



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

SOLICITATION AMENDMENT

MODIFICATION DE L'INVITATION

The referenced document is hereby revised; unless otherwise indicated, all other terms and conditions of the Solicitation remain the same.

Ce document est par la présente révisé; sauf indication contraire, les modalités de l'invitation demeurent les mêmes.

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 Emergency towing vessels	
Solicitation No. - N° de l'invitation F7017-160056/B	Amendment No. - N° modif. 003
Client Reference No. - N° de référence du client F7017-160056	Date 2017-08-28
GETS Reference No. - N° de référence 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:	

Instructions: See Herein

Instructions: Voir aux présentes

Delivery Required - Livraison exigée	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

La présente modification 003 à la Lettre d'intérêt (LI)/Demande de renseignements (DDR) vise à inviter les soumissionnaires éventuels à formuler des commentaires et des remarques concernant l'ébauche de l'énoncé de travail, l'ébauche du Concept des opérations et l'ébauche (révisé) des Exigences de base pour les NRU qui pourraient être inclus à l'ébauche de la Demande de proposition (DP) pour les Navires remorquage d'urgence (NRU).

RÉPONSES À LA MODIFICATION 003 DE LA LI/DDR :

L'ébauche de l'énoncé de travail, l'ébauche du Concept des opérations et l'ébauche (révisé) des Exigences de base pour les NRU figure ci-jointe à la modification 003.

Les suggestions et les commentaires devront être transmis par courriel à l'autorité contractante de Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) au plus tard à l'heure de fermeture des bureaux le 11 septembre 2017. Les répondants à la modification 003 de la LI/DDR n'ont pas à fournir des propositions officielles. Le Canada ne prévoit pas tenir de rencontres en personne en lien avec la présente modification 003 de la LI/DDR ni s'engage-t-il à fournir une réponse à aucun des commentaires ou questions posées au Canada dans le cadre de cette rétroaction. Cependant, le Canada va examiner tous les remarques reçus en réponse à la modification 003 de la LI/DDR.

QUESTIONS LIÉES AUX ÉBAUCHES DES DOCUMENTS :

En plus de fournir vos commentaires ou suggestions, le Canada demande de répondre aux questions suivantes :

Questions liées aux ébauches des documents :

1. Y a-t-il lieu d'apporter des éclaircissements aux ébauches des documents?
2. Manque-t-il des éléments dont le Canada devrait tenir compte? Dans l'affirmative, veuillez fournir des précisions.
3. Est-ce que la location de navires et les éléments de transfert de connaissances pour la demande du NRU devraient être fournis / gérés par un seul fournisseur ou devraient-ils être abordés comme deux contrats distincts?
4. Y a-t-il des éléments concernant les documents ébauchés qui limiteraient votre capacité à répondre? Dans l'affirmative, veuillez fournir des précisions.

NOTE À L'INTENTION DES FOURNISSEURS INTÉRESSÉS

Il ne s'agit pas d'une demande de soumissions, et les réponses à la présente demande ne donneront pas lieu à un contrat. Les ébauches des documents pourraient être modifiées à la suite du présent processus de LI/DDR.

Le Canada émet les ébauches des documents publiquement, sur AchatsetVentes, pour s'assurer de bénéficier entièrement des commentaires pour aider, s'il y a lieu, à la création d'une Demande de proposition. Au moyen du processus de la LI/DDR, le Canada a l'intention de solliciter des remarques par écrit seulement.

Les répondants éventuels sont avisés que toute information soumise au Canada en réponse à la présente LI/DDR peut être utilisée par le Canada pour élaborer une demande de propositions subséquente en régime de concurrence. Le Canada aura le droit d'accepter ou de rejeter n'importe quelle ou la totalité des suggestions ou des commentaires de l'industrie, ainsi que de

modifier les ébauches des documents, en tout ou en partie, et d'y ajouter ou d'y supprimer des renseignements.

Le fait de publier la présente modification 003 à la LI/DDR n'oblige pas le Canada à publier une demande de propositions subséquente; celui-ci n'est aucunement contraint en vertu de la loi ou de toute autre disposition, de conclure une entente ou d'accepter ou rejeter les suggestions qui lui sont faites par les répondants. La participation à la présente LI/DDR n'est pas une condition ou un préalable à la participation à une demande de proposition (DP) subséquente. L'attribution de tout contrat découlant de toute DP future sera conforme à toutes les lois, tous les règlements et toutes les politiques en matière de passation de marchés applicables aux marchés publics fédéraux et à tous les accords commerciaux nationaux ou internationaux qui s'appliquent.

Le Canada prévoit publier des modifications futures à cette LOI/RFI pour fournir les documents mis à jour ainsi que d'autres éléments d'appel d'offre (telles que les descriptions des éléments de données, les termes et conditions, la base de paiement, le plan d'évaluation, etc.) pour commentaires et suggestions de l'industrie.

Toutes les demandes de renseignement et autres communications liées à la présente LI/DDR doivent être adressées :

