poste de barre.

16.6 Pompage et vidange

16.6.1 Une pompe de cale électrique doit être installée conformément à l'article 9 des Normes de construction pour les petits bâtiments (TP 1332) dans chaque compartiment étanche, ainsi qu'une pompe de cale à membrane fixe manuelle. La pompe de cale doit être placée de manière à pouvoir aspirer l'eau se trouvant au point le plus bas de la coque. Des tuyaux doivent être installés de manière à permettre à la pompe de cale de déverser le liquide pompé directement par-dessus bord. Une commande automatique doit être installée afin de permettre la mise en marche de la pompe de cale électrique dès que de l'eau est décelée dans la cale. Un commutateur de commande de la pompe de cale électrique doit être placé sur la console de l'opérateur et comporter les commandes " marche ", " arrêt " et " mode automatique ". Un voyant indicateur doit être placé sur la console et s'allumer lorsque la pompe de cale est en marche.

16.6.2 Vidange de la coque : un orifice fileté à l'épreuve de la corrosion doit être installé au point le plus bas afin de permettre de vidanger la coque lorsque l'embarcation se trouve hors de l'eau.

16.6.3 Les vannes et les poignées doivent être à l'épreuve de la corrosion et placées dans des endroits facilement accessibles pour leur utilisation, leur entretien ou leur retrait. Une étiquette doit être apposée sur chaque élément pour en indiquer l'utilisation.

16.7 Arche radar

16.7.1 Une arche radar doit être installée, sur laquelle on pourra monter des antennes, des dispositifs d'éclairage, un réflecteur radar et d'autre équipement.

16.8 Compas magnétique

16.8.1 L'entrepreneur doit fournir et installer un compas magnétique à ondes amorties avec carte d'un diamètre de 4 po (au minimum).

16.8.2 Les dispositifs d'éclairage autres que blancs (rouge ou vert) doivent être raccordés au réseau électrique de 12 volts c.c.

16.8.3 Le compas doit être muni de son propre gradateur étanche de qualité marine.

16.8.4 Il doit être possible de régler la déviation sur le compas.

16.9 Couleurs

16.9.1 La coque, le pont et la console de l'embarcation doivent être de couleur noire. Le revêtement des sièges doit être de couleur noire.

16.10 Équipement de sauvetage d'urgence

16.10.1 Les éléments suivants doivent être fournis et arrimés de la manière appropriée pour chaque article. Tous les éléments fournis par l'entrepreneur doivent être robustes et fabriqués en acier à l'épreuve de la corrosion. Tous les articles doivent être facilement accessibles (la pompe à pied et les trousse de réparation doivent être entreposées dans un casier de rangement).

16.10.2 L'entrepreneur doit équiper le bateau des articles d'équipement de secours suivants :

- 16.10.2.1 Extincteur de catégorie 5BC, de type marin
- 16.10.2.2 Gaffe télescopique de 8 pieds de long
- 16.10.2.3 Deux (2) pagaies

avec chaîne	16.10.2.4	Ancre, modèle Fortress 7X ou équivalent, et ligne d'ancrage
	16.10.2.5	Ancre flottante avec ligne d'ancrage
	16.10.2.6	Lignes d'amarre
	16.10.2.7	Trousse de réparation pour le boudin gonflable
	16.10.2.8	Trousse de réparation pour la coque
	16.10.2.9	Pompe à pied à soufflet pour le collier de flottaison

17.0 Propulsion

17.1 Généralités

17.1.1 Sauf indication contraire, le système de propulsion hors-bord doit être fourni par la Division de l'application de la loi en environnement et la Division de l'application de la loi sur la faune d'Environnement Canada et installé par l'entrepreneur.

17.1.2 Coupe-circuit : le système de propulsion doit disposer d'une fonction d'arrêt automatique pour chaque moteur, qui doit être placée à côté de l'interrupteur d'allumage.

