



**RETURN BIDS TO:**  
**RETOURNER LES SOUMISSIONS À:**  
Public Works and Government Services / Travaux  
publics et services gouvernementaux  
Kingston Procurement  
Des Acquisitions Kingston  
86 Clarence Street, 2nd floor  
Kingston  
Ontario  
K7L 1X3  
Bid Fax: (613) 545-8067

**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**

<b>Title - Sujet</b> Rigid Hull Inflatable Boat with mo	
<b>Solicitation No. - N° de l'invitation</b> W0114-165254/B	<b>Date</b> 2016-01-12
<b>Client Reference No. - N° de référence du client</b> W0114-16-5254	
<b>GETS Reference No. - N° de référence de SEAG</b> PW-\$KIN-519-6800	
<b>File No. - N° de dossier</b> KIN-5-44196 (519)	<b>CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME</b>
<b>Solicitation Closes - L'invitation prend fin</b> <b>at - à 02:00 PM</b> <b>on - le 2016-01-19</b>	
<b>Time Zone</b> <b>Fuseau horaire</b> Eastern Standard Time EST	
<b>F.O.B. - F.A.B.</b> <b>Plant-Usine:</b> <input type="checkbox"/> <b>Destination:</b> <input checked="" type="checkbox"/> <b>Other-Autre:</b> <input type="checkbox"/>	
<b>Address Enquiries to: - Adresser toutes questions à:</b> Choquette, Herb	<b>Buyer Id - Id de l'acheteur</b> kin519
<b>Telephone No. - N° de téléphone</b> (613) 536-4874 ( )	<b>FAX No. - N° de FAX</b> (613) 545-8067
<b>Destination - of Goods, Services, and Construction:</b> <b>Destination - des biens, services et construction:</b> DEPARTMENT OF NATIONAL DEFENCE CFB Kingston 5 SOMME AVE, Bldg C-36 KINGSTON Ontario K7K7B4 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**

Public Works and Government Services / Travaux publics  
et services gouvernementaux  
Kingston Procurement  
Des Acquisitions Kingston  
86 Clarence Street, 2nd floor  
Kingston  
Ontario  
K7L 1X3

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

---

## TABLE DES MATIÈRES

<b>PARTIE 1 – RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.....</b>	<b>2</b>
1.1 INTRODUCTION.....	2
1.2 SOMMAIRE .....	2
1.3 COMPTE RENDU.....	2
<b>PARTIE 2 – INSTRUCTIONS À L'INTENTION DES SOUMISSIONNAIRES.....</b>	<b>3</b>
2.1 INSTRUCTIONS, CLAUSES ET CONDITIONS UNIFORMISÉES .....	3
2.2 PRÉSENTATION DES SOUMISSIONS .....	3
2.3 DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS – EN PÉRIODE DE SOUMISSION.....	3
2.4 LOIS APPLICABLES .....	3
<b>PARTIE 3 – INSTRUCTIONS POUR LA PRÉPARATION DES SOUMISSIONS .....</b>	<b>4</b>
3.1 INSTRUCTIONS POUR LA PRÉPARATION DES SOUMISSIONS.....	4
<b>PARTIE 4 – PROCÉDURES D'ÉVALUATION ET MÉTHODE DE SÉLECTION .....</b>	<b>5</b>
4.1 PROCÉDURES D'ÉVALUATION .....	5
4.2 MÉTHODE DE SÉLECTION .....	5
<b>PARTIE 5 – ATTESTATIONS ET RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES.....</b>	<b>6</b>
5.1 ATTESTATIONS EXIGÉES AVEC LA SOUMISSION .....	6
5.2 ATTESTATIONS PRÉALABLES À L'ATTRIBUTION DU CONTRAT ET RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES .....	6
<b>PARTIE 6 – CLAUSES DU CONTRAT SUBSÉQUENT .....</b>	<b>9</b>
6.1 BESOIN.....	9
6.2 CLAUSES ET CONDITIONS UNIFORMISÉES.....	9
6.3 EXIGENCES RELATIVES À LA SÉCURITÉ .....	9
6.4 DURÉE DU CONTRAT.....	9
6.5 RESPONSABLES.....	9
6.6 PAIEMENT .....	10
6.7 INSTRUCTIONS RELATIVES À LA FACTURATION .....	11
6.8 ATTESTATIONS.....	12
6.9 LOIS APPLICABLES .....	12
6.10 ORDRE DE PRIORITÉ DES DOCUMENTS .....	12
6.11 <i>GUIDE DES CCUA</i> .....	13
<b>ANNEXE « A », BESOIN.....</b>	<b>14</b>
<b>ANNEXE « B », BASE DE PAIEMENT .....</b>	<b>32</b>
<b>ANNEXE « C » EXIGENCES EN MATIÈRE D'ASSURANCE .....</b>	<b>33</b>
<b>ANNEXE « D » DE LA PARTIE 5 - DEMANDE DE SOUMISSIONS .....</b>	<b>35</b>

---

Cette demande de soumissions annule et remplace la demande de soumissions numéro W0114-165254/A, datée du décembre 22, 2015, dont la date de clôture était le janvier 8 2016 à 14 :00 h. Un compte rendu ou une rencontre de rétroaction sera offert sur demande aux soumissionnaires, aux offrants ou aux fournisseurs qui ont présenté une offre dans le cadre de la demande de soumissions précédente.

## **PARTIE 1 – RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX**

### **1.1 Introduction**

La demande de soumissions contient six parties, ainsi que des pièces jointes et des annexes, et elle est divisée comme suit:

- |          |   |
|----------|---|
| Partie 1 | Renseignements généraux : renferme une description générale du besoin;  |
| Partie 2 | Instructions à l'intention des soumissionnaires : renferme les instructions, clauses et conditions relatives à la demande de soumissions;   |
| Partie 3 | Instructions pour la préparation des soumissions : donne aux soumissionnaires les instructions pour préparer leur soumission;   |
| Partie 4 | Procédures d'évaluation et méthode de sélection : décrit la façon selon laquelle se déroulera l'évaluation et présente les critères d'évaluation auxquels on doit répondre dans la soumission, ainsi que la méthode de sélection; |
| Partie 5 | Attestations : comprend les attestations à fournir;   |
| Partie 6 | Clauses du contrat subséquent: contient les clauses et les conditions qui s'appliqueront à tout contrat subséquent.   |

Les annexes comprennent l'exigence, la base de paiement et les soumissionnaires formes.

### **1.2 Sommaire**

- 1.2.1** Le collège militaire royal du Canada nécessite jusqu'à six, 5.6 à 5.8 mètres embarcation gonflable à coque rigide à moteur et les remorques hors-bords, comme détaillé dans l'annexe « A », Exigence, ci-jointe.

### **1.3 Compte rendu**

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**

### **2.1 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-uniformisees-d-achat) (<https://achatsetventes.gc.ca/politiques-et-lignes-directrices/guide-des-clauses-et-conditions-uniformisees-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](#), (2015-07-03) Instructions uniformisées – biens ou services - besoins concurrentiels, est incorporé par renvoi dans la demande de soumissions et en fait partie intégrante.

#### **2.1.1 Clauses du Guide des CCUA**

B1000T (2014-06-26) Condition du matériel - soumission

### **2.2 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.

### **2.3 Demandes de renseignements – en période de soumission**

Toutes les demandes de renseignements doivent être présentées par écrit à l'autorité contractante au moins trois (3) 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 permet pas de les diffuser à tous les soumissionnaires.

### **2.4 Lois applicables**

Tout contrat subséquent sera interprété et régi selon les lois en vigueur Ontario, 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**

### **3.1 Instructions pour la préparation des soumissions**

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

- Section I : Soumission technique 1 copies papier
- Section II : Soumission financière 1 copies papier
- Section III : Attestations 1 copies papier
- Section IV : Renseignements supplémentaires 1 copies 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 ministères organismes 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) (<http://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/ecologisation-greening/achats-procurement/politique-policy-fra.html>). Pour aider le Canada à atteindre ses objectifs, les soumissionnaires devraient :

- 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 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 des taxes applicables doit être indiqué séparément.

#### **Section III : Attestations**

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

#### **Section IV: Renseignements supplémentaires**

*Insérer tout renseignement supplémentaire.*

##### **3.1.1 Fluctuation du taux de change**

C3011T 2013-11-06 Fluctuation du taux de change

---

## **PARTIE 4 – PROCÉDURES D'ÉVALUATION ET MÉTHODE DE SÉLECTION**

### **4.1 Procédures d'évaluation**

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

#### **4.1.1 Évaluation technique**

##### **4.1.1.1 Critères techniques obligatoires**

Les soumissionnaires doivent présenter des brochures, photographies, références, les plaques de constructeur, numéros d'identification de la coque confirmant multiples construit, etc. pour démontrer que la coque du bateau qu'ils proposent a été en production pendant au moins 1 an avant la date de clôture de cet appel d'offres.

##### **4.1.2. Évaluation financière**

###### **4.1.2.1 Critères financiers obligatoires**

Le soumissionnaire doit fournir du prix unitaire unit ferme en dollars canadiens pour tous les articles figurant l'annexe B intitulée « Base de paiement ». Les prix ne doivent pas être indexés au taux de change d'aucune devise ni d'aucun indice La disposition des bases d'établissement des prix ne doit pas être modifiée

###### **4.1.2.2 Méthode de l'évaluation**

Le prix de la soumission sera évalué en dollars canadiens, taxe sur les produits et services et taxe de vente harmonisée non comprises, FAB destination, droits de douane et d'accise en sus.

Le prix évalué sera calculé en additionnant les prix globaux du soumissionnaire, selon la base de tarification « A » de l'annexe « B ».

### **4.2 Méthode de sélection**

Pour être jugée recevable, la soumission doit satisfaire à toutes les exigences de l'appel d'offres. La soumission recevable dont le prix évalué est le plus bas sera recommandée pour l'attribution d'un contrat.

## **PARTIE 5 – ATTESTATIONS ET RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES**

Les soumissionnaires doivent fournir les attestations et les renseignements supplémentaires exigés pour qu'un contrat leur soit attribué.

Les attestations que les soumissionnaires remettent au Canada peuvent faire l'objet d'une vérification à tout moment par le Canada. Le Canada déclarera une soumission non recevable, ou à un manquement de la part de l'entrepreneur s'il est établi qu'une attestation du soumissionnaire est fautive, sciemment ou non, que ce soit pendant la période d'évaluation des soumissions, ou pendant la durée du contrat.

L'autorité contractante aura le droit de demander des renseignements supplémentaires pour vérifier les attestations du soumissionnaire. À défaut de répondre et de coopérer à toute demande ou exigence imposée par l'autorité contractante, la soumission sera déclarée non recevable, ou constituera un manquement aux termes du contrat.

### **5.1 Attestations exigées avec la soumission**

Les soumissionnaires doivent fournir les attestations suivantes dûment remplies avec leur soumission.

#### **5.1.1 Déclaration de condamnation à une infraction**

Conformément au paragraphe Déclaration de condamnation à une infraction de l'article 01 des instructions uniformisées, le soumissionnaire doit, selon le cas, présenter avec sa soumission le [Formulaire de déclaration](http://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/ci-if/formulaire-form-fra.html) (<http://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/ci-if/formulaire-form-fra.html>) dûment rempli afin que sa soumission ne soit pas rejetée du processus d'approvisionnement.

### **5.2 Attestations préalables à l'attribution du contrat et renseignements supplémentaires**

Les attestations et les renseignements supplémentaires énumérés ci-dessous devraient être remplis et fournis avec la soumission mais ils peuvent être fournis plus tard. Si l'une de ces attestations ou renseignements supplémentaires ne sont pas remplis et fournis tel que demandé, l'autorité contractante informera le soumissionnaire du délai à l'intérieur duquel les renseignements doivent être fournis. À défaut de fournir les attestations ou les renseignements supplémentaires énumérés ci-dessous dans le délai prévu, la soumission sera déclarée non recevable.

#### **5.2.1 Dispositions relatives à l'intégrité – liste de noms**

Les soumissionnaires constitués en personne morale, y compris ceux qui présentent une soumission à titre de coentreprise, doivent transmettre une liste complète des noms de tous les administrateurs.

Les soumissionnaires qui présentent une soumission en tant que propriétaire unique, incluant ceux présentant une soumission comme coentreprise, doivent fournir le nom du ou des propriétaire(s).

Les soumissionnaires qui présentent une soumission à titre de société, d'entreprise ou d'association de personnes n'ont pas à soumettre une liste de noms.