À l'attention de : Marc Aubin

Téléphone : 819-939-8453

Adresse courriel : marc.a.aubin@tpsgc-pwgsc.gc.ca

TABLE DES MATIÈRES

1 INTRODUCTION

1.1 CONTEXTE

1.2 PORTÉE

2 DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

3 SERVICES

3.1 APERÇU DES EXIGENCES DU PROJET

3.2 GESTION DE PROJET

3.2.1 Plan de gestion de projet

3.2.1.1 Calendrier principal de projet

3.2.1.2 Plan de gestion des enjeux et des communications avec l'entrepreneur

3.2.1.3 Plan de gestion des risques

3.2.1.4 Plan de gestion de la configuration

3.2.1.5 Plan de gestion de l'infrastructure

3.2.1.6 Plan des ressources humaines

3.2.1.7 Plan d'entretien des navires

3.2.2 Rapports d'état d'avancement du projet

3.2.3 Réunions de projet

3.2.3.1 Réunion sur le lancement du projet

3.2.3.2 Réunion d'examen de l'avancement du projet

3.2.3.3 Réunions extraordinaires

3.3 PLAN DE MOBILISATION DES NAVIRES

3.3.1 Personnel de la GCC

3.3.2 Équipement de la GCC

3.3.2.1 Trousses de remorquage d'urgence

3.3.2.2 Équipement d'intervention environnementale

3.3.2.3 Équipement de Recherche et Sauvetage

3.3.3 Peinture

3.3.4 Exigences de mobilisation du navire

3.4 PLAN DE FORMATION DU PERSONNEL DE LA GCC

3.4.1 Plan de formation

3.4.2 Volet en classe

3.4.3 Exercice de simulation

3.4.4 Formation en situation réelle

3.5 FORMATION DE L'ÉQUIPAGE DU NAVIRE DE REMORQUAGE D'URGENCE

3.5.1 Exigences relatives à la formation de l'équipage du navire de remorquage d'urgence

3.6 PLAN DE GESTION OPÉRATIONNEL

3.6.1 Généralités

3.6.2 Gestion des opérations

3.6.3 Gestion de la formation

3.7 OPTIONS

3.7.1 Options relatives à un début hâtif des opérations

3.7.2 Options relatives aux années de service

3.8 GESTION DES DOCUMENTS

3.8.1 Généralités

3.8.2 Qualité de la documentation

3.8.3 Langue

3.8.4 Date des livrables

3.8.5 Examen de la documentation

3.8.6 Format des documents

3.9 PRÉSENTATIONS

3.9.1 Cérémonie lors de la livraison

3.9.2 Photographies

3.10 ÉLÉMENTS LIVRABLES DU PROJET

ÉBAUCHE

Liste des sigles et acronymes

[illegible]

1 INTRODUCTION

1.1 Contexte

Tous les ports maritimes canadiens, notamment ceux de la Colombie-Britannique, tels que le port de Burnaby, le port de Vancouver et le port de Prince Rupert, vont gagner en importance à mesure que la circulation mondiale du transport maritime s'intensifiera.

Plus le trafic augmente et plus le risque de voir un navire en panne de propulsion ou à la dérive est important. Le cas échéant, il pourrait en résulter une collision ou un échouage du navire, entraînant des déversements qui pourraient représenter un danger significatif pour l'équipage, d'autres navires et le milieu marin, y compris pour la population résidente d'épaulards du Sud, en voie de disparition. Pour atténuer ce risque et améliorer la sécurité maritime, le gouvernement du Canada a établi le Plan de protection des océans. Ce plan prévoit l'augmentation immédiate de la capacité de la Garde côtière canadienne (GCC) à atténuer les risques présentés par de grands navires commerciaux désemparés au large des côtes du Canada, en lui donnant la possibilité de louer, en collaboration avec Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC), deux navires de remorquage d'urgence (NRU) extracôtière pour les opérations sur la côte ouest.

1.2 Portée

Le présent énoncé de travail (EDT) décrit les exigences concernant les activités et les produits livrables liés à la location de deux NRU par la Garde côtière canadienne, un organisme du ministère des Pêches et des Océans (MPO). L'entrepreneur doit affréter à temps deux navires pour une période de service fixe à la GCC et fournir des services de formation pour que le personnel de la GCC acquière des connaissances sur les opérations de remorquage.

2 DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

L'entrepreneur doit satisfaire aux exigences stipulées dans la dernière version du document sur les exigences de la Garde côtière canadienne relatives aux navires de remorquage d'urgence, qui est joint à l'EDT en tant qu'annexe A.

Les documents suivants fournissent des instructions complémentaires à l'appui de cette EDT :

- 1) Manuel du Programme d'identification de la Garde côtière canadienne (TP 4011), http://ccg-gcc.ncr.dfo-mpo.gc.ca/fleet-flotte_2010/home-accueil/Publications/TP4011_Section_0.pdf
 - 2) Fleet Circular FC-02-2010 – Application of Language in the Marking of CCG Ships and Aircraft (Circulaire de la Flotte FC-02-2010 – Inscription des numéros et des lettres sur les navires et les aéronefs de la Garde côtière canadienne), http://ccg-gcc.ncr.dfo-mpo.gc.ca/fleet-flotte_2010/home-accueil/Circulars/5323_2010-02.pdf
 - 3) Fleet Circular FC-08-2007 – Canadian Coast Guard Fleet Identity Colour Standard (Circulaire de la Flotte FC-08-2007 – Norme de la Garde côtière canadienne relative aux couleurs des marques extérieures), http://ccg-gcc.ncr.dfo-mpo.gc.ca/fleet-flotte_2010/home-accueil/Circulars/5323_2007-08.pdf
-
-

3 SERVICES

L'entrepreneur doit fournir deux navires de remorquage d'urgence conformément à ce qui est énoncé dans le document sur les exigences de base de la Garde côtière canadienne relatives aux navires de remorquage d'urgence (distribué à part). Les navires doivent pouvoir être utilisés pour mener des opérations telles que décrites dans le concept des opérations (distribué à part) pour soutenir l'exécution des missions confiées à la GCC. Le concept des d'opérations décrira également l'approche envisagée pour permettre le transfert des connaissances des opérations de remorquage de l'entrepreneur à la GCC.

L'entrepreneur doit respecter les dates limites fixées (à définir) et satisfaire aux exigences de production de données concernant les éléments livrables du projet (à préciser).

3.1 Aperçu des exigences du projet

À la suite de l'attribution du contrat, l'entrepreneur doit préparer et fournir un plan de gestion de projet conformément à l'Annexe E (tbp), Liste des données essentielles au contrat (LDEC), élément de données n° A001 (LDEC A001), ainsi que les documents associés décrivant la méthodologie de gestion à utiliser dans l'administration du contrat (conformément à la section 3.2).