17.2 Système d'alimentation en carburant

17.2.1 Les systèmes d'alimentation en carburant doivent répondre à l'article 7 des Normes de construction pour les petits bâtiments (TP 1332). En outre, les exigences suivantes doivent être respectées :

17.2.1.1 Les vannes et les accessoires du système d'alimentation en carburant doivent être en bronze.

17.2.1.2 Chaque soupape d'évacuation du carburant doit être munie d'un clapet à bille.

17.2.1.3 L'ensemble des vannes et des raccords du système d'alimentation en carburant doivent être facilement accessibles et correctement étiquetés.

17.2.1.4 Les tuyaux servant à remplir le réservoir de carburant doivent posséder une conduite verticale déportée d'au moins 50 mm par rapport au pont afin d'éviter toute contamination et empêcher un déversement de carburant dans l'embarcation, conformément à l'article 7 des Normes de construction pour les petits bâtiments (TP 1332).

17.2.1.5 Un robinet d'arrêt du carburant à distance doit être fourni et placé à l'écart des réservoirs de carburant et des compartiments moteur.

17.2.1.6 Les tuyaux de carburant doivent être des tuyaux USCG de type A : les tuyaux d'alimentation en carburant doivent être des tuyaux USCG de type A1 et les tuyaux de remplissage et d'échappement doivent être des tuyaux USCG de type A1 ou A2. Les tuyaux de carburant doivent également répondre à la norme J1527 de la SAE (Society of Automotive Engineers) et être étiquetés en ce sens.

17.2.1.7 Chaque réservoir de carburant doit être équipé d'un système de filtration permettant de séparer l'eau des débris. Ce système doit être accessible afin d'en faciliter l'entretien. Il doit être muni de robinets qui facilitent le retrait des filtres sans avoir à vidanger complètement le système d'alimentation en carburant.

17.2.2 L'embarcation doit comporter deux réservoirs en aluminium, suffisamment bien fixés pour éviter tout déplacement. Les réservoirs doivent être munis de trappes de visite (de 8 po) permettant l'accès aux tubes d'alimentation générale d'arrivée, aux indicateurs du niveau du réservoir et à tous les raccordements du système d'alimentation en carburant. Les réservoirs doivent être conçus et testés conformément à l'article 7 des Normes de construction pour les petits bâtiments (TP 1332). En cas de conception sur mesure, les dessins liés à la conception des réservoirs doivent être envoyés à la Sécurité maritime de Transports Canada pour approbation avant la construction. La Sécurité maritime de Transports Canada réalisera également des essais et fournira un certificat d'inspection.

17.3 Moteurs hors-bord

17.3.1 Les moteurs doivent être fournis par la Division de l'application de la loi en environnement et la Division de l'application de la loi sur la faune d'Environnement Canada, et installés par l'entrepreneur, conformément aux directives du fabricant.

17.3.2 L'entrepreneur doit fournir et installer l'équipement suivant :

- 17.3.2.1 Un tachymètre pour chaque moteur.
- 17.3.2.2 Un indicateur de la pression de l'eau.
- 17.3.2.3 Un indicateur de l'inclinaison.
- 17.3.2.4 Des commandes et des câbles.
- 17.3.2.5 Des faisceaux d'allumage placés de manière à ce que la clé ne puisse pas être en contact avec de l'eau.
- 17.3.2.6 Une jauge à essence pour chaque réservoir, avec un indicateur qui précise quel réservoir est utilisé.
- 17.3.2.7 Un compteur d'heures pour chaque moteur.
- 17.3.2.8 Un indicateur de la température pour chaque moteur.
- 17.3.2.9 Un indicateur de charge pour chaque moteur.

18.0 Système de direction

18.1 Les systèmes de direction doivent être à assistance hydraulique, avec au maximum 3,5 tours de la position barre toute à gauche à la position barre toute à droite.

18.2 Les tuyaux de direction à assistance hydraulique doivent passer sous le pont et être positionnés de manière à éviter les points de pincement.

