



RETURN BIDS TO:

RETOURNER LES SOUMISSIONS À:

**Bid Receiving - PWGSC / Réception des
soumissions – TPSGC**

11 Laurier St. / 11, rue Laurier

Place du Portage , Phase III

Core 0B2 / Noyau 0B2

Gatineau

Quebec

K1A 0S5

Bid Fax: (819) 997-9776

LETTER OF INTEREST

LETTRE D'INTÉRÊT

Comments - Commentaires

Vendor/Firm Name and Address

Raison sociale et adresse du

fournisseur/de l'entrepreneur

Issuing Office - Bureau de distribution

Interim Auxiliary Oiler Replenishment /Pétrolier

Ravitailleur d'escadre Intérimaire

105 Hotel de Ville

Gatineau

Quebec

K1A 0S5

Title - Sujet Navires de remorquage d'urgence	
Solicitation No. - N° de l'invitation F7017-160056/B	Date 2017-07-27
Client Reference No. - N° de référence du client F7017-160056	GETS Ref. No. - N° de réf. de SEAG PW-\$\$\$MB-003-26383
File No. - N° de dossier 003mb.F7017-160056	CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME
Solicitation Closes - L'invitation prend fin at - à 02:00 PM on - le 2017-10-31	
Time Zone Fuseau horaire Eastern Daylight Saving Time EDT	
F.O.B. - F.A.B. Specified Herein - Précisé dans les présentes Plant-Usine: <input type="checkbox"/> Destination: <input type="checkbox"/> Other-Autre: <input checked="" type="checkbox"/>	
Address Enquiries to: - Adresser toutes questions à: Aubin, Marc A.	Buyer Id - Id de l'acheteur 003mb
Telephone No. - N° de téléphone (819) 939-8453 ()	FAX No. - N° de FAX () -
Destination - of Goods, Services, and Construction: Destination - des biens, services et construction: Specified Herein Précisé dans les présentes	

Instructions: See Herein

Instructions: Voir aux présentes

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



Destination Code - Code destinataire	Destination Address - Adresse de la destination	Invoice Code - Code bur.-comptable	Invoice Address - Adresse de facturation
D - 1	FISHERIES AND OCEANS/PECHES ET OCEANS CCG, STRATEGY AND SHIPBUILDING, FLEET RENEWAL PLAN 200 KENT STREET, 5W060 OTTAWA, ON K1A 0E6	I - 1	CCG, STRATEGY AND SHIPBUILDING 200 KENT STREET, 5W060 OTTAWA, ON K1A 0E6



Item Article	Description	Dest. Code Dest.	Inv. Code Fact.	Qty Qté	U. of I. U. de D.	Unit Price/Prix unitaire FOB/FAM Destination		Plant/Usine	Delivery Req. Livraison Req.	Del. Offered Liv. offerte
2	Interim Towing Capability	D - 1	I - 1	1	Each	\$	\$		See Herein	

EXIGENCES DE BASE POUR LES NRU

1 INTRODUCTION

Le présent énoncé des besoins décrit les exigences obligatoires, fonctionnelles et souhaitables concernant deux navires de remorquage d'urgence (NRU). Le besoin porte sur la provision d'un remorqueur d'escorte, d'un remorqueur de sauvetage ou d'un navire de soutien hauturier en mesure d'apporter une aide immédiate en assurant les services de remorquage d'urgence requis au moyen de l'équipement de remorquage acceptable fourni par l'exploitant du navire.

Les navires seront fournis par une entité qui peut démontrer un bilan éprouvé en matière de protection de l'environnement et de sécurité et une culture de sécurité.

Les navires doivent être dotés de la capacité d'intervenir en mer et d'effectuer des remorquages d'urgence dans toutes les conditions météorologiques. Les navires doivent être manœuvrés de manière sécuritaire en vue d'établir un contact et d'effectuer un remorquage de manière efficace en mer et dans des conditions météorologiques raisonnable à prévoir dans les eaux de mer ouverte de la Colombie-Britannique tout au long de l'année. Les navires devraient également être en mesure de soutenir d'autres programmes de la GCC (à déterminer, mais, au minimum, la recherche et le sauvetage et l'intervention environnementale).

Les services de remorquage d'urgence et des autres programmes de la GCC seront offerts à partir de deux zones d'attente désignées de la côte extérieure de la Colombie-Britannique (Canada), dont pourrait avoir besoin l'affréteur 24 heures par jour, sept jours sur sept et 365 jours par année.