L'entrepreneur doit fournir le plan de mobilisation (LDEC A002) décrivant les travaux de radoub, d'armement et de peinture qui doivent être accomplis pour que le premier navire soit disponible pour des opérations de remorquage d'urgence au plus tard le 30 septembre 2018 et le deuxième navire, au plus tard le 30 septembre 2019 (section 3.3). Le bail sera d'une durée de cinq ans à compter de la date de début des opérations. Remarque : Pendant la durée du bail, aucune période de mise en cale sèche des navires ne doit être programmée, sauf dans le cas d'une mise en cale sèche d'urgence. Tous les travaux de réparation, d'entretien, de radoub et d'armement doivent être effectués au Canada, conformément à la politique d'achat au Canada. Ces travaux comprennent la mise en cale sèche ainsi que les travaux de conversion.

L'entrepreneur doit fournir un plan pour transférer à la flotte de la GCC les connaissances et l'expérience de remorquage d'escorte et d'urgence. Il doit fournir un plan de formation du personnel de la GCC (LDEC A003) sur la façon de mener des opérations de remorquage, comme décrit dans le concept des opérations. La formation doit comprendre des activités en salle de classe, du mentorat, des simulations et des exercices pratiques pour le remorquage d'escorte et d'urgence, y compris un manuel de formation en cours d'emploi à l'intention du personnel clé, qui sera créé ou adapté d'un manuel existant. Les exercices pratiques doivent être offerts en rotation au personnel de la GCC à bord des NRU loués par la GCC et/ou pourraient être étendus à d'autres navires de l'entreprise utilisés pour le remorquage dans les ports, le remorquage d'escorte, le remorquage à longue distance, les manœuvres de l'ancre et/ou des activités de veille. Le programme de formation des agents et de l'équipage de la GCC,

qu'il soit nouveau ou adapté d'un programme de formation interne existant, comprendra un calendrier, un programme d'enseignement et du matériel de formation (LDEC A004). Le nombre d'employés à former est indiqué dans le concept des opérations des NRU (section 3.4).

L'entrepreneur doit fournir un plan de formation de l'équipage des NRU (LDEC A005), car la formation du capitaine et de l'équipage du navire loué doit être une activité continue. Il doit offrir régulièrement une formation et des exercices de préparation et d'entraînement pour assurer un perfectionnement continu du personnel et pour faire face à divers aspects de l'utilisation des NRU dans leur rôle principal et leur rôle secondaire de répondre aux besoins d'autres programmes de la GCC. Des exercices en situation réelle devront être organisés une fois par années à bord de ses navires, de navires de la GCC ou de grands navires commerciaux affrétés séparément par le Canada. Ces exercices seront gérés et coordonnés par la GCC (section 3.5).

L'entrepreneur doit fournir le plan de gestion des opérations (LDEC A006). Il doit expliquer dans ce plan comment il gèrera les opérations des NRU conformément au concept des opérations et en réponse aux missions confiées à la GCC (section 3.6).

Lorsque les exigences de base des NRU réfèrent à une certification prévue par des règlements, l'entrepreneur doit être en mesure de fournir les preuves appropriées de cette certification conjointement avec le livrable en question.

3.2 Gestion de projet

L'entrepreneur doit nommer un gestionnaire de projets qui possédera les pouvoirs et les ressources nécessaires pour exécuter le contrat avec succès.

Le gestionnaire de projet doit être le point de contact unique pour les communications officielles entre l'entrepreneur et le Canada.

L'entrepreneur doit fournir le personnel, les systèmes de gestion et l'infrastructure nécessaires pour assurer la gestion, l'exécution, le suivi et le contrôle, la production de rapport de tous les aspects des opérations de location de NRU et des activités de transfert de connaissances sur le remorquage en vertu du contrat, et pour assurer la production de rapports sur ces opérations et activités.

3.2.1 Plan de gestion de projet

L'entrepreneur doit faire appel à un système de gestion de projet qui tient compte des pratiques exemplaires de l'industrie, comme celles qui figurent dans l'ensemble des connaissances en gestion de projets (ECGP) ou l'équivalent.

Le plan de gestion du projet (LDEC A001) doit être présenté au Canada pour examen et approbation après l'attribution du contrat, comme indiqué dans le calendrier principal du projet (LDEC A001a).

Ce plan doit être tenu à jour tout au long du contrat. Si des modifications subséquentes doivent y être apportées qui auront une incidence sur le calendrier, les opérations et/ou la planification, elles doivent être transmises au Canada pour examen et approbation. Au minimum, ce plan doit être réexaminé tous les trimestres.

Toutes les activités prévues pour ce projet doivent être gérées conformément au plan approuvé.

Ce plan doit indiquer toutes les activités et tous les processus nécessaires à la réalisation du projet, ainsi que les ressources qui seront affectées au projet. Ce plan de gestion du projet doit comprendre au moins ce qui suit :

- a. un calendrier principal de projet (LDEC A001a);
- b. un plan de gestion des enjeux et des communications de l'entrepreneur (LDEC A001b);
- c. un plan de gestion des risques (LDEC A001c);
- d. un plan de configuration et de gestion du changement (LDEC A001d);
- e. un plan d'infrastructure (LDEC A001e);
- f. un plan des ressources humaines (LDEC A001f);
- g. un plan d'entretien des navires (LDEC A001g).

Remarque: Les soumissionnaires doivent inclure dans leur proposition un plan de gestion de projet préliminaire et tous les plans secondaires, comme ceux décrits ci-dessus, qui sont nécessaires pour clairement transmettre leur stratégie.

3.2.1.1 Calendrier principal de projet

Le plan de gestion du projet de l'entrepreneur doit inclure un calendrier principal de projet, conformément à la LDEC A001a.

Il doit établir une base de référence pour mesurer les progrès réalisés et le rendement de l'entrepreneur.

Il doit clairement indiquer les engagements contractuels et les étapes clés, dans l'ordre de leur réalisation prévue, conformément aux exigences du calendrier qui y figure.