18.3 Les connexions au niveau de la console et de la barre doivent être de construction robuste afin d'éliminer les mouvements latéraux et longitudinaux de la direction.

18.4 La barre doit être suffisamment stable pour éviter les mouvements involontaires en cas de mer agitée. La barre doit également être recouverte d'un revêtement antidérapant confortable pour la saisie par l'opérateur; la barre ne doit pas être en métal nu.

Remorque

19.0 Remorque

19.1 La remorque doit comporter trois essieux galvanisés, ainsi que des roues, un cadre soudé, des jantes et des freins galvanisés. Les dimensions de la remorque doivent être appropriées pour le transport adéquat de l'embarcation. La capacité de remorquage de la remorque doit excéder de 1 000 lb le poids de transport de l'embarcation. Les roues doivent être d'une taille de 16 pouces, et munies d'un treuil galvanisé à deux vitesses, de câbles et de sangles en tissu, d'un système de freinage électrohydraulique et d'un système complet de graissage des essieux " Bearing Buddy " avec des couvercles et une trousse de remplacement du liquide de freinage.

Divers

20.0 Jupe pour boudin

20.1 Fournir une jupe pour le boudin.

Solicitation No. - N° de l'invitation

K4B20-120196/A

Amd. No. - N° de la modif.

Buyer ID - Id de l'acheteur

hal122

Client Ref. No. - N° de réf. du client

File No. - N° du dossier

CCC No./N° CCC - FMS No/ N° VME

K4B20-12-0196

HAL-2-68039

ANNEXE « B »
Base de paiement

Date d'attribution du contrat au 15 mars 2012

Colonne A Description du besoin	Colonne B Unité de mesure	Colonne C
Fourniture et livraison d'un (1) canot à coque rigide de 9 à 10 mètres et d'une remorque, conformément à l'annexe A - Spécifications techniques et énoncé du besoin	Prix forfaitaire	_____ \$
Prix total		_____ \$

Prix total = _____ \$**Le prix total est le prix qui sera pris en compte pour l'évaluation de toutes les soumissions.**

ANNEXE « C »

Exigences en matière d'assurance

Assurance de responsabilité civile commerciale

L'entrepreneur doit souscrire et maintenir pendant toute la durée du contrat une police d'assurance responsabilité civile commerciale d'un montant équivalant à celui habituellement fixé pour un contrat de cette nature; toutefois, la limite de responsabilité ne doit pas être inférieure à 2 000 000\$ par accident ou par incident et suivant le total annuel.

La police d'assurance responsabilité civile commerciale doit comprendre les éléments suivants :

Assuré additionnel : Le Canada est désigné comme assuré additionnel, mais seulement en ce qui concerne les responsabilités qui peuvent découler de l'exécution du contrat par l'entrepreneur. L'intérêt du Canada devrait se lire comme suit : Le Canada, représenté par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada.

Blessures corporelles et dommages matériels causés à des tiers découlant des activités de l'entrepreneur.

Produits et activités complétées : Couverture pour les blessures corporelles et dommages matériels découlant de biens ou de produits fabriqués, vendus, manipulés ou distribués par l'entrepreneur, ou découlant des activités complétées par l'entrepreneur.

Préjudice personnel : Sans s'y limiter, la couverture doit comprendre la violation de la vie privée, la diffamation verbale ou écrite, l'arrestation illégale, la détention ou l'incarcération et la diffamation.

Responsabilité réciproque/Séparation des assurés : Sans augmenter la limite de responsabilité, la police doit couvrir toutes les parties assurées dans la pleine mesure de la couverture prévue. De plus, la police doit s'appliquer à chaque assuré de la même manière et dans la même mesure que si une police distincte avait été émise à chacun d'eux.

Responsabilité contractuelle générale : La police doit, sur une base générale ou par renvoi explicite au contrat, couvrir les obligations assumées en ce qui concerne les dispositions contractuelles.