## 5.2.2 Programme de contrats fédéraux pour l'équité en matière d'emploi - Attestation de soumission

En présentant une soumission, le soumissionnaire atteste que le soumissionnaire, et tout membre de la coentreprise si le soumissionnaire est une coentreprise, n'est pas nommé dans la liste des « [soumissionnaires à admissibilité limitée](http://www.travail.gc.ca/fra/normes_equite/eq/emp/pcf/liste/inelig.shtml) » ([http://www.travail.gc.ca/fra/normes\\_equite/eq/emp/pcf/liste/inelig.shtml](http://www.travail.gc.ca/fra/normes_equite/eq/emp/pcf/liste/inelig.shtml)) du Programme de contrats fédéraux (PCF) pour l'équité en matière d'emploi disponible sur le site Web [d'Emploi et Développement social Canada \(EDSC\) – Travail](#).

Le Canada aura le droit de déclarer une soumission non recevable si le soumissionnaire, ou tout membre de la coentreprise si le soumissionnaire est une coentreprise, figure dans la liste des « [soumissionnaires à admissibilité limitée](#) » du PCF au moment de l'attribution du contrat.

## 5.2.3 Attestation du fabricant original de matériel

- (i) Tout soumissionnaire qui n'est pas le fabricant original de l'ensemble du matériel proposé dans le cadre de sa soumission doit présenter un certificat signé par le fabricant original du matériel (et non par le soumissionnaire) attestant que le soumissionnaire est autorisé à fournir son matériel et à en assurer la maintenance. Aucun contrat ne sera attribué à un soumissionnaire qui n'est pas le fabricant original du matériel proposé au Canada à moins que l'attestation du fabricant n'ait été fournie au Canada. On demande aux soumissionnaires d'utiliser le formulaire de certificat du formulaire d'attestation du fabricant original du matériel (FOM) présenté dans la demande de soumissions. Bien qu'il soit nécessaire de fournir tous les renseignements demandés dans le formulaire d'attestation du FOM, l'utilisation de ce formulaire n'est pas obligatoire. Dans le cas des soumissionnaires et des FOM qui utilisent un autre formulaire, le Canada déterminera, à sa seule discrétion, si tous les renseignements exigés ont été fournis. Toute modification aux énoncés du formulaire pourrait rendre la soumission irrecevable.
- (ii) Si le matériel proposé par le soumissionnaire provient de plusieurs FOM, un certificat distinct doit être présenté pour chacun des FOM.
- (iii) Aux fins de la présente demande de soumissions, FOM désigne le fabricant du matériel, comme en témoigne le nom qui apparaît sur le matériel et sur tous les documents connexes.

## 5.2.4 Attestation de l'éditeur de logiciel et autorisation de l'éditeur de logiciel

- (a) Si le soumissionnaire est l'éditeur de tout élément des produits logiciels privés proposés, le Canada exige que le soumissionnaire confirme, par écrit, qu'il est l'éditeur de logiciel. On demande aux soumissionnaires d'utiliser le formulaire d'attestation de l'éditeur de logiciel joint à la demande de soumissions. Bien qu'il soit nécessaire de fournir tous les renseignements demandés dans le formulaire d'attestation de l'éditeur de logiciel, l'utilisation de ce formulaire n'est pas obligatoire. Pour les soumissionnaires qui utilisent un autre formulaire, le Canada déterminera, à sa seule discrétion, si tous les renseignements exigés ont été fournis. Toute modification aux énoncés du formulaire pourrait rendre la soumission irrecevable.
- (b) Tout soumissionnaire qui n'est pas l'éditeur de tous les produits logiciels proposés dans le cadre de sa soumission doit présenter une preuve de l'autorisation de l'éditeur de logiciel, qui doit être signée par ce dernier (et non par le soumissionnaire). Aucun contrat ne sera attribué à un

soumissionnaire qui n'est pas l'éditeur de tous les logiciels privés proposés au Canada, à moins qu'une preuve de l'autorisation de ce dernier n'ait été fournie au Canada. Si les logiciels privés proposés par le soumissionnaire proviennent de plusieurs éditeurs de logiciel, une autorisation est exigée de chaque éditeur de logiciel. On demande aux soumissionnaires d'utiliser le formulaire d'autorisation de l'éditeur de logiciel joint à la demande de soumissions. Bien qu'il soit nécessaire de fournir tous les renseignements demandés dans le formulaire d'autorisation de l'éditeur de logiciel, l'utilisation de ce formulaire n'est pas obligatoire. Pour les soumissionnaires qui utilisent un autre formulaire, le Canada déterminera, à sa seule discrétion, si tous les renseignements exigés ont été fournis. Toute modification aux énoncés du formulaire pourrait rendre la soumission irrecevable.

- (c) Dans le cadre de la présente demande de soumissions, « éditeur de logiciel » désigne le propriétaire de tout produit logiciel compris dans la soumission qui a le droit d'octroyer une licence (et d'autoriser d'autres personnes à octroyer une licence ou une sous-licence) pour ses produits logiciels.

---

## **PARTIE 6 – CLAUSES DU CONTRAT SUBSÉQUENT**

*Les clauses et conditions suivantes s'appliquent à tout contrat subséquent découlant de la demande de soumissions et en font partie intégrante. (Cette phrase sera supprimé du contrat)*

### **6.1 Besoin**

L'entrepreneur consent à fournir à Canada, les biens et les services décrits dans le marché ainsi que dans l'énoncé des besoins de l'annexe A conformément au présent marché et à des prix figurant à l'annexe B du contrat.

#### **6.1.1 Biens optionnels**

L'autorité contractante peut exercer l'option dans les 14 jours calendaires de la date d'émission du contrat en envoyant un avis écrit à l'entrepreneur.

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

#### **6.2.1 Conditions générales**

[2030 \(2015-09-03\)](#), Conditions générales - besoins plus complexes de biens, s'appliquent au contrat et en font partie intégrante.

#### **6.2.2 Conditions générales supplémentaires**

1028 (2010-08-16) Conditions générales supplémentaires Construction de navires - prix ferme, s'appliquent au contrat et en font partie intégrante.

### **6.3 Exigences relatives à la sécurité**

**6.3.1** Ce contrat ne comporte aucune exigence relative à la sécurité.

### **6.4 Durée du contrat**

#### **6.4.1 Date de livraison**

Tous les biens livrables doivent être reçus au plus tard le 31 mars 2016.

#### **6.4.2 Instructions d'expédition - rendu droits acquittés**

Selon les Incoterms 2000 rendu droits acquittés (DDP) Kingston, Ontario

### **6.5 Responsables**

#### **6.5.1 Autorité contractante**

L'autorité contractante pour le contrat est :

Nom : Herb Choquette  
Titre : Chef d'équipe  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada  
Direction générale des approvisionnements  
Direction : Région de l'Ontario  
Des Acquisitions Kingston  
Adresse : 86 rue Clarence, 2ième étage  
Téléphone : (613) 536-4874  
Télécopieur : (613) 545-8067  
Courriel : [Herb.Choquette@pwgsc-tpsgc.gc.ca](mailto:Herb.Choquette@pwgsc-tpsgc.gc.ca)

Solicitation No. - N° de l'invitation  
W0114-165254/B  
Client Ref. No. - N° de réf. du client  
W0114-16-5254

Amd. No. - N° de la modif.  
File No. - N° du dossier  
KIN-5-44196

Buyer ID - Id de l'acheteur  
KIN519  
CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

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 instructions verbales ou écrites de toute personne autre que l'autorité contractante.

### 6.5.2 Chargé de projet (Insérer le montant au moment de l'attribution du contrat)

Le chargé de projet pour le contrat est :

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 au contrat émise par l'autorité contractante.

### 6.5.3 Représentant de l'entrepreneur

#### Demandes de renseignements générales

Nom: \_\_\_\_\_  
Téléphone: \_\_\_\_\_  
Télécopieur: \_\_\_\_\_  
Courriel: \_\_\_\_\_

#### Suivi de la livraison

Nom: \_\_\_\_\_  
Téléphone: \_\_\_\_\_  
Télécopieur: \_\_\_\_\_  
Courriel: \_\_\_\_\_

## 6.6 Paiement

### 6.6.1 Base de paiement - prix ferme, prix unitaire(s) ferme(s) ou prix de lot(s) ferme(s)

À condition de remplir de façon satisfaisante toutes ses obligations en vertu du contrat, l'entrepreneur sera payé prix unitaire ferme l'annexe B, selon un montant total de \_\_\_\_\_ \$ (**insérer le montant au moment de l'attribution du contrat**). Les droits de douane sont inclus et les taxes applicables sont en sus.

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.

### 6.6.2 Limite de prix

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

### 6.6.3 Paiement Unique

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

## 6.7 Instructions relatives à la facturation

1. L'entrepreneur doit soumettre ses factures conformément à l'article intitulé « Présentation des factures » des conditions générales. Les factures ne doivent pas être soumises avant que tous les travaux identifiés sur la facture soient complétés.

2. Les factures doivent être distribuées comme suit:

#### Utilisez l'une des méthodes suivantes :

a) un (1) exemplaire doit être envoyés à l'adresse de facturation pour attestation et paiement par courriel ou télécopieur.

Toutes les factures soumises doivent inclure l'information suivante pour être traitées

- Date de facturation
- Numéro de facture
- Montant dû (en précisant la devise requise)
- Si le paiement a été effectué par carte de crédit, assurez-vous que la facture indique clairement « payé par carte de crédit »;
- Le numéro de référence valide pour (normalement le numéro de bon de commande), c'est-à-dire un numéro contenant 10 chiffres ou 9 caractères Alphanumériques.

Si vous hésitez quant au numéro de référence de à indiquer sur votre facture, veuillez contacter le représentant du Ministère dont le nom figure sur le bon de commande ou le contrat.

Si certains renseignements exigés pour le traitement de la facture sont manquants, pourra, à sa discrétion, vous retourner votre facture. Celle-ci demeurera impayée jusqu'à ce qu'un numéro de référence valide nous soit fourni.

Les factures doivent être présentées en utilisant une des méthodes suivantes (seulement une copie de la facture doit être expédiée au Ministère) :

1) Courriel (méthode préféré) :

Remarque :

1. Votre personne-ressource du Ministère (chargé de projet) identifiée dans le contrat peut être mise en copie conforme au courriel.

2. On demande aux fournisseurs d'utiliser un format de fichier PDF, car les

autres formats ne sont pas compatibles avec nos systèmes qui ne les décryptent pas.

3. Le nom du fichier PDF ne devrait pas contenir des caractères tels que #, \$, % etc.

4. Une seule facture par fichier PDF peut être décryptée par nos systèmes (un courriel peut contenir plusieurs pièces jointes en format PDF). Toutes les pièces justificatives devraient être incluses dans chaque fichier de facture PDF.

5. Une réponse automatique sera transmise à titre d'accusé de réception de leur courriel (et elle devrait être conservée comme référence pour toutes les demandes de renseignements ultérieures concernant le paiement).

6. Cette adresse de courriel ne doit être utilisée que pour l'envoi de factures. Les questions concernant le statut des paiements devraient être envoyées par courriel à : [\(Insérer le montant au moment de l'attribution du contrat\)](#)

## 2) Télécopieur :

Les fournisseurs qui transmettent leurs factures par télécopieur doivent utiliser les paramètres de qualité les plus élevés, car les copies de mauvaise qualité ne seront pas considérées comme des documents valides pour le traitement d'un paiement. La première page du document doit être la facture et les pièces justificatives, s'il y a lieu, seront insérées à la suite. Aucune page couverture de télécopie n'est nécessaire.

Ce numéro de télécopieur doit seulement être utilisé pour soumettre des factures : [\(Insérer le montant au moment de l'attribution du contrat\)](#)

## 6.8 Attestations

### 6.8.1 Conformité

Le respect continu des attestations fournies par l'entrepreneur avec sa soumission ainsi que la coopération constante quant aux renseignements supplémentaires sont des conditions du contrat. Les attestations pourront faire l'objet de vérifications par le Canada pendant toute la durée du contrat. En cas de manquement à toute déclaration de la part de l'entrepreneur ou à fournir les renseignements supplémentaires, ou encore 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.

## 6.9 Lois applicables

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

## 6.10 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 la liste.

Solicitation No. - N° de l'invitation  
W0114-165254/B  
Client Ref. No. - N° de réf. du client  
W0114-16-5254

Amd. No. - N° de la modif.  
File No. - N° du dossier  
KIN-5-44196

Buyer ID - Id de l'acheteur  
KIN519  
CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

- 
- a) les articles de la convention;
  - b) les conditions générales supplémentaires : 1028 (2010-08-16) Conditions générales supplémentaires Construction de navires - prix ferme;
  - c) les conditions générales – 2030 (2015-09-03) Conditions générales – besoins plus complexes de biens;
  - d) l'Annexe « A », Besoin;
  - e) l'Annexe « B », Base de paiement;
  - f) la soumission de l'entrepreneur datée du \_\_\_\_\_, (*inscrire la date de la soumission*)

#### **6.11 Guide des CCUA**

B1501C (2006-06-16) Appareillage électrique  
C2000C (2007-11-30) Taxes - entrepreneur établi à l'étranger

#### **6.12 Défaut de livraison**

Les délais doivent être respectés. Un défaut d'exécution à la date ou aux dates indiquée(s) dans le présent contrat causera un préjudice au Canada.