Sauf indication contraire de la part de la GCC, l'un des navires doit demeurer en poste d'attente dans la zone d'intervention nord et l'autre navire doit demeurer en poste d'attente dans la zone d'intervention sud. Les secteurs d'attente et les zones d'intervention sont délimités à l'annexe A (à déterminer). Ces zones peuvent être modifiées pendant la durée du bail en fonction des résultats d'un processus continu d'évaluation des risques et d'autres facteurs dont, notamment, le soutien des programmes, la formation et l'armement en équipage de la GCC.

Les navires doivent être en mesure d'intervenir en cas d'urgence, à la demande de la GCC, dans leur zone respective (nord ou sud, selon le cas). Au cours de certaines activités internationales (transfrontalières) de recherche et de sauvetage ou pendant toute autre situation d'urgence, il se peut que les navires doivent intervenir dans les eaux étatsuniennes du détroit de Juan de Fuca, de la baie Puget, de la côte Ouest de l'État de Washington ou du sud-est de l'Alaska, selon les instructions de la GCC.

Il incombera à la GCC d'attribuer des tâches de remorquage ou d'autres tâches reliées à ses programmes, à moins que le remorqueur constate une situation qui nécessite un

— **DRAFT**— Exigences de base de la GCC pour les navires de remorquage d'urgence (NRU)

sauvetage immédiat où il peut intervenir directement sans qu'une attribution de tâche soit requise conformément à la Convention SOLAS.

2 EXIGENCES OBLIGATOIRES RELATIVES AUX NAVIRES ET AUX ÉQUIPAGES

- a) Le navire doit être certifié, exploité, armé en équipage et maintenu conformément aux exigences de l'État du pavillon canadien de la Convention SOLAS, et il doit posséder un certificat de *voyage illimité* pendant la durée du bail et être assujetti à une vérification annuelle de la part de la GCC.
- b) Le navire doit être certifié conformément à la Gestion de la sécurité internationale (GSI), démontrer une culture de sécurité et être assujetti à une vérification annuelle de la part de la GCC.
- c) Le propriétaire de navire doit posséder la certification de gestion de la qualité ISO et un système de gestion environnementale ISO, et être assujetti à une vérification annuelle de la part de la GCC.
- d) La classification du navire doit être maintenue par une organisation de classification reconnue au Canada et être assujettie à une vérification annuelle de la part de la GCC.
- e) Le navire doit être réparé et entretenu au Canada, en vertu de la politique d'achat au Canada.
- f) Le navire doit être manœuvré par un capitaine et un équipage qui possèdent au moins cinq ans d'expérience reconnue du remorquage en mer et d'urgence. Les documents attestant de la compétence et de l'expérience professionnelles de l'équipage proposé doivent être présentés à la GCC avant la livraison (et sur demande en tout temps). Cela signifie que tous les membres de l'équipage doivent avoir suivi un cours de remorquage d'urgence offert dans le cadre d'un programme de formation interne bien établi ou par un établissement ou un fournisseur de services que la GCC juge acceptable.
- g) L'équipage doit être constitué d'au moins douze membres, dont au moins cinq officiers titulaires d'un brevet STCW. Ce sont habituellement le capitaine, deux officiers de pont et deux officiers mécaniciens.
- h) Un rapport d'inspection doit être attribué au navire, conformément au *Common Marine Inspection Document* (CMID) publié par l'*International Marine Contractors Association* (IMCA) ou à la *Offshore Vessel Inspection Database* (OVID) publié par le Forum maritime international des compagnies pétrolières (OCIMF). Cette inspection doit être effectuée par un inspecteur accrédité 30 jours ou moins

– **DRAFT** – Exigences de base de la GCC pour les navires de remorquage d'urgence (NRU)

avant la livraison du navire à l'affrèteur. La GCC doit juger que les résultats du rapport sont acceptables.