Les employés et (s'il y a lieu) les bénévoles doivent être désignés comme assurés additionnels.

Responsabilité de l'employeur (ou confirmation que tous les employés sont protégés par la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail (CSPAAT) ou par un programme semblable).

Formule étendue d'assurance contre les dommages, comprenant les activités complétées : Couvre les dommages matériels de manière à inclure certains sinistres qui seraient autrement exclus en vertu de la clause d'exclusion usuelle de garde, de contrôle ou de responsabilité faisant partie d'une police d'assurance type.

Avis d'annulation : L'assureur s'efforcera de donner à l'autorité contractante un avis écrit de trente (30) jours en cas d'annulation de la police.

S'il s'agit d'une police sur la base des réclamations, la couverture doit être valide pour une période minimale de douze (12) mois suivant la fin ou la résiliation du contrat.

Responsabilité civile indirecte du propriétaire ou de l'entrepreneur : Couvre les dommages découlant des activités d'un sous-traitant que l'entrepreneur est juridiquement responsable de payer.

Assurance automobile des non-propriétaires : Couvre les poursuites contre l'entrepreneur du fait de l'utilisation de véhicules de location ou n'appartenant pas à l'entrepreneur.

Pollution subite et accidentelle (minimum 120 heures) : Pour protéger l'entrepreneur à l'égard des responsabilités découlant de dommages causés par la pollution accidentelle.

Droits de poursuite : Conformément à l'alinéa 5 d) de la Loi sur le ministère de la Justice, L.R.C. 1993, ch. J-2, art. 1, si une poursuite est intentée par ou contre le Canada et que, indépendamment de la présente clause, l'assureur a le droit d'intervenir en poursuite ou en défense au nom du Canada à titre d'assuré additionnel désigné en vertu de la police d'assurance, l'assureur doit communiquer

promptement avec le Procureur général du Canada, par lettre recommandée ou par service de messagerie, avec accusé de réception, pour s'entendre sur les stratégies juridiques.

Pour la province de Québec, envoyer à l'adresse suivante :

Directeur
Direction du droit des affaires
Bureau régional du Québec (Ottawa)
Ministère de la Justice
284, rue Wellington, pièce SAT-6042
Ottawa (Ontario) K1A 0H8

Pour les autres provinces et territoires, envoyer à l'adresse suivante :

Avocat général principal
Section du contentieux des affaires civiles
Ministère de la Justice
234, rue Wellington, Tour de l'Est
Ottawa (Ontario) K1A 0H8

Une copie de cette lettre doit être envoyée à l'autorité contractante à titre d'information. Le Canada se réserve le droit d'intervenir en codéfense dans toute poursuite intentée contre le Canada. Le Canada assumera tous les frais liés à cette codéfense. Si le Canada décide de participer à sa défense en cas de poursuite intentée contre lui et qu'il n'est pas d'accord avec un règlement proposé et accepté par l'assureur de l'entrepreneur et les plaignants qui aurait pour effet de donner lieu à un règlement ou au rejet de l'action intentée contre le Canada, ce dernier sera responsable envers l'assureur de l'entrepreneur pour toute différence entre le montant du règlement proposé et la somme adjugée ou payée en fin de compte (coûts et intérêts compris ou en sus) au nom du Canada.

Assurance responsabilité civile automobile

L'entrepreneur doit souscrire et maintenir pendant toute la durée du contrat une police d'assurance automobile d'un montant équivalant à celui habituellement fixé pour un contrat de cette nature; toutefois, la limite de responsabilité ne doit pas être inférieure à 2 000 000 \$ par accident ou par incident.

La police d'assurance doit comprendre les éléments suivants :

Assurance de responsabilité civile - limite minimale de 2 000 000 \$ par accident ou par incident;

Assurance individuelle - lois de toutes les juridictions;

Garantie non-assurance des tiers;

Avis d'annulation : L'assureur s'efforcera de donner à l'autorité contractante un avis écrit de trente (30) jours en cas d'annulation de la police.