Le délai de livraison est un critère essentiel du présent contrat. À l'exception des retards justifiables annoncés conformément à la section 11 de la clause 2030 Conditions générales – besoins plus complexes de biens, le défaut de l'entrepreneur de livrer les navires à la date précisée dans le présent contrat portera préjudice au gouvernement du Canada qui, à sa discrétion, pourra

- a. résilier le contrat conformément aux sections 10 (Rigueur des délais) et 31 (Manquement de la part de l'entrepreneur) de la clause 2030 Conditions générales;
- b. modifier le contrat. La ou les dates de livraison ne seront pas reportées si l'entrepreneur n'offre pas de compensation sous forme de rajustement des prix, des garanties, des quantités ou des services à fournir.

## ANNEXE « A », BESOIN

### A1. EMBARCATION ::

- a. canots pneumatiques rigides en fibre de verre ouverts avec console centrale, pour l'entraînement/la sécurité, de 5,6 à 5,8 m, avec remorque, pour le Collège militaire royal du Canada (CMRC)
- b. **L'embarcation est un canot pneumatique rigide ouvert, à un seul hors-bord.**

### A2. ABRÉVIATIONS

ABYC	American Boat and Yacht Council.
ASTM	American Society for Testing and Materials
BFE	Biens fournis par l'entrepreneur
BFG	Biens fournis par le gouvernement
c.a.	Courant alternatif
c.c.	Courant continu
COLREG	Règlement sur les abordages
CSA	Association canadienne de normalisation
GPS	Système de localisation GPS
ISO	Organisation internationale de normalisation
LMMC	<i>Loi sur la marine marchande du Canada</i>
PVC	Chlorure de polyvinyle
RT	Responsable technique (désigné dans le contrat)
SMTC	Sécurité maritime de Transports Canada
UV	Spectre ultraviolet
VHF	Très haute fréquence

### A3. LISTE DES DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

RÉFÉRENCE	TITRE
ASTM F1166	Standard Practice for Human Engineering Design for Marine Systems, Equipment and Facilities
TP 1332	Normes de construction pour les petits bâtiments
TP 13430	Norme de jaugeage des bâtiments
TP 14070	Guide de sécurité des petits bâtiments commerciaux
Norme ISO 12217	Petits navires -- Évaluation et catégorisation de la stabilité et de la flottabilité
Loi sur la marine marchande du Canada	Règlement sur les petits bâtiments
Loi sur la marine marchande du Canada	Règlement sur les abordages (COLREGS)
ABYC	American Boat and Yacht Council Standard (norme de navigation américaine)
Association canadienne de normalisation (CSA) W47.2-M1987	Certification des compagnies de soudage par fusion de l'aluminium
(CSA) C22.2 No. 183.2-M1983 (R1999)	Normes sur les installations électriques à c.c. à bord des bateaux

#### A4. INFORMATION RELATIVE À L'APPEL D'OFFRES DE PETITS BATEAUX DE TPSGC

- a.** Renseignements généraux : Plusieurs constructeurs de navires comme VSR, Far East et AVA construisent déjà des embarcations pour l'entraînement à la voile / la sécurité ayant les spécifications indiquées dans cet EDT. Le but de cet EDT est donc de mettre en évidence les spécifications requises, mais on recommande vivement que le bateau soit acheté, plutôt que construit conformément à ces spécifications pour des raisons économiques. Il sera facile de satisfaire les spécifications aux présentes en achetant des embarcations pour l'entraînement / la sécurité de série de qualité commerciale. Des coques prototypes ne seront pas prises en considération pour ce marché.
- b.** L'annexe A, section A5, SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES, comporte quatre parties :
- |          |                |  |
|----------|----------------|--|
| Partie 1 | Article 1      | Description générale, rôle et fonctions de l'embarcation     |
| Partie 2 | Articles 2-9   | Pratiques de conception et de construction de l'entrepreneur |
| Partie 3 | Articles 10-16 | Particularités de l'embarcation                              |
| Partie 4 | Articles 17-20 | Armement et équipement                                       |
- La partie 1 renferme une courte description du rôle et de la fonction de l'embarcation. La partie 2 (« Pratiques de conception et de construction de l'entrepreneur »), fournit des renseignements généraux sur un vaste éventail de pratiques et de normes de construction, sur l'expédition et le conditionnement de l'embarcation, etc. La partie 3 Particularités de l'embarcation, donne de l'information concernant la description de l'embarcation, la construction et l'aménagement. La partie 4 (« Armement et équipement »), couvre l'équipement installé sur l'embarcation, comme les composants électroniques, le système de propulsion, les gouvernes et la remorque (au besoin).
- c. Utilisation des spécifications aux fins de l'appel d'offres :** Le soumissionnaire doit inscrire un **(X)** près de chaque en-tête en **CARACTÈRES GRAS** pour signifier qu'il a lu la spécification associée et que toute proposition atteindra ou dépassera les exigences de configuration qui sont énoncées dans la version écrite du devis. Le soumissionnaire doit accepter de se conformer aux spécifications même s'il s'agit d'une option.
- d.** Le soumissionnaire peut insérer des notes dans la colonne appropriée (p. ex., « Cf. remarque 1, 2, 3, etc. ») pour renvoyer à une modification facultative indiquée à la fin de l'annexe A (« Énoncé des travaux

**A5. SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES Table des matières**

- 1.0 Description générale du rôle et des fonctions de l'embarcation
- 2.0 Pratiques générales en matière de construction maritime
- 3.0 Détails techniques concernant les matériaux et la construction
- 4.0 Garantie, service et pièces
- 5.0 Documentation
- 6.0 Assurance de la qualité
- 7.0 Essais
- 8.0 Emballage et livraison
- 9.0 Information sur la remorque

**Données relatives à l'embarcation**

- 10.0 Caractéristiques physiques
- 11.0 Rendement opérationnel
- 12.0 Conditions environnementales
- 13.0 Configuration du bateau
- 14.0 Normes de construction
- 15.0 Dessins et données de construction
- 16.0 Construction et finition

**Armement et équipement**

- 17.0 Détails de l'armement
- 18.0 Système de propulsion
- 19.0 Système de gouverne
- 20.0 Remorque
- 21.0 Exigences additionnelles

**1.0 Description générale du rôle et des fonctions de l'embarcation : Canot pneumatique rigide ouvert CMRC 5,6 m à 5,8 m**

**1.1 Utilisation de petites embarcations au sein du Collège militaire royal du Canada**

- 1. L'exigence concerne un canot pneumatique rigide à coque en V profonde, mesurant de 5,6 à 5,8 mètres avec un seul moteur hors-bord. L'embarcation doit être configurée de façon à permettre les utilisations suivantes :
- 2. Surveiller les activités de voile intra-scolaires
- 3. Poursuivre, maintenir la cadence et échanger du personnel entre voiliers et RHIB.
- 4. Récupérer des personnes physiquement aptes ou inaptes qui se trouvent dans d'autres embarcations ou dans l'eau;
- 5. Transporter des personnes valides ou handicapées, et de l'équipement.
- 7. Remorquer du matériel ou d'autres embarcations en situation d'urgence.
- 8. Fournir une plateforme pour prodiguer des premiers soins.

**1.2 Énoncé de mission**

- 1. Des canots pneumatiques rigides, de diverses configurations construites sur des coques similaires, sont utilisés par diverses associations de voile au Canada et aux États-Unis et celles-ci peuvent être utilisées comme référence pour aider avec l'achat de l'embarcation.
- 2. Cette embarcation sera utilisée pour assurer la sécurité et la surveillance lors de cours de voile et d'aviron et lors de compétitions de voile. Le navire doit pouvoir naviguer en tout temps jusqu'à un vent de force 7 sur l'échelle de Beaufort. (ISO 6185-3 type VIII RIB)
- 3. L'embarcation sera normalement basée dans le lac Ontario, mais sera transportée périodiquement pour des compétitions dans d'autres régions de l'Ontario, du Québec et des États-Unis : elle doit être mise à l'eau et ressortie à l'aide d'une remorque.

<b><u>PRATIQUES DE CONCEPTION ET DE CONSTRUCTION DE L'ENTREPRENEUR</u></b>	
<b>2.0</b>	<b><u>Pratiques générales en matière de construction maritime</u></b>
<b>2.1</b>	Sauf avis contraire, la totalité des composants, de l'équipement et des matériaux doit être fournie par l'entrepreneur.
<b>2.2</b>	<b>Conception ergonomique – Généralités</b> Les conditions d'exploitation dangereuses doivent être évitées en disposant les machines et le matériel de façon sûre et en fournissant des éléments de protection contre les dangers d'ordre électrique, mécanique ou thermique de même que des dispositifs de protection ou de recouvrement pour les commandes que le personnel pourrait actionner accidentellement. Les facteurs d'ergonomie dont on doit tenir compte lors de la conception doivent comprendre l'accessibilité, la visibilité, la lisibilité, l'efficacité et le confort des membres d'équipage mesurant de 150 à 190 cm (5 pi à 6 pi 4 po), portant des vêtements et un équipement pour temps froid devant demeurer accessible en vue de leur utilisation, leur inspection, leur nettoyage et leur entretien de la façon décrite dans la norme ASTM F1166-88.
<b>2.3</b>	<b>Vibrations</b> 1. Le bateau et les composants doivent être exempts de vibration, qui pourraient mettre en danger le personnel du bateau, endommager sa structure, sa machinerie ou ses systèmes ou nuire à l'exploitation ou à l'entretien des machines ou des systèmes. 2. Les dispositifs de montage des composants mobiles, dont ceux déplacés à des fins de rangement, de remorquage ou de transport, doivent être composés, s'il y a lieu, de matériaux résistants qui préviennent les vibrations. 3. Le desserrement de dispositifs de fixation par vibration doit être empêché dans la mesure du possible en utilisant des dispositifs de fixation à blocage automatique.
<b>2.4</b>	<b>Protection de l'équipement :</b> L'entrepreneur doit assurer l'entretien de tout l'équipement. Toutes les pièces, en particulier celles dont les surfaces de travail ou les passages sont destinés à recevoir de l'huile de lubrification, doivent être maintenues dans un état propre et doivent être protégées au cours des étapes de fabrication, d'entreposage, d'assemblage et suivant l'installation. L'équipement doit être protégé en tout temps contre la poussière, l'humidité ou toute autre matière étrangère, et il faut éviter qu'il ne soit exposé à des changements rapides de température ou à des températures extrêmes.
<b>2.5</b>	<b>Propreté des lieux :</b> Pendant la construction, tous les copeaux, les rognures, les déchets, la poussière et l'eau devront être retirés à la fin de la journée de travail ou même avant. L'entrepreneur devra prendre des mesures pour éviter toute usure et tout dommage accidentel à l'embarcation, ainsi que toute corrosion ou autre détérioration. L'équipement soumis à des températures sous le point de congélation doit être vidé sauf lors des essais et des épreuves. L'équipement doit être maintenu propre et à l'abri des intempéries avant son installation.
<b>2.6</b>	<b>Installations (ne concerne que les installations de lamination à la fibre de verre, de boudin et de peinture) :</b> L'entrepreneur doit pouvoir maintenir la température et l'humidité dans son atelier. Il doit être capable de maintenir la température entre 16 °C et 25 °C. Il doit être capable de maintenir une humidité relative inférieure à 70 pour cent.
<b>3.0</b>	<b><u>Détails techniques concernant les matériaux et la construction</u></b>
<b>3.1</b>	<b>Intégrité structurale –</b> La totalité des structures et des composants (coque, pont, boudin, console, sièges, etc.) doit être assez résistante pour supporter, en charge maximale (selon la plaque apposée par les constructeurs) la charge d'impact latérale et verticale qui équivaut aux conditions du profil opérationnel et aux exigences de la mission.