Il doit décrire les étapes clés du projet, les activités connexes et les produits livrables à partir de la date d'attribution du contrat jusqu'à la fin des activités de location, de démobilisation et de clôture du projet. Enfin, il devrait décrire les activités d'opérationnalisation des NRU et les activités de formation requises, telles que :

- a. la séquence d'activités et les délais requis associés à chaque étape clé;
 - b. les relations et les interdépendances entre toutes les activités;
-

- c. les activités nécessitant la participation du Canada, comme la formation que devra suivre le personnel et l'équipage des NRU de la GCC.

L'entrepreneur doit joindre un plan de gestion du projet à jour au rapport trimestriel d'état d'avancement du projet, conformément à la LDEC A007.

3.2.1.2 Plan de gestion des enjeux et des communications avec l'entrepreneur

Le plan de gestion des enjeux et des communications (LDEC A001b) doit décrire les politiques, les procédures et les systèmes de gestion servant aux communications avec le Canada ainsi qu'à la gestion des enjeux du projet et des activités de suivi.

Le plan de gestion des enjeux et des communications doit comprendre, au minimum, la création d'un registre des enjeux et des activités de suivi (LDEC A003) pour définir la façon dont seront gérées les interventions concernant les enjeux techniques et de calendrier, puis communiquées à l'organisation de l'entrepreneur et au Canada.

3.2.1.3 Plan de gestion des risques

Dans le cadre du plan de gestion du projet, l'entrepreneur doit fournir un plan de gestion des risques (LDEC A001c) compatible avec l'ensemble des connaissances en gestion de projets et les pratiques exemplaires de l'industrie.

Le plan de gestion des risques doit décrire les politiques, les procédures et les systèmes de gestion de l'organisation de l'entrepreneur, qui servent à la gestion des projets planifiés ou non, et des risques opérationnels.

Le plan de gestion des risques doit aussi inclure des stratégies en matière de risques qui serviront à éviter, à contrôler, à atténuer ou à transférer les risques inhérents à ce projet.

Chaque trimestre, l'entrepreneur doit fournir et mettre à jour un registre des risques du projet qui sera utilisé dans le cadre du rapport d'état d'avancement du projet.

3.2.1.4 Plan de gestion de la configuration

Dans le cadre du plan de gestion du projet, l'entrepreneur doit fournir un plan de gestion de la configuration du projet (LDEC A001c).

Ce dernier doit décrire les politiques, les procédures et les systèmes de gestion de l'organisation de l'entrepreneur dans le but de définir et de gérer les écarts des exigences de base des navires de remorquage d'urgence pendant le projet.

Le plan de gestion de la configuration doit comprendre, au minimum, ce qui suit :

- a. Le plan de l'entrepreneur pour vérifier que les exigences de base des navires de remorquage d'urgence sont respectées afin d'assurer que ces derniers, une fois en service, répondent aux exigences du contrat;

- b. Un processus afin d'obtenir l'approbation du Canada pour modifier les exigences approuvées (techniques et non techniques).

Les modifications doivent être prévues selon la LDEC A028 (Propositions de modification technique), la LDEC A029 (Demandes d'écart ou de dérogation) et la LDEC A030 (Propositions de modification).

3.2.1.5 Plan de gestion de l'infrastructure

L'entrepreneur doit fournir un plan de gestion de l'infrastructure (LDEC A001e) qui décrit l'infrastructure, y compris l'infrastructure opérationnelle et administrative nécessaire pour appuyer les résultats (opérations et formation) du projet dans le cadre du plan de gestion du projet.

3.2.1.6 Plan des ressources humaines

Dans le cadre du plan de gestion du projet, l'entrepreneur doit fournir un plan des ressources humaines (LDEC A001f) pour décrire sa stratégie dans le but d'assurer un nombre suffisant de ressources humaines ayant l'expérience, la formation et les compétences nécessaires pour gérer et réaliser le travail avec succès.

Dans le cadre du plan des ressources humaines, l'entrepreneur doit fournir une liste du personnel recommandé et leur curriculum vitae.

3.2.1.7 Plan d'entretien des navires

Dans le cadre du plan de gestion du projet, l'entrepreneur doit fournir un plan d'entretien des navires (LDEC A001g).

Ce dernier doit décrire les politiques, les procédures et les systèmes de gestion de l'organisation de l'entrepreneur en vue de maintenir les navires en service et d'assurer une disponibilité opérationnelle de 98 %.

Chaque trimestre, l'entrepreneur doit fournir et mettre à jour un registre des activités d'entretien qui sera utilisé dans le cadre du rapport d'état d'avancement du projet, et qui énumère tous les travaux d'entretien réalisés dans le dernier trimestre ainsi que ceux prévus pour les deux trimestres suivants.

Tous les travaux de réparation, d'entretien, de radoub et d'armement doivent être effectués au Canada, conformément à la politique d'achat au Canada. Ces travaux comprennent la mise en cale sèche ainsi que la conversion.

3.2.2 Rapports d'état d'avancement du projet

L'entrepreneur doit soumettre des rapports trimestriels d'état d'avancement du projet (LDEC A006) à l'autorité contractante, au plus tard 30 jours après l'attribution du contrat, puis tous les trois mois pendant la durée du projet. Le rapport trimestriel d'état d'avancement du projet doit refléter la période complète de trois mois, depuis le dernier jour compris dans le rapport trimestriel précédent.

Le rapport trimestriel d'état d'avancement du projet doit faire état de l'avancement des travaux du projet, ce qui comprend les réalisations et les sujets de préoccupation, et doit être appuyé par une explication écrite pour chaque élément.

Ces rapports trimestriels d'état d'avancement du projet doivent comprendre, au minimum, les points suivants :

- a. Une évaluation écrite des activités menées, y compris les assignations des navires et les activités de formation;
- b. Un calendrier principal de projet mis à jour, mentionnant les activités du projet et les jalons atteints, les sujets de préoccupation pour chaque élément indiqué et une explication des solutions de rechange prévues pour appuyer les résultats du projet;
- c. La détermination et l'explication des problèmes non résolus qui sont liés au projet et aux aspects technique et matériel;
- d. Des photos, au besoin, pour expliquer les difficultés du projet, les activités prévues et les jalons atteints pour chacune des trois prochaines périodes de production de rapports.
- e. Un registre mis à jour des activités de suivi à prendre et des enjeux du projet, lequel aborde tous les sujets de préoccupation liés au projet ou aux aspects technique et matériel, et indique le statut des mesures à prendre découlant des réunions de projet;
- f. Un registre des risques montrant le statut des risques et les plans d'atténuation mis à jour.