FMPO/SEF/FAQ n° 6a - Autorisation de transporter des passagers contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.

ANNEXE « D »
(Voir document joint)

CONSENTEMENT À LA VÉRIFICATION DE L'EXISTENCE D'UN CASIER JUDICIAIRE
Les soumissionnaires doivent fournir avec leur soumission, à la date de clôture de l'invitation à soumissionner:

- a) la liste complète des noms de tous les individus qui sont actuellement administrateurs du soumissionnaire;
- b) un formulaire de Consentement à la vérification de l'existence d'un casier judiciaire (PWGSC-TPSGC 229) dûment complété et signé, pour chacun des individus nommés dans la liste;

Liste des administrateurs du soumissionnaire ci-dessous : Le soumissionnaire doit fournir une liste de tous les individus qui sont actuellement administrateurs conformément à la PARTIE 5 - ATTESTATION.

Administrateurs : (Écrire lisiblement)

NOM	NOM	NOM	NOM

Au besoin, joindre une autre feuille pour des noms additionnels

LES SOUMISSIONNAIRES QUI NE PRÉSENTERONT PAS AVEC LEUR SOUMISSION, AU PLUS TARD À LA DATE DE CLÔTURE DE L'APPEL D'OFFRES, UNE LISTE COMPLÈTE DES ADMINISTRATEURS ACTUELS DE LEUR ENTREPRISE ET UN FORMULAIRE DE CONSENTEMENT À LA VÉRIFICATION DE L'EXISTENCE D'UN CASIER JUDICIAIRE (PWGSC-TPSGC 229) DÛMENT REMPLI, TEL QU'IL EST INDIQUÉ À LA PARTIE 5 (CERTIFICATIONS), VERRONT LEUR SOUMISSION DÉCLARÉE IRRECEVABLE ET ÉCARTÉE.

ANNEXE E
Représentants de l'entrepreneur
(Remplir le tableau ci-dessous)

Les soumissionnaires devront indiquer dans le tableau ci-dessous le nom, l'adresse et les coordonnées d'une entreprise qui sera chargée d'exécuter en leur nom les travaux liés à la garantie, et qui sera à même de commencer ces travaux dans les 48 h qui suivent la demande, à Terre-Neuve-et-Labrador et dans les provinces Maritimes.

Nouvelle-Écosse

Nom de l'entreprise	Adresse courriel	Numéros de téléphone et de fax

Nouveau-Brunswick

Nom de l'entreprise	Adresse courriel	Numéros de téléphone et de fax

Île-du-Prince-Édouard

Nom de l'entreprise	Adresse courriel	Numéros de téléphone et de fax

Terre-Neuve-et-Labrador

Nom de l'entreprise	Adresse courriel	Numéros de téléphone et de fax



**FOR GOVERNMENT USE ONLY
POUR USAGE DU GOUVERNEMENT SEULEMENT**

Special Investigations Directorate File No.
N° de dossier de la Direction des enquêtes spéciales

Date Received (Y-A M D-J)
Date de réception

**CONSENT TO A CRIMINAL RECORD VERIFICATION
CONSENTEMENT À LA VÉRIFICATION DE L'EXISTENCE D'UN CASIER JUDICIAIRE**

This form must be completed and signed by each individual who is currently on the Board of Directors of the Bidder/Offeror/Supplier and provided with the Bid/Offer/Arrangement.
Le présent formulaire doit être rempli et signé par chaque membre du conseil d'administration du soumissionnaire/de l'offrant/du fournisseur et fourni avec la soumission/l'offre/l'arrangement.