<p><b>3.2 Matériaux – Généralités</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Exposition à l'environnement – Tous les matériaux doivent résister à la corrosion et pouvoir être utilisés dans un environnement d'eau douce et d'eau salée comme décrit à la section « Conditions environnementales » des exigences de rendement. Tous les matériaux généralement exposés aux rayons du soleil doivent résister à la détérioration par les rayons ultraviolets.</li><li>2. Le contact direct de métaux de potentiel différent n'est pas admis. Il faut éviter la corrosion électrolytique en isolant les matériaux dissemblables à l'aide de joints, de rondelles, de manchons ou de bagues fabriqués d'un matériau isolant approprié.</li><li>3. Des alliages d'aluminium de type H116/321 de qualité 5086 et 5086/5083 doivent être utilisés pour la construction des tôles. De l'alliage d'aluminium de qualité 6061-T6 (anodisé), qui convient à l'alliage d'apport de qualité 5356, doit être utilisé pour les profilés extrudés et les tuyaux et les tubes soudés. Les cloisons transversales ou les cadres en tôle allégée peuvent être fabriqués en alliage de qualité 5052 pour faciliter l'intégration de pattes de support. Une utilisation spécialisée de la plaque T6 de type 6061 dans l'eau douce au niveau des plaquettes en triangle est autorisée. Les éléments structuraux de garniture et les accessoires qui ne font pas partie de la coque, comme les cadres d'écouille, les pièces moulées, les consoles et les pièces de fixation, peuvent être faits d'autres alliages d'aluminium qui conviennent à un usage maritime commercial en eau salée, comme les alliages de qualité 5052 ou 6063.</li><li>4. Acier inoxydable : L'acier inoxydable de type 316 doit être utilisé pour toutes les applications à l'acier inoxydable sauf celles notées. L'alliage 316L doit être utilisé dans toutes les pièces sous-marines soudées. De nombreux composants commerciaux, certaines fixations et certains rivets utilisent d'autres alliages d'acier inoxydable acceptables, comme les types 18-8 et 304.</li><li>5. Plastique renforcé de fibre de verre et résines – pour les éléments de plastique renforcé de fibre de verre, le cas échéant :<ol style="list-style-type: none"><li>a. Les spécifications minimales du matériau stratifiant doivent comprendre des enduits gélifiés et une première couche de résines isophtaliques avec un lavage de couche d'isolation de la première couche avant les principaux matériaux stratifiés et de cœur, ce qui peut être placé dans de la résine polyvalente. La résine de phosphate de dicalcium dihydrate ne doit pas être utilisée.</li><li>b. Les matériaux à base de fibres doivent être sous forme de nappe ou de stratifil standard ou de matériaux combinés cousus, dont certains pourraient comporter des fils de carbone ou de Kevlar. AUCUN matériau haché ne doit être utilisé.</li><li>c. Les matériaux de cœur doivent être mis sous vide (vacuum bagged) et être conçus pour être utilisés dans ces embarcations. Les matériaux de cœur convenables, tels « Termanto », « Klege-cell » et « Core-cell » sont acceptables, alors qu'on ne doit pas utiliser le balsa ou le bois, le contreplaqué, ainsi que les matériaux de mousse non structurale, sauf indication contraire, par exemple, au niveau du cœur du tableau.</li></ol></li></ol>	
<p><b>3.3 Fixations</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Toutes les fixations doivent être composées de matériaux résistants à la corrosion.</li><li>2. Les pièces et fixations cadmiées, y compris les rondelles, ne doivent pas être utilisées;</li><li>3. Il est interdit de fixer des alliages contenant du cuivre directement sur des composants en aluminium, sauf dans le cas d'une tresse de mise à la masse avec boulon de contact et rondelle isolante entre les deux.</li><li>4. Aucun dispositif de fixation ne doit être fileté directement dans les alliages d'aluminium, sauf avec des boulons ou des inserts de taille adéquate, d'un diamètre minimum de ¼ po (6 mm), faits dans un alliage approprié de type nuance 6061 en utilisant un matériau fileté adhésif. Les plaques d'appui ou les rondelles en acier inoxydable ou en aluminium doivent être utilisées selon le cas.</li><li>5. Lorsque des écrous deviennent inaccessibles après le montage de l'embarcation, ils doivent être de type imperdable pour permettre le remontage et empêcher leur recul. Sauf</li></ol>	

<p>avis contraire, des écrous autofreinés ou couplés doivent être utilisés, afin qu'aucune fixation ne se desserre en raison des chocs et des vibrations. Ces écrous doivent présenter un filet adéquat.</p> <p>6. Les fixations se trouvant là où l'équipage circule sur le pont doivent être encastrées, dotées d'une tête plate, ronde ou ovale, afin que personne ne trébuche ou ne s'accroche à celles-ci.</p>	
<p><b>3.4 Procédures de construction : S.O.</b></p>	
<p><b>3.4.1 Coque principale et appendices —</b> Forme et flottaison de la coque.</p> <p>1. La forme de la coque ne doit pas nuire à l'écoulement de l'eau vers les unités de propulsion et doit éloigner les embruns et les vagues du personnel à bord.</p> <p>2. Cloisons d'étanchéité et de réservoir : La coque doit être conçue de façon à ce qu'elle dispose d'un nombre suffisant de compartiments étanches ou d'une flottaison suffisante, comprenant des compartiments de coque, des mousses de flottaison à faible émission de fumée et à faible propagation des flammes, des éléments de flottaison ou des dispositifs de flottaison ignifuges, pour assurer une stabilité adéquate et une bonne flottabilité en cas d'inondation. Voir les références à la certification de l'embarcation, réf. : essais TP 1332 / ISO.</p> <p>3. <b>Rangement :</b> L'embarcation doit disposer de suffisamment d'espaces de rangement étanches pour les petites pièces d'équipement dans les espaces vides sous les sièges et, si possible, dans les consoles. Tous les compartiments de rangement extérieurs doivent être verrouillables, fixés à l'aide de dispositifs de sécurité et utilisables par quelqu'un qui a les mains gantées ou insensibles.</p>	
<p><b>3.5 Peinture et préservation</b></p> <p>1. Toutes les surfaces extérieures des pièces en fibre de verre doivent être recouvertes d'un enduit gélatineux coloré. L'enduit gélatineux doit être appliqué sur des épaisseurs de 20 à 22 mils. La couleur doit être conforme aux particularités de l'embarcation.</p> <p>2. Toutes les surfaces extérieures et intérieures indiquées des composants en aluminium doivent présenter une peinture de finition, incluant une solution d'attaque, des apprêts et une couche supérieure conformes à la section « Particularités de l'embarcation ». Les systèmes de peinture à couche unique type peuvent être appliqués sur des épaisseurs de 5 à 7 mils selon l'ensemble de revêtement. Les composants d'un système type seraient : a) apprêt d'attaque; b) deux couches d'apprêt; et c) au moins deux couches supérieures.</p> <p>3. Avant la livraison, l'entrepreneur doit s'assurer que toutes les surfaces exposées en aluminium non peintes sont exemptes d'imperfections comme des marques de construction, des égratignures, des entailles et des taches.</p>	
<p><b>3.6 Propulsion</b></p>	
<p>1. Sauf indication contraire, le ou les moteurs de propulsion seront fournis et installés de la façon décrite dans la section 18 (« Armement »).</p> <p>2. <b>Rodage :</b> Les moteurs doivent être installés et utilisés conformément aux recommandations du fabricant du moteur. L'utilisation d'accessoires et d'équipement approuvés par le fabricant du moteur est nécessaire, sauf dans le cas des câbles de commande de moteur hors-bord (qui doivent être des câbles résistants de type Morse 33C Supreme Red-Jacket® et munis d'extrémités du fabricant installées ou les meilleurs câbles qui soient du fabricant). Il est interdit d'utiliser l'équipement ou les composants sur les moteurs, ou de procéder à des essais sur ceux-ci, qui pourraient, d'une façon ou d'une autre, annuler les garanties du fabricant du moteur.</p> <p>3. <b>Garantie :</b> Tous les composants du système de propulsion doivent être garantis par le fabricant de l'équipement d'origine, et ce, pendant la durée standard, en tant que matériel fourni par le gouvernement ou en tant que biens fournis par l'entrepreneur (BFE).</p> <p>4. <b>Hélices :</b> Sauf indication contraire, les hélices ou les turbopropulseurs doivent être tels que décrits dans la section 18. L'entrepreneur doit inscrire, dans les rapports d'essai et sur les listes d'équipement, le pas et le diamètre appropriés afin de répondre aux exigences de rendement déterminées lors de la vérification et des essais de conception réalisés par</p>	

l'entrepreneur. Les turbines doivent être un matériel fourni par l'entrepreneur.	
<b>3.6.5 Systèmes de gouverne</b>	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Le système de gouverne doit être un système hydraulique à distance muni d'un réservoir d'huile autonome, ainsi que de joints remplaçables au niveau des béliers, à moins que le fabricant du système de propulsion n'exige une autre configuration de la façon décrite à la section 19.</li> <li>2. Les flexibles hydrauliques doivent être de diamètre et de longueur suffisants pour empêcher les pulsations. Les boyaux doivent convenir à une utilisation dans un environnement marin exposé et doivent être branchés à des raccords en acier inoxydable.</li> </ol>	
<b>3.7.0 Système électrique</b>	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. La conception, la sélection des composants et l'installation du système électrique doivent être conformes Association canadienne de normalisation C22.2 norme 183.2-M1983 (R1999) « Normes relatives aux installations électriques sur les bateaux » ou les normes en matière d'électricité de type « E » de l'ABYC tel qu'indiqué dans TP1332. Les appareils électriques et les pièces de fixation connexes doivent être posés conformément aux spécifications du fabricant. Les systèmes à c.a. sont décrits dans la section 17, Armement.</li> <li>2. Tous les appareils électriques installés doivent pouvoir être utilisés simultanément, et avec tout autre appareil électronique, sans que cela cause d'interférence au niveau des appareils électroniques et du compas magnétique.</li> <li>3. Contre la corrosion galvanique en installant des systèmes efficaces de métallisation et de mise à la masse dotés d'un isolant galvanique. La protection cathodique doit être assurée en installant un nombre suffisant d'anodes placées de façon à minimiser les courants cathodiques, conformément aux normes ABYC et TP 1332.</li> </ol>	
<b>3.7.1 Un circuit de distribution de 12 volts c.c.</b>	doit être fourni pour le démarrage du moteur et l'exploitation de l'embarcation. Ce circuit doit comprendre ce qui suit :
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Éclairage de navigation, éclairage intérieur et éclairage extérieur;</li> <li>2. Matériel électrique;</li> <li>3. Instruments;</li> <li>4. Pompes de cale.</li> </ol>	
<b>3.7.2 Batteries et interrupteurs</b>	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Les batteries doivent être de qualité marine, de 12 V, à décharge poussée et sans entretien. Certains ensembles moteurs peuvent nécessiter une plus grande capacité pour les systèmes à injection, voir la section 17, Armement.</li> <li>2. Les batteries doivent être approuvées par un organisme de certification (CE, CSA, USGC, etc.) et elles doivent être montées de manière à empêcher tout accrochage ou commutation accidentelle.</li> <li>3. Le compartiment de batterie doit être étanche et muni d'un moyen adéquat de ventilation des gaz, y compris dans le cas de batteries scellées.</li> </ol>	
<b>3.7.3 Distribution de puissance</b>	Les câbles pour toute la distribution électrique doivent être de calibre suffisant pour le service demandé, étamés et de qualité marine.
<b>3.7.4 Câblage</b>	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Les câbles doivent être regroupés en faisceaux de câblage dans la mesure du possible. Tous les faisceaux doivent passer sous le pont. La totalité du câblage sous le pont doit être placée à l'intérieur de tuyaux.</li> <li>2. Les câbles/conducteurs qui traversent des cloisonnements d'arrimage, des ponts, des cloisons ou d'autres surfaces exposées étanches doivent être posés de façon à conserver l'étanchéité de la structure. La pénétration de câbles dans des enceintes étanches doit se faire à l'aide de presse-garnitures marines étanches de taille adéquate. Tout l'équipement électrique doit être facilement accessible aux fins d'entretien.</li> <li>3. Les câbles et les conducteurs doivent être soutenus par des pinces ou des serre-câbles posés à au moins 18 pouces l'un de l'autre pour les chemins de câbles horizontaux et tous les 14 pouces pour les chemins verticaux.</li> <li>4. Les câbles/conducteurs qui traversent des structures sans fouloir étanche doivent être protégés contre l'usure par frottement par le biais de passe-fils résistants à l'abrasion.</li> </ol>	