3.2.3 Réunions de projet

L'entrepreneur doit organiser des réunions de projet pour veiller à ce que le Canada soit à jour concernant le respect des obligations contractuelles de l'entrepreneur et pour assurer un échange de renseignements entre l'entrepreneur et le Canada.

L'entrepreneur doit désigner un représentant ayant un pouvoir décisionnel pour toutes les réunions et téléconférences du projet. Ce représentant doit démontrer que les exigences et le calendrier du projet sont respectés.

L'entrepreneur doit prévoir une salle de réunion adéquate pour accueillir les participants à toutes les réunions.

Sauf indication contraire, l'entrepreneur doit fournir des services de secrétariat à toutes les réunions. Il lui incombe aussi de rédiger le procès-verbal de toutes les réunions (LDEC A008) et de consigner les activités de suivi (LDEC A008). Sauf indication contraire, l'entrepreneur doit fournir une ébauche de tous les procès-verbaux pour revue et acceptation par le Canada, au plus tard cinq (5) jours ouvrables après la réunion. Les procès-verbaux définitifs (LDEC A008) qui seront approuvés par les

parties doivent être préparés par l'entrepreneur et transmis au Canada pour acceptation et signature.

À toutes les réunions, l'entrepreneur doit consigner les activités de suivi, ainsi que les responsabilités attribuées et les échéances. Toutes les activités de suivi (LDEC A008) doivent être regroupées après chaque réunion et présentées au Canada avec le procès-verbal de la réunion. Un registre des activités de suivi doit regrouper et consigner les activités qui ont été définies pendant les réunions de projet. Ce registre doit présenter la description des responsabilités attribuées, les échéances et la mesure à prendre pour chaque élément.

Le Canada peut annuler ces réunions à sa discrétion. Le choix d'une nouvelle date pour les réunions doit être convenu d'un commun accord entre l'entrepreneur et le Canada. Il est possible d'organiser des réunions par téléconférence, en personne, par vidéoconférence ou de toute autre manière convenue entre l'entrepreneur et le Canada.

Les réunions de projet doivent avoir lieu pendant le déroulement du projet, comme il est indiqué ci-dessous.

3.2.3.1 Réunion sur le lancement du projet

Une réunion sur le lancement du projet doit être organisée par le Canada et doit avoir lieu à la base de Victoria de la Garde côtière canadienne après l'attribution du contrat.

La réunion sur le lancement du projet est la première réunion officielle entre l'entrepreneur et le Canada. Cette réunion est l'occasion pour les membres de l'équipe de projet de l'entrepreneur et du Canada de s'introduire et de discuter du rôle de chaque membre de l'équipe. D'autres priorités courantes liées au projet pouvant toucher le Canada peuvent également être à l'ordre du jour de cette réunion (p. ex., le calendrier).

3.2.3.2 Réunion d'examen de l'avancement du projet

Les réunions d'examen de l'avancement du projet doivent avoir lieu tous les trois mois. Si l'entrepreneur ou le Canada l'exige, elles peuvent avoir lieu plus fréquemment.

Les réunions d'examen de l'avancement du projet doivent habituellement se dérouler à la base de Victoria de la Garde côtière canadienne (25, rue Huron, Victoria [C.-B.]) et seront présidées par le Canada. Le but de la réunion d'examen de l'avancement du projet est d'examiner l'avancement du projet, ce qui comprend, entre autres, les écarts du plan de travail, des risques et des stratégies d'atténuation du risque, le calendrier principal de projet (LDEC A001a) et le plan de gestion de projet (LDEC A001) dans son ensemble.

L'entrepreneur doit préparer une ébauche de l'ordre du jour de la réunion d'examen de l'avancement du projet (LDEC A1007) et doit la soumettre au Canada, pour examen et consensus, cinq (5) jours ouvrables avant chaque réunion. L'entrepreneur doit préparer et distribuer l'ordre du jour final (LDEC A1007) à la réunion.

Le statut du calendrier principal de projet (LDEC A001a) doit être un point permanent à l'ordre du jour des réunions d'examen de l'avancement du projet.

À chaque réunion, il faut revoir les mesures à prendre des réunions d'examen de l'avancement du projet en vue de fournir le statut de tous les éléments.

3.2.3.3 Réunions extraordinaires

Des réunions extraordinaires ou non planifiées peuvent être nécessaires pendant la durée du projet pour résoudre des problèmes tels qu'un retard au calendrier ou des préoccupations importantes de nature technique ou contractuelle qui justifient des mesures ou discussion immédiates. Une réunion non planifiée peut être organisée par l'entrepreneur ou par le Canada.

3.3 Plan de mobilisation des navires

L'entrepreneur doit décrire le travail nécessaire en vue de mobiliser les navires de remorquage d'urgence à partir de leur condition initiale pour répondre aux exigences de base des navires et des exigences fonctionnelles, tel qu'indiqué dans l'énoncé de travail et le concept des opérations.

L'entrepreneur doit fournir un plan détaillé x semaines après l'attribution du contrat, qui décrit le travail à accomplir pour assurer le début des opérations du premier navire de remorquage d'urgence au plus tard le 30 septembre 2018, et du deuxième navire de remorquage d'urgence au plus tard le 30 septembre 2019. Ce livrable doit aussi indiquer la possibilité de réaliser la mobilisation plus tôt et, dans l'affirmative, doit préciser les considérations, les contraintes et les coûts qui y sont associés. Tous les travaux de réparation, d'entretien, de radoub et d'armement doivent être effectués au Canada, conformément à la politique d'achat au Canada. Ces travaux comprennent la mise en cale sèche ainsi que la conversion.