**A PRIVACY ACT STATEMENT
ÉNONCÉ CONCERNANT LA LOI SUR LA PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS**

The personal information requested on this form is collected under the authority of subsection 750(3) of the *Criminal Code*, paragraph 42(1(c)) of the *Financial Administration Act*, and sections 7 and 21 of the *Department of Public Works and Government Services Act*. The information will be used for validating the criminal conviction certifications necessary for obtaining or maintaining a procurement instrument. It may be shared with other government departments, agencies, as well as provincial, territorial, and federal courts, within the limits of what is required to conduct the criminal conviction verification.

A refusal to provide information will result in the bid/offer/arrangement being rejected or the contract terminated, the standing offer being set-aside or the supply arrangement being cancelled, as applicable.

The personal information is described in personal information bank PWGSC PPU 184 - Integrity Assessment Program. Individuals have a right of access to, correction of and protection of their information in accordance with the *Privacy Act*.

Les renseignements personnels demandés dans le présent formulaire sont recueillis en vertu du paragraphe 750(3) du *Code criminel*, du paragraphe 42(1(c)) de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et des articles 7 et 21 de la *Loi sur le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux*. Ces renseignements seront utilisés pour valider les attestations de condamnation au criminel nécessaires pour obtenir ou conserver un instrument d'approvisionnement. Les renseignements peuvent être diffusés à d'autres ministères et organismes fédéraux, ainsi qu'à des tribunaux provinciaux, territoriaux et fédéraux, dans les limites de ce qui est requis pour la vérification des condamnations au criminel.

À défaut de fournir les renseignements demandés, la soumission/l'offre/l'arrangement sera rejeté ou le contrat résilié, l'offre à commandes sera mise de côté ou l'arrangement en matière d'approvisionnement sera annulé, selon le cas.

Les renseignements personnels sont décrits dans les fichiers de renseignement personnels n° TPSGC PPU 184 - Programme de l'évaluation de l'intégrité. Les personnes ont le droit d'accéder aux renseignements personnels qui les concernent, ainsi que de les faire corriger ou protéger, conformément à la *Loi sur la protection des renseignements personnels*.

**B BIOGRAPHICAL INFORMATION - Must be completed by the individual
RENSEIGNEMENTS BIOGRAPHIQUES - À remplir par l'individu**

Family Name (Last Name) - Nom (de famille)

Family Name at Birth - Nom de famille à la naissance

Full Given Names (No Initials) - Prénoms au complet (aucune initiale)

All other previously used names (i.e. maiden name, previously married names, legal name change, nicknames)
Tout autre nom utilisé (tel que nom de jeune fille, noms maritaux précédents, changement de nom légaux, sobriquets)

Gender - Sexe

☐

Male
Masculin

☐

Female
Féminin

Date of Birth - Date de naissance (Y-A M D-J)

**Current Residential Information
Information résidentielle actuelle**

Apartment No. - N° d'appartement

Street No. - N° civique

Street Name - Nom de la rue

City - Ville

Province

Postal Code - Code postal

C	CONSENT - Must be signed by the individual CONSENTEMENT - Doit être signé par l'individu
----------	---

I, the undersigned, confirm that I have read and understand the above *Privacy Act* statement and that I consent to the collection and use of my personal Information as described therein.

Je, soussigné, confirme avoir pris connaissance de l'Énoncé concernant la *Loi sur la protection des renseignements personnels* et consens à la collecte et à l'utilisation des renseignements personnels fournis aux présentes.

Signature	
Print Name - Nom en lettres moulées	Date (Y-A M D-J)

D	ADMINISTRATIVE INFORMATION - Internal Government Use Only RENSEIGNEMENTS ADMINISTRATIFS - Pour usage interne du gouvernement seulement	
Requesting Branch/Sector/Directorate/Division - Direction générale/Secteur/Direction/Division requérante		
Solicitation/Proposed Contract No. - N° de la demande de soumission/N° du contrat		Date of Request (Y-A M D-J) Date de la demande
Requesting Contact Person - Personne-ressource requérante		Contact Person Tel. No. - N° de tél. de la personne-ressource