<p>5. Dans la mesure du possible, il faut éviter de faire passer des câbles dans des compartiments remplis de mousse. Les câbles qui doivent passer dans les espaces remplis de mousse doivent être acheminés dans un tuyau en PVC. Le tuyau doit être disposé d'une façon qui empêche l'eau d'être emprisonnée à l'intérieur.</p>	
<p><b>3.7.5 Systèmes de commande et de surveillance</b> : Commandes et indicateurs : Dimensions et montage</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Sauf indication contraire, les indicateurs doivent être de type analogique ou encore, être l'équipement numérique du fabricant du moteur. Les calibres doivent présenter la taille et être installés de façon à être visibles pour l'opérateur.</li><li>2. Toutes les jauges doivent présenter un système de rétroéclairage relié à un rhéostat.</li><li>3. L'installation du système de commande de propulsion doit comprendre une commande de moteur combinée avec levier unique. Ce système doit être situé au niveau du poste de l'opérateur, à tribord du poste de commande. Les commandes doivent être conformes aux recommandations du fabricant du moteur pour un usage commercial.</li><li>4. Le poste de l'opérateur doit être muni d'un interrupteur d'arrêt d'urgence avec cordon de sécurité qui est lié à l'opérateur et qui doit couper le moteur si le cordon de l'interrupteur est tiré, ainsi que des éléments suivants :</li><li>5. Indication de marche de la pompe de cale pour chaque compartiment qui est muni d'une telle pompe.</li><li>6. Possibilité d'installer au moins une entrée additionnelle si un panneau d'alarme intégré unique est utilisé.</li></ol>	
<p><b>3.7.6 Tuyauteries</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Raccords flexibles — Lorsque des raccords flexibles sont nécessaires pour les circuits de gouverne et de carburant, un tuyau adéquat à raccords réutilisables, détachables et sertis en permanence doit être utilisé.</li><li>2. Les raccords et les colliers de serrage doivent être en acier inoxydable. Les boulons utilisés dans tous les raccords doivent être fabriqués d'acier inoxydable de type 316.</li></ol>	
<p><b>3.8 Réserve à la suppression des incendies – Configuration du moteur de bord</b></p>	
<p><b>3.9 Matériel de navigation (Règlement sur les abordages)</b> <i><a href="http://www.tc.gc.ca/acts-regulations/GENERAL/C/csa/regulations/010/csa014/csa14.html">http://www.tc.gc.ca/acts-regulations/GENERAL/C/csa/regulations/010/csa014/csa14.html</a></i></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Les systèmes d'éclairage pour la navigation doivent être conçus de façon à pouvoir résister aux effets des vibrations et de l'humidité, et doivent avoir une protection adéquate contre les dommages.</li><li>2. Règles particulières du COLREG à noter (navires de moins de 12 m) : règles 22, 23 et annexe 1, règles 2, 9 et 10. (<b>REMARQUE</b> : Les feux doivent être installés parallèlement à la ligne d'eau en charge normale qui n'est souvent pas parallèle au pont.).</li><li>3. Les feux de position doivent être fixés à un endroit qui ne bloque pas le champ de vision de l'opérateur.</li><li>4. Les feux de navigation doivent être fixés en permanence.</li><li>5. L'entrepreneur doit fournir et installer un avertisseur électrique qui permet de respecter les exigences du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, règle 32, qui stipule que l'avertisseur standard à bord d'un petit navire doit être audible à 0,5 NM. L'avertisseur doit être monté à l'extérieur de l'embarcation et être orienté vers l'avant de celle-ci. (voir la section 13.6.).</li></ol>	
<p><b>4.0 Garantie, service et pièces</b></p>	
<p><b>4.1 Soutien des composants et du matériel</b> Le matériel et les composants mécaniques, auxiliaires, électroniques et électriques à bord du canot, à l'exception du boudin, doivent pouvoir être remplacés ou réparés au Canada en moins de 30 jours. Le boudin doit pouvoir être remplacé ou réparé au Canada en moins de 30 jours. L'ensemble des composants et de l'équipement doit être de modèle courant.</p>	

<p><b>4.2 Pièces de rechange</b>  Pour faciliter le remplacement et l'interchangeabilité des pièces, ainsi que les procédures de maintenance et la formation des opérateurs où cela s'avère possible, l'entrepreneur doit normaliser le choix du matériel, des raccords et des méthodes de fabrication de toutes les embarcations fournies</p>	
<p><b>4.3 Dépôts de pièces, entretien et réparation</b>  Les dépôts de pièces de l'entrepreneur doivent être en mesure d'approvisionner efficacement l'ensemble de l'Ontario en pièces de rechange pour tous les composants de l'embarcation, en plus d'offrir l'entretien et la réparation sous garantie de tous les composants de l'embarcation. On reconnaît que plusieurs pièces d'équipement seront assorties de leurs propres cartes de garantie du fabricant en vue de leur enregistrement par le propriétaire.</p>	
<p><b>5.0 Documentation</b></p>	
<p><b>5.1 Publications techniques — généralités :</b> Lors de la livraison de l'embarcation, l'entrepreneur doit fournir l'un (1) exemplaire par navire produit, et un de plus pour le RT du ministère client régional : d'un manuel du propriétaire / de l'utilisateur complet qui donne une description physique et fonctionnelle de l'embarcation, de sa machinerie et de son équipement, ainsi que la documentation des essais à la livraison et des résultats des essais en mer. Le manuel doit comprendre, mais sans s'y limiter, des sections telles que : informations générales, informations techniques et une première liste de pièces de rechange initiales.</p>	
<p><b>5.2 Section des renseignements généraux :</b> La section sur les renseignements généraux doit comprendre une description de la disposition et de la fonction de l'ensemble des structures, des systèmes, des raccords et des accessoires compris sur le bateau, de même que les illustrations nécessaires :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Procédures d'exploitation;</li> <li>2. Caractéristiques d'exploitation de base (températures, pressions, débits, etc.);</li> <li>3. Critères et dessins d'installation, instructions d'assemblage et de démontage et illustrations complètes indiquant chaque étape;</li> <li>4. Maintenance planifiée recommandée;</li> <li>5. Procédures complètes de dépannage.</li> </ol>	
<p><b>5.3 Section sur les renseignements techniques :</b> Le manuel technique doit inclure un ensemble complet d'instructions détaillées destinées au propriétaire/à l'exploitant, de dessins (section 15), de listes de pièces et de données supplémentaires pour tous les composants de l'embarcation (qu'ils soient acquis auprès de sources externes ou fabriqués sur mesure).</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Le nom, le numéro de pièce, le numéro de série, le cas échéant, et le fabricant (nom, adresse, numéro de téléphone et adresse courriel) des pièces, du matériel et des composants doivent être fournis. Les endroits où les pièces, le matériel et les composants sont mentionnés dans la spécification doivent aussi être indiqués.</li> <li>2. Coque; incluant les données sur la coque, les résultats des ESSAIS, les numéros de série ou du fabricant, et les cartes de garantie qu'on distribue avec l'équipement.</li> <li>3. Boudin; incluant les matériaux du boudin et les colles, ainsi que les procédures nécessaires afin de procéder aux réparations du boudin à bord de l'embarcation.</li> <li>4. Moteurs et équipement : doit comprendre les numéros de série des moteurs et des systèmes de propulsion.</li> <li>5. Systèmes électroniques (le cas échéant) : doit comprendre les modèles et les numéros de série.</li> <li>6. Réglementation et renseignements sur la stabilité : comme exigé dans la norme TP1332, dans laquelle on fait référence à la norme ISO 12217 qui fait référence, quant à elle, à la norme ISO 6185 en ce qui concerne les canots pneumatiques rigides.</li> </ol>	
<p><b>5.4 Liste de pièces de rechange initiales :</b> Les manuels techniques doivent aussi comporter une liste de pièces de rechange de bord initiales qu'il est recommandé de conserver pour l'embarcation. À tout le moins, cette liste doit comprendre les articles suivants, le cas échéant :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Système de propulsion : hélice/turbine, filtres, turbine de pompe à eau, batterie de</li> </ol>	

<p>démarrage, câbles d'accélérateur et de changement de vitesse et tous les outils spéciaux pour le moteur.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Système électrique : fusibles, ampoules d'éclairage, disjoncteurs du tableau électrique;</li> <li>3. Structures et raccords d'embarcation : divers dispositifs de fixation utilisés couramment.</li> <li>4.</li> </ol>	
<p><b>6.0 Assurance de la qualité</b>  La référence de base au besoin d'assurer la conformité à la norme ISO 900x est conforme aux exigences du contrat.</p>	
<p><b>7.0 Essais :</b></p>	
<p><b>7.1</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. L'entrepreneur doit au moins inspecter et tester les éléments ci-après pour s'assurer qu'ils sont conformes aux exigences du contrat et fonctionnent adéquatement (« fonctionnement adéquat » signifie qu'il est possible de démarrer, d'utiliser et de brancher l'élément en question et de démontrer qu'il fonctionne normalement, le cas échéant). Toute anomalie doit être rectifiée avant la livraison.</li> <li>2. Les inspections et les essais exigés sont des exigences minimales. Ils ne sont pas censés supplanter des contrôles, des examens, des inspections ou des essais normalement effectués par l'entrepreneur pour garantir la qualité de l'embarcation : <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Poids;</li> <li>2. Qualité de la construction;</li> <li>3. Engin de levage (le cas échéant)</li> <li>4. Moteurs de propulsion, incluant le démarrage et les commandes;</li> <li>5. Système de gouverne;</li> <li>6. Circuit de carburant;</li> <li>7. Circuit électrique;</li> <li>8. Équipement électronique.</li> </ol> </li> </ol>	
<p><b>7.2 Essais en mer – Généralités</b>  Le responsable de l'inspection doit être avisé au moins 24 heures avant que ne débutent les essais en mer. Le responsable de l'inspection se réserve le droit d'assister aux essais en mer ou de refuser d'y assister. L'absence du responsable de l'inspection aux essais en mer ne dégage pas l'entrepreneur de sa responsabilité d'effectuer les essais en mer et d'en consigner les résultats. Les résultats doivent être envoyés au responsable de l'inspection avant la livraison du navire. Le responsable de l'inspection de la qualité informera le responsable technique des essais afin qu'il puisse y assister.</p>	
<p><b>7.3 Les essais en mer</b> doivent être réalisés par l'entrepreneur afin de démontrer que l'embarcation et son équipement sont conformes aux exigences de rendement et aux exigences énoncées dans le contrat. Tous les frais relatifs aux essais doivent être assumés par l'entrepreneur, y compris le carburant, sauf indication contraire. Pendant les essais en mer, le bateau doit être piloté par un équipage fourni par l'entrepreneur. Si le carburant résiduel n'est pas vidé pour le transport, il doit être livré dans son réservoir avec l'embarcation.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Les instruments et le matériel requis pour les essais en mer doivent être fournis et utilisés par l'entrepreneur. Les instruments d'essai, le cas échéant, n'ont pas pour but de remplacer les instruments de l'embarcation (par exemple le tachymètre du moteur, les indicateurs de pression et les thermomètres). L'entrepreneur doit fournir toutes les pièces de fixation et tous les accessoires nécessaires et installer les dispositifs de mesure. Après l'exécution satisfaisante des essais, tous les instruments doivent être enlevés et tous les systèmes doivent être rétablis. L'entrepreneur doit fournir les données d'étalonnage prouvant la précision des instruments utilisés lors des essais.</li> <li>2. L'entrepreneur doit faire fonctionner l'embarcation lors des essais des constructeurs, et ce, jusqu'à ce que les moteurs aient accumulé un nombre d'heures d'utilisation suffisant pour que le fournisseur du moteur procède à un entretien initial, ou 10 heures, le premier des deux, ainsi que pour qu'un agent de service du fabricant procède à l'entretien et présente ensuite un</li> </ol>	