Lorsque les exigences de base des NRU réfèrent à une certification prévue par des règlements, l'entrepreneur doit être en mesure de fournir les preuves appropriées de cette certification.

3.3.1 Personnel de la GCC

Le navire doit avoir suffisamment d'espace pour accueillir et loger en permanence au moins un (1) et jusqu'à six (6) membres du personnel de liaison de la GCC (subrécargue) lorsque le Canada le jugera nécessaire.

3.3.2 Équipement de la GCC

3.3.2.1 Trousses de remorquage d'urgence

Le navire doit transporter une trousse de remorquage d'urgence fournie par la GCC qui pourra être utilisée à la discrétion de l'entrepreneur. La trousse sera remplacée en cas de bris, et le navire pourra recevoir une indemnité pour l'usure ordinaire. Vous trouverez

une trousse de remorquage d'urgence représentative sur la page « Spill Preparedness and Response » du site Web de l'Alaska. Le Canada transmettra des renseignements détaillés sur les trousse de remorquage et leur utilisation sous forme d'information fournie par le gouvernement (IFG) x semaines suivant la signature du contrat et fournira l'équipement sous forme d'équipement fourni par le gouvernement (ÉFG) avant le début des opérations du navire de remorquage d'urgence. L'entrepreneur doit confirmer la réception et l'acceptation de l'équipement (LDEC A002a).

3.3.2.2 Équipement d'intervention environnementale

Le Canada fournira de l'équipement d'intervention environnementale en tant qu'ÉFG x semaines suivant la signature du contrat. Les caractéristiques techniques de cet équipement seront transmises sous forme d'IFG dans le cadre de la demande de proposition finale. L'entrepreneur doit réserver suffisamment d'espace sur le navire de remorquage d'urgence pour accueillir et installer l'équipement pendant la mobilisation. Une fois l'équipement reçu et installé, l'entrepreneur doit accepter l'équipement à des fins opérationnelles (LDEC A002b).

3.3.2.3 Équipement de Recherche et Sauvetage

Le navire doit transporter de l'équipement particulier pour la recherche et le sauvetage conformément à l'ordonnance de la flotte de la GCC n° 207 (voir l'Annexe x).

3.3.3 Peinture

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. L'entrepreneur veillera à ce que le schéma de marquage soit conforme aux références 1, 2 et 3.

3.3.4 Exigences de mobilisation du navire

L'entrepreneur veillera à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un plan qui décrit l'approche adoptée pour répondre à toutes les exigences de mobilisation énoncées dans les sections 3.3.1 à 3.3.3, ainsi qu'à toute autre exigence d'armement, de radoub et d'opérationnalisation, pour s'assurer que le navire de remorquage d'urgence peut fonctionner tel que décrit dans le concept des opérations (LDEC A002c).

Comme il est indiqué ci-dessus, tous les travaux de réparation, d'entretien, de radoub et d'armement doivent être effectués au Canada, conformément à la politique d'achat au Canada. Ces travaux comprennent la mise en cale sèche ainsi que la conversion.

3.4 Plan de formation du personnel de la GCC

L'entrepreneur doit offrir des formations **en anglais** aux officiers de la GCC ainsi qu'aux membres d'équipage et au personnel désigné, conformément au plan de formation (section 3.4.2 ci-dessous – LDEC A003). Ces formations doivent être offertes dans des installations qui seront déterminées par le Canada, comme convenu entre l'entrepreneur et le Canada.

Aux fins de ce document, une formation est définie comme un cours de formation continue et doit compter un minimum de huit (8) et un maximum de seize (16) participants du Canada.

À moins d'une entente contraire, l'entrepreneur doit fournir à chaque candidat les manuels et le matériel nécessaire à la formation dès leur arrivée sur le site de la formation. Tous les manuels doivent être disponibles en version papier. Les manuels et le matériel demeureront la propriété des candidats. Cela comprend notamment l'adaptation ou la rédaction d'un manuel de formation en cours d'emploi pour les principaux membres du personnel (maître, chef officier, officier de pont de quart, maître d'équipage, chef mécanicien, mécanicien principal, officier mécanicien de quart).

L'entrepreneur doit transmettre au Canada un enregistrement vidéo complet de l'un des cours d'introduction sur le remorquage. Les enregistrements vidéo des cours de formation seront utilisés uniquement aux fins de formation préliminaire et récurrente destinée au personnel de la Garde côtière canadienne.

3.4.1 Plan de formation

Dans le cadre de la proposition, l'entrepreneur doit présenter un plan de formation préliminaire. Ce dernier doit comporter un horaire et un plan de cours qui tiennent compte des objectifs du concept des opérations.

L'entrepreneur doit fournir un horaire de formation qui fait partie intégrante du calendrier principal de projet. L'entrepreneur doit fournir un plan de formation définitif (LDEC A003).

3.4.2 Volet en classe

Quatre (4) semaines avant le début du premier cours de formation, l'entrepreneur doit fournir au Canada tous les programmes d'études et le matériel qui s'y rattache pour que le Canada puisse en faire l'étude et présenter des commentaires.

Au cours de la formation, les participants doivent acquérir une solide connaissance du navire de remorquage d'urgence et de l'équipement spécialisé utilisé pour les opérations de remorquage de grands navires.

L'entrepreneur doit fournir au Canada une autorisation écrite et toute autre licence ou autorisation nécessaire qui permettent au Canada de mettre à jour, d'améliorer, de traduire, de reproduire et d'utiliser le matériel de formation fourni par l'entrepreneur et

qui permettent au Canada d'utiliser ce matériel aux fins de formation initiale et répétée (LDEC xxx) au Collège de la GCC.

La formation sera offerte dans les trois régions indiquées dans le calendrier principal de projet, en coordination avec le Canada.