- i) Le navire doit posséder un certificat d'acceptabilité valide de navire de remorquage et une cote minimale de remorquage illimité (U), et il doit être inscrit dans la *Towing Vessel Approvability Scheme (TVAS) database* administrée par *GL noble Denton* avant la livraison du navire à la GCC et demeurer en vigueur pendant la durée du bail.
- j) Le navire doit être doté d'une puissance de traction minimale continue d'au moins 120 tonnes lorsque tous les dispositifs consommateurs d'énergie entraînés par moteur (génératrices attelées, etc.) sont pris en compte.
- k) Le navire doit se déplacer (en mode libre) à une vitesse minimale continue de 15 nœuds, confirmée par des données électroniques que la GCC juge acceptables et, le cas échéant, par un rapport d'essai en mer du constructeur naval.
- l) Le navire doit être doté d'un tirant d'eau maximal de 6,0 m, en été, ou de la capacité de fonctionner à un tirant d'eau de 6,0 m en tant que condition documentée dans le manuel de stabilité du navire.
- m) Chacune des deux murailles de la coque du navire doit être dotée d'une « zone de sauvetage » désignée.
- n) Le navire doit être équipé d'un canot de sauvetage pneumatique à coque rigide d'au moins 7 m de LHT avec un bossoir de mise à l'eau et de récupération à bras unique.
- o) Le navire doit être continuellement autonome pendant au moins 10 jours en mer au taux maximal documenté de consommation de carburant.
- p) Le navire doit avoir une efficacité énergétique maximale documentée dans la zone d'attente ou lorsqu'il est ancré (les taux de consommation de carburant dans tous les modes de fonctionnement doivent être fournis à l'affrèteur).
- q) Le navire doit être maintenu dans un état de fonctionnement qui permet une disponibilité d'au moins 98 % ou qui lui permet d'être mobilisé dans les 30 minutes suivant l'attribution d'une tâche.
- r) Le navire doit être âgé de moins de 15 ans au début du bail.
- s) Le navire doit pouvoir héberger au moins huit personnes additionnelles conformément aux dispositions de la Convention du travail maritime (ces personnes peuvent être des hommes et des femmes et des officiers et des

– DRAFT – Exigences de base de la GCC pour les navires de remorquage d'urgence (NRU)

membres d'équipage qui nécessitant une cabine simple ou double) aux fins de formation de la GCC et de l'exécution d'autres tâches liées aux programmes de la GCC.

- t) Le navire doit être désigné comme navire de la GCC au moyen d'une bande diagonale blanche peinte sur la coque et bordée de lignes contrastantes et de l'inscription « Garde côtière / Coast Guard » (peinte ou transférée par décalcomanie) sur les deux murailles de la coque dans une couleur contrastante conformément au Programme de coordination de l'image de marque. La désignation doit être conservée pendant la durée du bail.

3 CAPACITÉS SOUHAITABLES DU NAVIRE ET DE L'ÉQUIPAGE

- a) Le navire devrait être équipé d'une grue de pont dont le rayon de travail couvre la majeure partie de la surface du pont de travail et le treuil principal doit pouvoir soulever une charge minimale d'utilisation (CMU) d'au moins 20 tonnes métriques. Un treuil secondaire pouvant soulever une CMU de 8 tonnes métriques est également souhaitable.
- b) Le navire devrait être doté d'un pavois libre et exempt d'obstructions et (le cas échéant) d'une ouverture de chargement ou d'arceaux de remorque (d'au moins 4 m) sur l'une ou l'autre des murailles du navire, afin de faciliter la manutention des aides à la navigation ou du matériel immergé.
- c) Le navire devrait être équipé d'un deuxième canot de sauvetage pneumatique à coque rigide d'au moins de 7 m de LHT avec un bossoir de mise à l'eau et de récupération à bras unique.
- d) Le navire devrait présenter une zone désignée de treuil de levage d'hélicoptère à la poupe ou à la proue.
- e) Le navire devrait être doté d'un hôpital accessible à partir de la « zone de sauvetage ».
- f) Le navire devrait être doté d'un équipement de manutention du matériel immergé déjà installé, installé pour le déploiement d'un véhicule sous-marin téléguidé (VTG), mais non avec ce véhicule, pour des travaux légers ou moyens.
- g) Le navire devrait être doté d'un propulseur semi-hors-bord omnidirectionnel ou, le cas échéant, de redondance mécanique grâce à la capacité de positionnement dynamique (DP2) et la notation de classe correspondante.

– **DRAFT** – Exigences de base de la GCC pour les navires de remorquage d'urgence (NRU)

- h) Le navire devrait présenter une notation de classe environnementale (écologique ou propre) si des initiatives ou des mesures ont été entreprises afin d'améliorer les systèmes de commande de propulsion, de contrôle des émissions et des déchets, et d'améliorer les systèmes de CVC et les services d'hébergement, etc..
- i) Le navire devrait posséder un certificat d'acceptabilité de navire de remorquage pour une cote de remorqueur de sauvetage maritime (ST).
- j) Le navire devrait avoir une capacité de récupération du pétrole et posséder une notation de société de classification concernant la du pétrole.
- k) Le navire devrait posséder un certificat de formation en récupération du pétrole de l'OMI pour le capitaine et l'équipage.
- l) Le navire devrait avoir la capacité de transporter et déployer l'équipement de récupération du pétrole emballé ou conteneurisé, sans que cela n'entrave sa capacité de remorquage.
- m) Le navire devrait être âgé de moins de 10 ans au début du bail.