rapport d'entretien initial.	
<p><b>7.4 L'entrepreneur doit soumettre un plan d'essais et d'épreuves</b>, lequel doit comprendre une description de tous les essais d'acceptation à effectuer. À tout le moins, les essais suivants doivent être menés : Le bateau doit être manœuvré à l'état de charge normale, conformément à la section 10.</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Essais de vitesse – Les essais de vitesse doivent être réalisés sur un parcours d'au moins un mille marin de longueur. Deux essais doivent être effectués, un dans chaque direction; on doit calculer la vitesse moyenne des deux essais. On peut utiliser des données de positionnement planétaire (GPS) (dont la moyenne a été calculée);</li><li>2. Essais d'endurance — Pendant les essais d'endurance, on doit démontrer que toutes les pièces du système de propulsion fonctionnent à plein rendement. Tous les systèmes doivent être mis en marche afin de vérifier s'ils ont été adéquatement posés. La consommation de carburant peut être calculée d'après les données pertinentes du fabricant.</li><li>3. Propulsion en marche arrière — Le bateau doit être manœuvré en marche arrière afin de vérifier son fonctionnement en marche arrière. Au cours des essais de marche arrière, les accélérateurs doivent être réglés de façon à fournir le tiers de la puissance nominale du moteur.</li><li>4. Appareil à gouverner – Des essais doivent être effectués sur l'appareil à gouverner pour démontrer que l'appareil à gouverner est approprié dans toutes les conditions. Des essais de manœuvre doivent être réalisés pour s'assurer que l'embarcation répond aux exigences de rendement de base prescrites à la section 11. Des essais de manœuvre doivent être effectués en condition de fonctionnement normal.</li><li>5. Essai de charge d'engin de levage – L'embarcation et le palonnier ou le cadre de levage peuvent faire l'objet d'un essai à 150 % de leur condition de charge normale, comme indiqué à la section « Particularités de l'embarcation »; ils doivent soulever et maintenir la charge sans déformation des points de levage ou de la coque correspondante. La charge doit pouvoir être soulevée et soutenue sans qu'il y ait déformation des points de levage ou de la partie connexe de la coque.</li><li>6. Configuration de remorquage arrière : Essai de traction du bollard selon la capacité théorique au moyen d'une charge directe à l'arrière.</li><li>7. Lors de la conclusion des essais en mer, chaque embarcation doit être bien nettoyée et inspectée. Les circuits de refroidissement de moteur hors-bord doivent être rincés avec de l'eau douce. L'entrepreneur doit réparer tous les dommages causés à l'embarcation ou au matériel auxiliaire qui résultent d'essais en mer, à la satisfaction de l'autorité responsable de l'inspection.</li><li>8. Aux fins des essais, on doit considérer que la charge normale correspond à l'embarcation munie de tout le matériel normal, de tout le carburant, de l'équipage et des charges conformément aux particularités de l'embarcation, section 10.</li></ol>	
<p><b>7.5 Inspection et acceptation finales</b> (Document d'acceptation de TPSGC) en vue de la livraison; L'inspection finale ne doit pas être effectuée avant que tous les essais aient donné des résultats satisfaisants et que les données puissent être examinées. Les bateaux doivent être prêts à être livrés, et ce, à tous les égards, sauf en ce qui a trait à leur préparation finale préalable à leur livraison. L'entrepreneur doit retenir les services du personnel nécessaire pour répondre à des questions et pour démontrer l'utilisation, la maintenance, l'accessibilité, la pose et la dépose du matériel. L'entrepreneur doit documenter les résultats de l'inspection finale et soumettre ces résultats au responsable de l'inspection. Une copie des résultats des essais doit accompagner les produits livrables de chaque embarcation de la façon décrite aux sections 7.6 et 7.7.</p>	
<p><b>7.6 Examen de la stabilité</b> conforme à la norme TP1332 (à la norme ISO 12217 concernant les canots pneumatiques rigides couverts par la norme ISO 6185), à la norme ABYC, alors que l'entrepreneur doit noter tous les calculs de stabilité/structure et les résultats d'essai en plus de remettre une copie pour chaque embarcation produite qu'on devra placer dans le manuel technique. Voir la section 14 Normes. L'essai de stabilité d'une première série d'embarcations peut être utilisé pour toutes les embarcations.</p>	

<p><b>7.7 Registres d'essai</b> – L'entrepreneur doit conserver les registres d'essai relatifs à chaque embarcation pendant au moins deux ans. L'entrepreneur doit préparer une fiche de contrôle des essais certifiant que chaque essai a été effectué. La fiche de contrôle doit préciser le poids véritable de l'embarcation à l'état lège, conformément à la section 10. La fiche d'essai doit également préciser le poids normal sous charge, ainsi que la date de l'essai réalisé au moyen de l'engin de levage de 150 % de la « charge normale », au besoin. Cette fiche de contrôle doit accompagner les produits livrables de chaque embarcation.</p>	
<p><b>7.8 Produits livrables standard</b> : Chaque embarcation terminée doit être accompagnée d'un manuel pour l'embarcation, ainsi que d'un manuel pour le responsable technique du client :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Un manuel de l'opérateur détaillé doit être fourni pour tout l'équipement et tous les systèmes de la façon décrite à la section 5.</li> <li>2. Résultats des essais en mer et fiches d'essai de l'atelier, incluant les données techniques des constructeurs de la façon décrite à la section 3.7.6.</li> <li>3. Certificats d'acceptation et fiches ou certificats de conformité fournis avec l'équipement, comme les appareils de sauvetage, les appareils de levage, les rapports d'essai moteur, les certificats de calibration, les certificats des feux de position, les certificats des systèmes d'extinction d'incendie et les formulaires de notation de la mousse de flottaison (s'il y a lieu). L'inspection initiale des embarcations suivant la livraison, par le propriétaire ou l'inspecteur du ministère, permettra de confirmer la conformité à la norme TP 1332/ISO en faisant appel au processus d'auto-inspection du Programme de conformité des petits bâtiments (PCPB).</li> <li>4. Renseignements sur la stabilité, dont des feuilles de calcul ISO ou des essais de flottaison du fabricant.</li> </ol>	
<p><b>8.0 Emballage et livraison</b> Livraison autre que par remorquage</p>	
<p><b>8.1</b> Avant d'être expédiée, l'embarcation doit être nettoyée de fond en comble, conditionnée et recouverte d'une enveloppe moulante pour être ensuite fixée sur sa remorque, le cas échéant, ou placée sur des cales si nécessaire, de la façon décrite dans cette section.</p>	
<p><b>8.1</b> La cale doit être sèche et sans huile ou débris, et les réservoirs de carburant doivent être vidangés.</p>	
<p><b>8.3</b> Le système de propulsion doit être conditionné conformément aux recommandations du fabricant pour l'entreposage jusqu'à un an dans un environnement qui sera soumis à des températures inférieures au point de congélation.</p>	
<p><b>8.4</b> La batterie doit être débranchée.</p>	
<p><b>8.5</b> Une étiquette d'avertissement durable, si nécessaire, doit être attachée à l'aide d'un fil à la barre, ce qui indique que l'embarcation a été conditionnée pour le transport et l'entreposage, et qu'elle ne doit pas être mise en marche avant que ses moteurs aient été réactivés.</p>	
<p><b>8.6</b> Des dispositions détaillées en matière d'expédition doivent protéger la coque de l'embarcation des déformations attribuables aux irrégularités de la route résultant d'un rebondissement répété, de bossellements dans la coque placée sur des rouleaux, en insérant un berceau temporaire afin de répartir les charges.</p>	
<p><b>8.7 Livraison au moyen de la remorque de l'embarcation</b> : Lors des transports locaux sur de courtes distances à des températures supérieures au point de congélation, seuls le nettoyage et le recouvrement peuvent être exigés, sous réserve de l'approbation du responsable de l'inspection.</p>	
<p><b>9.0 Information sur la remorque : Au besoin</b> : (Voir la feuille de prix à l'annexe I de l'appel d'offres pour connaître les prix demandés, le cas échéant, ainsi que la section 20 à la fin de la section « Particularités de l'embarcation », pour connaître les renseignements spécifiques à la remorque.)</p>	

<b>PARTICULARITÉS DE L'EMBARCATION</b>	
<b>10.0 Caractéristiques physiques :</b>	
<ol style="list-style-type: none"><li>1. Longueur hors tout de 5,6 à 5,8 m.</li><li>2. Largeur hors tout (avec boudin gonflé) : minimum de 2.2 m et maximum de 2,5394 m.</li><li>3. Tirant d'eau maximal (moteurs hors-bord ou arbre arrière abaissés) : entre 0,60 et 0,75 m.</li><li>4. Tirant d'eau maximal (moteurs hors-bord ou arbre arrière levés) : entre 0,30 et 0,45 m.</li></ol>	
<b>10.1 : État de charge normale :</b> (l'embarcation à l'état léger représente l'embarcation complète; sans carburant, charge ni personnel) — équipage de 2 personnes = 200 kg; — Carburant = minimum de 50 litres en deux réservoirs externes, 38 kg. - Équipement et fournitures = 200 kg	
<b>10.2 Exigences de jaugeage de l'embarcation : L'entrepreneur doit fournir des documents de Norme de jaugeage simplifiées remplis pour cette embarcation.</b>	
<b>11.0 Rendement opérationnel</b>	
<ol style="list-style-type: none"><li>1. Sauf indication contraire, le rendement sera établi en fonction d'une mer calme sans vent, en eau salée, dans des conditions de charge normale et avec un équipage normal. L'embarcation doit être conçue et fabriquée de façon à en faciliter la maintenance et la réparation; à offrir une longue durée de vie et à être facile à entretenir ou à réparer par des installations commerciales et des fournisseurs locaux. L'embarcation devra avoir une durée de vie d'au moins 10 ans en étant utilisée entre 300 et 500 heures par année.</li><li>2. Vitesse maximale désirée : minimum 25 nœuds</li><li>3. Vitesse minimale : 20 nœuds sous un vent de force 6 sur l'échelle de Beaufort (vent de 25 nœuds).</li><li>4. Endurance : Vitesse maximale pendant deux (2) heures. Fonctionner à 10 nœuds pendant 8 heures.</li><li>5. Autonomie : 80 milles marins avec une réserve de carburant de 10 % à une vitesse d'au moins 10 nœuds.</li><li>6. Capable de piloter en deçà de 15° du cap dans une mer de force 6 sur l'échelle de Beaufort dans toutes les directions.</li><li>7. Capacité de diriger et de manœuvrer efficacement à une vitesse de 3 nœuds sous un vent de force 6 sur l'échelle de Beaufort.</li><li>8. Capacité de maintenir le cap par rapport au fond à une vitesse de déplacement de 3 nœuds sous un vent de travers relatif de 25 nœuds.</li></ol>	
<b>11.1 Échouage</b> S.O.	
<b>11.2 Profondeur de carène</b> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Fonctionnement avec les moteurs hors-bord abaissés lorsque la profondeur est de 1,0 mètre.</li><li>2. Manœuvre de base à un endroit où la profondeur de l'eau est de 0,80 mètre avec le moteur hors-bord partiellement levé.</li></ol>	
<b>12.0 Conditions environnementales</b>	
<b>12.1</b> L'embarcation doit pouvoir fonctionner le jour ou la nuit dans les conditions suivantes : <ol style="list-style-type: none"><li>1. Température de l'air ambiante moyenne : -10 °C à + 35 °C.</li><li>2. Température de l'eau moyenne : 0 °C à +20 °C.</li><li>3. Vagues d'une hauteur allant jusqu'à 4 mètres (vent de force 6 sur l'échelle de Beaufort).</li><li>4. Vent à des vitesses de 25 à 5 nœuds.</li><li>5. Fonctionner sous la pluie tout en demeurant stable sous un vent de force 6 sur l'échelle de Beaufort.</li></ol>	

<p><b>13.0 Configuration du bateau</b></p>	
<p><b>13.1 Configuration générale</b> — Canot pneumatique rigide ouvert avec console centrale</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. L'embarcation doit être munie d'une console centrale.</li> <li>2. Les sièges doivent mesurer entre 55 et 65 centimètres de hauteur et être conçus de façon à supporter une personne de 150 kg. Un appuie-pied est requis le long de la face inférieure de la console à 18 pouces sous le siège.</li> <li>3. Des poignées doivent être installées aux postes d'opérateur et de navigateur de la console afin de faciliter le fonctionnement de l'équipement de la console et l'accès autour de la console (voir les éléments suivants).</li> <li>4. Les sièges et les dossiers personnalisés doivent être constitué d'une plaque de plastique de 5 pouces de mousse agglomérée (rebond foam) couverte d'un pouce de mousse. Le recouvrement des surfaces doit être un matériau de nylon pare-balles à l'épreuve des intempéries. La forme doit être profilée afin de procurer le maximum de confort aux passagers.</li> </ol>	
<p><b>13.2 Configuration générale du pont</b> – Canot pneumatique rigide ouvert avec console centrale</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. La console doit être fabriquée de fibre de verre. Minimum d'un pied (12 pouces) requis entre le boudin et les côtés bâbord et tribord de la console.</li> <li>2. La console doit être équipée de façon à donner amplement d'espace pour l'équipement de navigation. Il doit rester suffisamment d'espace dégagé à l'arrière de la console pour pouvoir accéder en toute sécurité au matériel de remorquage et au matériel de propulsion.</li> <li>3. La console doit être munie de mains courantes (tuyau de 3/4 po minimum) sur le bord supérieur avant pouvant suivre les coins bâbord et tribord, et une main courante sur le bord supérieur arrière sous l'équipement du tableau de bord.</li> <li>4. Banquette avec rangement sous le siège pour toutes les places assises.</li> <li>5. Les commandes de moteur doivent être situées à tribord de la console de l'opérateur, près du centre de la console, avec la roue sur le côté bâbord, et doivent être situées de telle manière que le fonctionnement d'une commande, ou du volant, ne gêne pas les autres commandes.</li> <li>6. Il y aura au moins 4 points d'attache autour de l'embarcation / Deux (2) à l'avant sur une boîte de rangement de la proue et deux (2) à l'arrière sur les coins du tableau.</li> <li>8. Il doit y avoir des mains courantes à l'intérieur fixées à l'aide de boulons ou de brides côtés bâbord et tribord sur la proue, chevauchant les taquets bâbord et tribord, pour l'évacuation sur les hanches avant.</li> </ol>	
<p><b>13.3 Configuration de la console</b></p>	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Un équipement électronique varié doit être installé au niveau de la barre. Voir la section 17.2.4 consacrée à l'électronique et la section 18 consacrée aux commandes de propulsion.</li> <li>2. Tous les interrupteurs des feux et le tableau de distribution à disjoncteurs doivent se trouver à la portée des timoniers.</li> <li>3. Prévoir de l'espace additionnel pour les installations.</li> <li>4. Le stockage à sec (compartiment étanche) doit être accessible sur la moitié inférieure de la console.</li> <li>5. De couleur blanche faite en infusion sous vide avec poignée en acier inoxydable à l'avant.</li> <li>6. Écouteille d'entraîneur sur le côté droit, l'écouteille de la batterie sur le côté gauche et l'écouteille humide au bas de la console. Entreposage étanche sous le siège</li> </ol>	
<p><b>13.4 Recouvrement du pont</b> : Tout recouvrement du pont découvert sera de caoutchouc absorbant les chocs et le son d'environ 3/8 po avec motif en relief.</p>	
<p><b>13.5 Rangement</b> : En plus de la boîte de rangement sous le siège, il doit y avoir du rangement à l'avant sous le pont, et il doit y avoir du rangement sécurisé pour tous les équipements de l'embarcation comme indiqué ailleurs (17.1).</p>	
<p><b>13.6 Feux et équipement de navigation</b></p>	