3.4.3 Exercice de simulation

Les exercices de simulation seront effectués avec le simulateur de l'entrepreneur ou un simulateur de passerelle commercial. Après quelques exercices de table, on simulera des scénarios de remorquage d'urgence comprenant divers types de navires désarmés et de conditions météorologiques et océaniques.

3.4.4 Formation en situation réelle

Des formations en situation réelle et/ou des exercices d'entraînement seront effectués dans des conditions contrôlées sur un navire de l'entrepreneur ou de la GCC ou sur un grand navire commercial faisant l'objet d'un contrat distinct avec le Canada. Le Canada veillera à l'établissement des calendriers.

3.5 Formation de l'équipage du navire de remorquage d'urgence

Le soumissionnaire doit décrire l'approche proposée en ce qui concerne l'équipage ainsi que les qualifications des officiers et des membres d'équipage.

L'entrepreneur doit fournir des disponibilités suffisantes pour s'assurer que les opérations du navire de remorquage d'urgence ne seront pas réduites ou touchées par la participation de son équipage à la formation.

3.5.1 Exigences relatives à la formation de l'équipage du navire de remorquage d'urgence

L'entrepreneur doit déterminer les exigences relatives à la formation de son équipage de manière à garantir l'accomplissement des tâches du programme de la GCC conformément au concept des opérations (LDEC A004).

3.6 Plan de gestion opérationnel

3.6.1 Généralités

Le navire de remorquage d'urgence relèvera, sur le plan fonctionnel, du directeur régional de la Flotte, conformément à la politique de la Flotte de la région de l'Ouest qui se trouve dans le Manuel de sécurité de la flotte. L'attribution des missions relatives au soutien opérationnel d'un programme se fera par l'intermédiaire du processus d'attribution des missions du Centre des opérations régionales (COR) (ordres

d'appareillage). L'attribution des missions relatives aux opérations de recherche et sauvetage se fera conformément à la directive sur la recherche et le sauvetage, et l'attribution des missions relatives à l'intervention environnementale sera effectuée par l'intermédiaire de l'agent d'alerte du COR.

Le COR sera également responsable de prévoir tous les exercices et les exercices d'entraînement avec les intervenants, les ressources de la GCC et les clients.

3.6.2 Gestion des opérations

L'entrepreneur doit fournir une description détaillée de la façon dont il gérera les opérations des navires de remorquage d'urgence pendant son contrat avec le Canada. Cette approche doit respecter le concept des opérations pour les navires de remorquage d'urgence.

Le navire se verra attribuer des missions pour d'autres travaux du programme de la GCC. Pour faciliter l'accomplissement de ces missions, des procédures précises issues du système de gestion des incidents et du système de gestion de la sécurité de la GCC devront être intégrées au système de gestion de la sécurité du navire de remorquage d'urgence si l'on identifie un défaut, une lacune ou un quelconque risque provenant de ce système. L'intégration des procédures sera effectuée avec la collaboration et l'entente mutuelle des « personnes désignées » de chaque organisation. En cas de dispute, la procédure la plus rigoureuse s'applique.

3.6.3 Gestion de la formation

L'entrepreneur doit fournir une description détaillée de la façon dont il gérera son programme de formation, tant pour les cours offerts à la GCC que pour ceux offerts à l'équipage du navire de remorquage d'urgence.

3.7 Options

3.7.1 Options relatives à un début hâtif des opérations

Le soumissionnaire doit proposer des options relatives à un début hâtif des opérations qui tiennent compte des facteurs à considérer et des coûts.

3.7.2 Options relatives aux années de service

Le soumissionnaire doit proposer des options chiffrées en lien avec la prolongation du contrat, sous réserve de l'état du navire, qui doit toujours satisfaire aux exigences établies au début de la période de location, et sous réserve de la mise en cale sèche réglementaire, si nécessaire.

3.8 Gestion des documents

3.8.1 Généralités

L'entrepreneur doit adopter une approche systématique dans la façon de préparer et de transmettre la documentation au Canada. Tous les documents doivent être suffisamment détaillés pour amener le lecteur à une compréhension claire et concise du sujet traité. La gestion des documents doit se faire conformément au plan de gestion des données techniques (3.2.1.5). Les manuels techniques doivent fournir des renseignements détaillés sur les systèmes et les sous-systèmes (selon le cas), de façon à ce que le lecteur ait une compréhension complète des systèmes, de la conception, de l'entretien et des opérations.

Le Canada n'est aucunement obligé de fournir des copies traduites à l'entrepreneur ou à toute autre tierce partie.

3.8.2 Qualité de la documentation

Tous les documents fournis par l'entrepreneur doivent être d'une qualité commerciale supérieure et d'une qualité qui satisfait aux normes du Canada.

3.8.3 Langue

À moins d'avis contraire, l'entrepreneur doit fournir tous les produits livrables en anglais.

3.8.4 Date des livrables

L'entrepreneur doit fournir des données techniques conformément à la liste des données essentielles au contrat (LDEC) à l'Annexe E. Les données techniques doivent être transmises selon les indications suivantes :

- a. Il n'est pas nécessaire de modifier le format des documents déjà existants qui ont été produits conformément aux normes commerciales. Leur contenu devra être mis à jour au besoin.
 - b. Les données soumises au Canada et nécessaires au fonctionnement et au soutien technique des hélicoptères et de leurs systèmes d'opération, par exemple les manuels de l'utilisateur, doivent être munies d'une reliure cartonnée résistante.
 - c. Les données soumises au Canada pour approbation ou acceptation doivent obtenir à nouveau l'approbation ou l'acceptation du Canada si elles sont révisées et modifiées à la suite de la livraison initiale.
 - d. Les données soumises à titre d'information seulement ne nécessitent pas l'approbation du Canada après avoir été modifiées ou révisées, mais les changements apportés doivent être soumis à l'autorité technique pour être étudiés.
-

3.8.5 Examen de la documentation

Le cycle d'examen sera convenu entre le Canada et l'entrepreneur, sauf avis contraire spécifié dans l'énoncé de travail. Lorsque le Canada le juge nécessaire, des examens supplémentaires doivent être réalisés à la discrétion du Canada sur une base ponctuelle, au besoin.