<ol style="list-style-type: none"><li>1. Les feux de navigation latéraux doivent être fixés en permanence aux coins avant de la console. Ils doivent être dotés de fils protégés et être étanches. Le raccordement d'une lanterne d'éclairage latérale combinée pour la navigation sur le pont avant est inacceptable.</li><li>2. Les appareils d'éclairage pour la navigation doivent être conçus de façon à résister aux effets des vibrations et doivent être munis d'une protection adéquate contre les dommages qui pourraient se produire le long d'un navire ou d'un quai. (Les feux de la série Hella fabriqués par NaviLED, incluant le feu NaviLED 360 qui éclaire tout autour, et les feux latéraux NaviLED répondent à cette exigence.)</li><li>3. Les feux de navigation qui ne sont pas blancs doivent être reliés à un même disjoncteur distinct du circuit électrique à 12 V c.c., alors que le feu omnidirectionnel de mât/d'ancre doit être raccordé à un autre disjoncteur. Deux interrupteurs doivent être fournis et ceux-ci doivent être étiquetés comme suit : Nav 1 (tête de mât/ancre) et Nav 2 (feux latéraux (de position)).</li></ol>	
<b>14.0 Normes de construction</b>	
<ol style="list-style-type: none"><li>1. Le règlement de sécurité marine de Transports Canada TP 1332 « Normes de construction des petits bâtiments », dans lequel on fait référence aux normes <b>ABYC</b> relatives à l'équipement, comme les réservoirs de carburant et les systèmes de carburant, ainsi qu'à la ventilation du compartiment du réservoir, ainsi que les normes ISO touchant la stabilité, la capacité de chargement, l'évacuation des eaux du pont, etc. telles que décrites dans la norme ISO 11812 / 12216 / 12217, 6185, etc.</li><li>2. <b>Selon la norme ISO 6185-3 de limite supérieure à 8 mètres, des essais de stabilité doivent être prévus pour cette embarcation, tel que décrit à la norme ISO 6185-3, juste avant l'achèvement de la construction afin de vérifier la conformité.</b> <a href="http://www.tc.gc.ca/MarineSafety/Directorate/TP/tp1332/tp1332e.htm">http://www.tc.gc.ca/MarineSafety/Directorate/TP/tp1332/tp1332e.htm</a></li><li>3. Association canadienne de normalisation C22.2 norme 183.2-M1983 (R1999) « Normes relatives aux installations électriques sur les bateaux » <b>et normes en matière d'électricité de type « E » de l'ABYC.</b></li><li>4. Réglementation de sécurité maritime de Transport Canada TP 1324 Textiles revêtus <a href="http://www.tc.gc.ca/MarineSafety/Directorate/TP/tp1324/tp1324e.htm">http://www.tc.gc.ca/MarineSafety/Directorate/TP/tp1324/tp1324e.htm</a></li></ol>	
<b>15.0 Dessins et données de construction</b>	
<ol style="list-style-type: none"><li>1. Les dessins d'installation suivants montrant les dimensions doivent être produits pour les manuels afin de consigner les particularités de l'embarcation.</li><li>2. plans de forme avec environ dix sections à travers la coque;</li><li>3. coupe au maître de l'embarcation indiquant la position de fonctionnement/console dans le pont;</li><li>4. Plan et profil, configuration générale, avec indication de la structure intérieure.</li><li>5. Dessins des systèmes présentés sur autant de feuilles que nécessaire aux fins de clarté comprenant la cale, le carburant, l'électricité, la lutte contre les incendies, la transmission ou dessins mécaniques au besoin.</li></ol>	
<b>16.0 Construction et finition</b>	
<b>16.1 Coque et pont</b> — La coque et le pont doivent être de fibre de verre ou d'aluminium.	
<b>16.2 La coque</b> doit être monocoque de style « V profond » et comporter un angle de relevé de varangues de 15 degrés (arrière) avec un plat de bouchain vif inverse qui va jusqu'à la proue, et la partie inférieure de la coque doit incorporer une virure de pulvérisation sur le fond, de chaque côté, qui va jusqu'à la proue. <ol style="list-style-type: none"><li>1. La coque peut comporter une quille à « plaquette en triangle » de 3/8 po d'épaisseur avec un renfort vertical intérieur sur l'axe, de la tige de la quille massive d'une plaque d'au moins 3/8 po d'épaisseur au tableau de fuseau-moteur, OU avoir une forme en V continue avec la quille massive saillante du tableau de fuseau-moteur qui va jusqu'au bouchain vif à la proue.</li></ol>	

<p><b>16.3</b> Les puits de <b>pont</b> ou cockpits doivent se vider automatiquement et satisfaire les exigences réglementaires au moyen d'orifices de non-retour à l'intérieur du tableau ou sur l'extrémité arrière du pont.</p>	
<p><b>16.5 Rangement, levage et points de fixation de la remorque :</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Des dispositions doivent être prises pour le rangement sécuritaire et accessible d'une ancre, de sa chaîne et d'autres équipements dans le compartiment de proue/d'ancre. L'ancre doit être de style « Danforth » et rangée la verge d'ancre face au fond du compartiment et les pattes alignées en travers avec la barre transversale de renversement dans le haut du compartiment pour un accès facile.</li><li>2. <b>Points d'arrimage :</b> Des points d'arrimage pour le remorquage à bâbord et à tribord doivent être fixés sur le tableau.</li></ol>	
<p><b>16.6 Œillet de proue :</b> Un système doit être incorporé à la tige qui permet de fixer l'amarre avant ou le crochet de remorquage sur la proue et ne doit pas dépasser la ligne de la proue. Le raccord doit être fabriqué d'un matériau inoxydable suffisamment résistant afin de permettre le remorquage de l'embarcation à une vitesse de 20 nœuds dans une eau calme en condition de chargement normal, sur une quille de niveau, sans endommager l'embarcation ou provoquer l'usure de la ligne de remorquage.</p>	
<p><b>16.7 Pompage et vidange : Pompes électriques et manuelles</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Il doit y avoir un dispositif de commande automatique qui met en fonction la pompe de cale électrique lorsqu'il y a de l'eau dans la cale. (Un interrupteur à flotteur Ultra JR est conforme à cette exigence, ainsi que les interrupteurs prisonniers intégrés dans la base des pompes.) L'interrupteur de commande de pompe de cale électrique doit être situé sur la console de l'opérateur et pouvoir être réglé à ON, à OFF et à AUTOMATIC. Il doit y avoir sur la commande un voyant indicateur qui s'allume lorsque la pompe de cale fonctionne.</li><li>2. Vidange de la coque : Un bouchon fileté à l'épreuve de la corrosion doit être montré au point le plus bas pour permettre la vidange de la coque lorsque l'embarcation est hors de l'eau.</li><li>3. Les robinets et les poignées doivent être fabriqués en acier inoxydable ou en matériau anticorrosion et être situés à un endroit où ils sont facilement accessibles pour leur manœuvre, leur entretien et le retrait.</li></ol>	
<p><b>16.8 Finition extérieure</b> — La couleur standard pour la coque, le pont, le boudin et la console de l'embarcation doit être le gris. Le revêtement des sièges doit être blanc ou gris.</p>	
<p><b>16.9 Boudins</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Le boudin doit être de type gonflable avec au moins 5 chambres séparées de volume à peu près égal, deux (2) chambres de chaque bâbord et tribord et la 5<sup>e</sup> autour de la proue.</li><li>2. Chaque chambre doit être munie d'un système de gonflage et de soupapes de surpression étalonnées à 3 lb/po<sup>2</sup>. Les modèles de valves de gonflage Halkey Roberts 690BV ainsi que la soupape de surpression Mirada B51019 de 3,5 lb/po<sup>2</sup> satisfont à cette exigence. Les boudins gonflables installés doivent être faits d'un matériau qui respecte tous les critères de résistance mécanique, d'élasticité, de résistance à l'usure et de longévité, tel que défini dans TP 1324. (1650 Le tissu en nylon à revêtement décitex néoprène / hypalon respecte cette exigence) et doit être de couleur gris Neptune. Des matériaux en polyuréthane neufs doivent être proposés.</li><li>3. La partie inférieure de la surface mouillée des tubes de boudin (le cas échéant) doit comporter une couche protectrice de matériau, et la proue des tubes de l'avant à l'arrière de la zone d'embarquement de la proue, doit être protégée au-dessus des bandes de Bombard à l'aide de colle supplémentaire sur des rustines de matériau caoutchouté. (EPDM ou l'équivalent) Zone d'embarquement arrière, entre l'extrémité avant des rails latéraux et extrémité arrière de la console, doivent être protégés de façon similaire.</li></ol>	

<ol style="list-style-type: none"> <li>4. Des guirlandes en cordes de nylon tressés de ½ po de diamètre doivent être fixées au boudin de chaque côté (bâbord et tribord) pour faciliter l'accès de l'intérieur du canot et aux personnes dans l'eau. Les guirlandes doivent être fixées immédiatement à l'extérieur de la partie supérieure du boudin, au moyen d'un brassard de laçage (et non pas au moyen d'un anneau d'arrimage), ou sur le côté extérieur du cadre de lisse du pavois de tube.</li> <li>5. Une trousse de réparation pour boudins doit être fournie.</li> <li>6. Tous les joints doivent être poncés à la main et collés.</li> <li>7. Un scellant à base de polyuréthane doit être utilisé sur tous les joints intérieurs et sur le bord de cloison.</li> <li>8. Pompe à pied (à soufflet, pour boudin gonflable), y compris le raccord correspondant à la valve.</li> </ol>	
<p><b><u>ARMEMENT ET ÉQUIPEMENT</u></b></p>	
<p><b><u>17.0 Détails de l'armement</u></b></p>	
<p><b>17.1 Circuit électrique :</b> Le circuit électrique doit être de type maritime et entièrement protégé contre un environnement d'eau. Tous les fils doivent être de type maritime, être munis de fils de cuivre étamé (UL 1426) et être identifiés sur le schéma électrique fourni par l'entrepreneur. Le système de distribution doit fonctionner au moyen de tableaux comportant 4 disjoncteurs destinés à des appareils électroniques additionnels. Tous les disjoncteurs doivent être clairement identifiés.</p>	
<p><b>17.2 Batteries</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 L'embarcation doit être équipée d'un système de batteries à cycle profond avec commutateur de marche/arrêt, celles-ci étant branchées conformément aux spécifications techniques du fabricant du moteur.</li> <li>2 D'autres batteries sont nécessaires comme on le mentionne ci-dessous.</li> <li>3 Les batteries doivent être de qualité marine, être équipées de bouchons de sécurité et avoir la capacité d'alimenter les moteurs et les charges auxiliaires de l'embarcation de manière appropriée.</li> </ol>	
<p><b>17.3 Aménagement du pont</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Deux prise de 12 V c.c. sont requises, sur le tableau de bord et sur la face avant de la console. Port d'alimentation USB sur la console.</li> </ol>	
<p><b>17.5 Électronique de navigation :</b> Cette embarcation doit être équipée des appareils de navigation électroniques suivants et les écrans doivent être intégrés au tableau de bord avant, en plus de l'équipement exigé dans le COLREG. L'aménagement doit être approuvé par le responsable technique du propriétaire.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Radio maritime à très haute fréquence Icom modèle IC-M506 (ou équivalent), avec une antenne de console monté</li> </ol>	
<p><b><u>18.0 Système de propulsion</u></b></p>	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sauf avis contraire, le système de propulsion sera un (1) moteur hors-bord à essence BRP E-TEC (fourni par le gouvernement) avec branche de 25 po. L'entrepreneur doit indiquer la puissance installée pour la vitesse maximale de 35 nœuds.</li> <li>2. Le moteur doit être fixé conformément aux recommandations du fabricant.</li> <li>3. L'ensemble moteur doit comprendre une fonction d'arrêt automatique à cordon (coupe-circuit) qui doit être fixée près de l'interrupteur d'allumage.</li> <li>4. Les câbles de commande seront fournis par l'entrepreneur – voir section 3.6.</li> <li>5. L'entrepreneur doit fournir et installer l'un des afficheurs ou indicateurs de moteurs suivants inclus dans l'ensemble de jauges standard et en option des fabricants (p. ex., Evinrde I-Command) pour le moteur spécifié :</li> </ol>	
<p><b>18.1 Systèmes de carburant :</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Les systèmes d'alimentation en carburant doivent respecter toutes les exigences de TP 1332 « Normes de construction des petits bateaux » qui renvoient aux normes ABYC.</li> <li>2. Le navire doit être équipé de deux (2) réservoirs de carburant externes en plastique de qualité marine de 25 litres chacun.</li> </ol>	

<p>3. Des dispositions doivent être prévues pour le bon arrimage de chaque réservoir de carburant ainsi que les conduites, évents et trous de remplissage associés à être installés sur le bateau.</p> <p>4. Les conduites de carburant des réservoirs de carburant au moteur doivent être protégées contre le frottement et l'usure.</p>	
<p><b>19.0 Système de gouverne</b></p>	
<p>1. Le système de gouverne doit être hydraulique et doit nécessiter un maximum de 3,5 tours de barre d'une butée à l'autre (bâbord toute à tribord toute). (Selon la puissance de l'embarcation, les systèmes de gouverne SeaStar® et/ou DayStar de Teleflex peuvent répondre à cette exigence. Certains systèmes de propulsion (p. ex., à réaction) possèdent leurs propres exigences en ce qui concerne la gouverne et il faudra les respecter.</p> <p>2. Toutes les conduites hydrauliques de gouverne doivent être acheminées de façon qu'il n'y ait aucun pincement ou point de frottement.</p> <p>3. L'accouplement entre la roue et la console doit être solidement fabriqué pour éliminer le déplacement avant-arrière ou latéral du mécanisme volant/arbre de direction.</p> <p>4. L'âme de la barre doit être en acier inoxydable, et la barre et le tableau de bord doivent être rigides pour qu'il n'y ait aucune flexion de la barre lors d'opérations en eaux agitées</p>	
<p><b>20.0 Remorque</b></p>	
<p>1. Une remorque est requise :</p> <p>2. La capacité de charge nominale de la remorque doit être au moins 20 % supérieure à la charge normale prévue de l'embarcation en plus de répondre aux exigences suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>2.1 Éléments soudés et galvanisés</li><li>2.2 Roues de 13 po;</li><li>2.3 Feux de freinage et feux clignotants, avec connecteur rond à 7 contacts</li><li>2.4 Treuil de proue manuel à deux vitesses avec dispositif (chock) de proue et courroie de treuil.</li><li>2.5 Cric de flèche pivotant à crémaillère avec plaquette (capacité de 2 500 lb)</li><li>2.6 Doit comporter des ailes très résistantes pouvant servir de marchepied et un attelage pouvant recevoir une boule de 2 po 5/16 po</li><li>2.7 La remorque doit être munie de plusieurs ensembles de rouleaux, d'une roue de secours avec porte-roue et d'une clé à écrous de roue;</li><li>2.8 Deux sangles à cliquet avec crochets doivent être prévues pour arrimer l'embarcation à l'arrière de la remorque. Un taquet de rétention doit être fourni pour fixer le bateau à la remorque.</li></ul>	

Solicitation No. - N° de l'invitation  
W0114-165254/B  
Client Ref. No. - N° de réf. du client  
W0114-16-5254

Amd. No. - N° de la modif.  
File No. - N° du dossier  
KIN-5-44196

Buyer ID - Id de l'acheteur  
KIN519  
CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

---

### ANNEXE « B », BASE DE PAIEMENT

Prix de lot fermes, tout compris, en devises canadiennes, rendu droits acquittés « DDP » au collège militaire royal du Canada, y compris l'approvisionnement, la livraison, l'installation et la formation. Les prix comprennent les droits de douane et taxes d'accise canadiens en vigueur, ainsi que les taxes en sus.

#### Besoin défini :

Article	Description	Quantité	Prix de lot fermes
1	Bateau d'approvisionnement avec remorque tel que spécifié dans l'annexe "A" pour la livraison avant le 31 Mars ici 2016.	1	_____ \$
2	Prix de fournir bateau et la remorque supplémentaire conformément à l'annexe "A" que le Canada a la possibilité d'acheter dans les deux semaines suivant l'attribution du contrat, pour la livraison avant le 31 Mars ici 2016.	2	_____ \$

## **ANNEXE « C » EXIGENCES EN MATIÈRE D'ASSURANCE**

Assurance contre les risques des constructeurs de navires

L'entrepreneur doit conclure un contrat d'assurance établi aux deux noms de l'entrepreneur et du Canada, selon leurs intérêts respectifs, sous la forme régulière d'une police des risques des constructeurs de navires pour assurer une indemnité entière au Canada à l'égard de toute perte ou tout dommage au navire ou à d'autres matériaux appartenant au Canada et devant être installés dans le navire sous la garde de l'entrepreneur ou de toute réclamation ou dépense du Canada, comme il est mentionné plus haut, et pour lesquelles l'entrepreneur assume la responsabilité. Les primes et le coût de cette assurance seront incorporés au prix d'achat et en feront partie.

Avis d'annulation. L'assureur s'engage à donner, à l'autorité contractante, un préavis écrit de trente jours pour toute résiliation de police ou tout changement apporté à la protection.

Règlement des demandes : Le produit de l'assurance pour la perte d'un bien ou pour les dommages causés à ces derniers doit être versé à la partie concernée, selon les instructions de l'autorité contractante.

### **G5003C Assurance responsabilité en matière maritime, (2014-06-26)**

1. L'entrepreneur doit souscrire une assurance protection et indemnisation mutuelle qui doit comprendre une responsabilité additionnelle en matière de collision et de pollution.

L'assurance doit être souscrite auprès d'un membre du groupe international de sociétés d'assurance mutuelle, ou avec un marché fixe, et le montant ne doit pas être inférieur aux limites fixées par la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, L.C. 2001, ch. 6. La protection doit comprendre les membres d'équipage, s'ils ne sont pas couverts par l'assurance contre les accidents du travail décrite au paragraphe 2 ci-dessous.

2. L'entrepreneur doit souscrire une assurance contre les accidents du travail, qui couvre tous les employés effectuant des travaux conformément aux exigences réglementaires du territoire ou de la province. Ou même, les exigences réglementaires de l'État, de la résidence ou de l'employeur, ayant une autorité sur ces employés. Si la Commission des accidents du travail juge que l'entrepreneur fait l'objet d'une contravention supplémentaire en raison d'un accident causant des blessures ou la mort d'un employé de l'entrepreneur ou sous-traitant, ou découlant de conditions de travail dangereuses, cette contravention doit être aux frais de l'entrepreneur.

3. La police d'assurance protection et indemnisation doit comprendre les éléments suivants :

a) 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 en tant qu'assuré supplémentaire devrait se lire comme suit : le Canada, représenté par Services publics et Approvisionnement Canada.

b) Renonciation aux droits de subrogation: L'assureur de l'entrepreneur doit renoncer à tout droit de subrogation contre le Canada, représenté par Parc Canada (PC) et Services publics et Approvisionnement (TPSGC) relativement à toute perte ou dommage aux biens, peu en importe la cause.

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

d) 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, elle doit s'appliquer à chaque assuré de la même manière et dans la même mesure que si une police distincte avait été souscrite par chacun d'eux.

e) Droits de poursuite : Conformément à l'alinéa 5d) de la *Loi sur le ministère de la Justice*, L.R.C. 1993, c. 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 en envoyant une

Solicitation No. - N° de l'invitation  
W0114-165254/B  
Client Ref. No. - N° de réf. du client  
W0114-16-5254

Amd. No. - N° de la modif.  
File No. - N° du dossier  
KIN-5-44196

Buyer ID - Id de l'acheteur  
KIN519  
CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

---

lettre, par courrier enregistré ou par messenger, avec un accusé de réception.

Pour le Québec, envoyer à l'adresse suivante :

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

Une copie de cette lettre doit être envoyée à l'autorité contractante. 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 est en désaccord avec un règlement proposé et approuvé par l'assureur de l'entrepreneur et le(s) plaignant(s) qui aurait pour effet de donner lieu à un règlement ou au rejet de l'action intentée contre le gouvernement du 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) au nom du Canada.

G2002C Assurance responsabilité contre les erreurs et les omissions, 2008-05-12.

1. L'entrepreneur doit souscrire et maintenir pendant toute la durée du contrat une assurance responsabilité contre les erreurs et les omissions (également appelée assurance responsabilité civile professionnelle) 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 1 000 000 \$ par perte et suivant le total annuel, y compris les frais de défense.

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

3. La disposition suivante doit être incluse :

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

---

## ANNEXE « D » de la PARTIE 5 - DEMANDE DE SOUMISSIONS

### PROGRAMME DE CONTRATS FÉDÉRAUX POUR L'ÉQUITÉ EN MATIÈRE D'EMPLOI - ATTESTATION

Je, soumissionnaire, en présentant les renseignements suivants à l'autorité contractante, atteste que les renseignements fournis sont exacts à la date indiquée ci-dessous. Les attestations fournies au Canada peuvent faire l'objet d'une vérification à tout moment. Je comprends que le Canada déclarera une soumission non recevable, ou un entrepreneur en situation de manquement, si une attestation est jugée fautive, que ce soit pendant la période d'évaluation des soumissions ou pendant la durée du contrat. Le Canada aura le droit de demander des renseignements supplémentaires pour vérifier les attestations d'un soumissionnaire. À défaut de répondre à toute demande ou exigence imposée par le Canada, la soumission peut être déclarée non recevable ou constituer un manquement aux termes du contrat.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur le Programme de contrats fédéraux pour l'équité en matière d'emploi, visitez le site Web d'Emploi et Développement social Canada – Travail.

Date : \_\_\_\_\_ (AAAA/MM/JJ) [si aucune date n'est indiquée, la date de clôture de la demande de soumissions sera utilisée]

Compléter à la fois A et B.

A. Cochez seulement une des déclarations suivantes :

- A1. Le soumissionnaire atteste qu'il n'a aucun effectif au Canada.
- A2. Le soumissionnaire atteste qu'il est un employeur du secteur public.
- A3. Le soumissionnaire atteste qu'il est un employeur sous réglementation fédérale, en vertu de la Loi sur l'équité en matière d'emploi.
- A4. Le soumissionnaire atteste qu'il a un effectif combiné de moins de 100 employés au Canada (l'effectif combiné comprend les employés permanents à temps plein, les employés permanents à temps partiel et les employés temporaires [les employés temporaires comprennent seulement ceux qui ont travaillé pendant 12 semaines ou plus au cours d'une année civile et qui ne sont pas des étudiants à temps plein]).

A5. Le soumissionnaire a un effectif combiné de 100 employés ou plus au Canada; et

- A5.1. Le soumissionnaire atteste qu'il a conclu un Accord pour la mise en œuvre de l'équité en matière d'emploi valide et en vigueur avec EDSC – Travail.

**OU**

- A5.2. Le soumissionnaire a présenté l'Accord pour la mise en œuvre de l'équité en matière d'emploi (LAB1168) à EDSC – Travail. Comme il s'agit d'une condition à l'attribution d'un contrat, remplissez le formulaire intitulé Accord pour la mise en œuvre de l'équité en matière d'emploi (LAB1168), signez-le en bonne et due forme et transmettez-le à EDSC - Travail.

B. Cochez seulement une des déclarations suivantes :

- B1. Le soumissionnaire n'est pas une coentreprise.

**OU**

Solicitation No. - N° de l'invitation  
W0114-165254/B  
Client Ref. No. - N° de réf. du client  
W0114-16-5254

Amd. No. - N° de la modif.  
File No. - N° du dossier  
KIN-5-44196

Buyer ID - Id de l'acheteur  
KIN519  
CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

---

- ( ) B2. Le soumissionnaire est une coentreprise et chaque membre de la coentreprise doit fournir à l'autorité contractante l'annexe Programme de contrats fédéraux pour l'équité en matière d'emploi - Attestation. (Consultez la section sur les coentreprises des instructions uniformisées.)