Afin de réduire les délais et d'optimiser les ressources, l'entrepreneur doit faire parvenir au Canada, par courriel, une ébauche des documents aux fins d'examen et de rétroaction.

3.8.6 Format des documents

L'entrepreneur peut présenter les documents dans leur forme actuelle. Les documents de l'entrepreneur peuvent conserver le format existant s'ils ne dépassent pas un format de 8,5 po x 11 po (216 mm x 279 mm). Tous les autres documents présentés par l'entrepreneur doivent être livrés comme indiqué à l'Annexe E.

Le format des documents électroniques est décrit à l'Annexe E.

3.9 Présentations

3.9.1 Cérémonie lors de la livraison

L'entrepreneur doit prévoir des dispositions pour tenir une « cérémonie d'entrée en service » sur le navire de remorquage d'urgence au début des opérations. La cérémonie doit inclure le personnel du gouvernement du Canada, des dignitaires et les médias.

3.9.2 Photographies

L'entrepreneur doit autoriser le Canada à prendre des photographies sur le navire.

3.10 Éléments livrables du projet

Avant de les accepter, le Canada étudiera tous les éléments livrables du projet, conformément aux modalités du contrat.

L'acceptation des éléments livrables par le Canada ne décharge aucunement l'entrepreneur de sa responsabilité à l'égard de la qualité des produits.

L'entrepreneur doit satisfaire aux exigences relatives aux données pour les éléments livrables du projet, comme on l'indique dans l'Annexe F du présent document.

Pendant le projet, l'entrepreneur doit fournir les éléments livrables du projet qui sont énumérés dans la liste des données essentielles au contrat (LDEC) de l'Annexe E, au minimum.

TABLE DES MATIÈRES

CONCEPT DES OPÉRATIONS

1 CONTEXTE

2 OBJECTIFS DU PROJET

2.1 PRESTATION DE SERVICES

2.2 TRANSFERT DE SAVOIR

3 CONCEPT DES OPÉRATIONS DU SERVICE DE REMORQUAGE D'URGENCE DE NAVIRES

3.1 GÉNÉRALITÉS

3.2 OPÉRATIONS D'INTERVENTION

3.3 OPÉRATIONS PLANIFIÉES

3.4 NIVEAU DE SERVICE

3.5 DISPONIBILITÉ OPÉRATIONNELLE

3.6 RÔLES ET RESPONSABILITÉS

3.7 PROCESSUS D'ATTRIBUTION DES MISSIONS

4 APPROCHE DU TRANSFERT DES CONNAISSANCES

4.1 GÉNÉRALITÉS

4.2 FORMATION EN CLASSE

4.3 FORMATION PAR SIMULATION

4.4 FORMATION EN SITUATION RÉELLE

4.5 FORMATION D'APPOINT

4.6 ÉLABORATION DE LA TROUSSE DE FORMATION

4.7 RÔLES ET RESPONSABILITÉS

4.8 FORMATION DE L'ÉQUIPAGE DES NRU

5 CONCEPT DE SOUTIEN

ANNEXE A – ZONES D'OPÉRATIONS

ANNEXE B – PROGRAMMES DE LA GCC

CONCEPT DES OPÉRATIONS

1 CONTEXTE

Le trafic maritime étant en augmentation à l'échelle mondiale, on s'attend à une hausse du trafic dans tous les ports canadiens, y compris ceux de la Colombie-Britannique, comme le port de Burnaby, le port de Vancouver et le port de Prince Rupert. En réponse à cette tendance, le gouvernement a annoncé le Plan de protection des océans (PPO) du Canada, une approche pangouvernementale ambitieuse qui comporte une collaboration avec les provinces et les territoires, les collectivités autochtones, l'industrie, les organismes environnementaux, les collectivités côtières et de nombreux autres partenaires. Ce plan contribuera à soutenir un système de sécurité maritime de classe mondiale qui renforce la navigation responsable et la protection des eaux canadiennes, notamment au moyen de nouvelles mesures de prévention et d'intervention. Une de ces mesures consiste à accroître la capacité de remorquage dans la région du Pacifique. L'accroissement de la capacité de remorquage extracôtière de la Garde côtière canadienne (GCC) sera abordé dans trois volets principaux :

- a) combler les lacunes immédiates en matière de capacité de remorquage;
- b) recueillir les renseignements requis pour cerner les lacunes en matière de remorquage extracôtière, les stratégies d'atténuation et la capacité existante;
- c) cerner une source de financement durable et un modèle de prestation pour la capacité de remorquage extracôtière au Canada.

Étant donné que le modèle de prestation n'a pas encore été défini, ce projet mettra en œuvre une solution intérimaire pour combler les lacunes immédiates en matière de capacité de remorquage et permettre le transfert de savoir à la GCC, afin que celle-ci soit bien positionnée pour assumer cette tâche selon les besoins.

2 OBJECTIFS DU PROJET

Le projet de navires de remorquage d'urgence (NRU) de la GCC vise deux objectifs principaux : 1) obtenir la prestation de services de deux NRU pour la région de l'Ouest de la GCC, le premier au plus tard le 30 septembre 2018, et le deuxième, au plus tard le 30 septembre 2019, et ce, au moins jusqu'au 31 mars 2022 dans le cas des deux navires; 2) introduire le savoir relatif aux opérations des NRU au sein de la GCC par de la formation et de l'éducation individuelles et en groupe ainsi que par des opérations et des exercices coordonnés au niveau des navires.

2.1 Prestation de services

La GCC louera deux navires de remorquage extracôtière dotés d'un équipage pour mener des opérations le long de la côte Ouest, afin d'accroître immédiatement la capacité de remorquage de la GCC et d'atténuer ainsi les risques que comportent de

grands navires commerciaux désemparés au large de ce littoral, sur une base de temps d'approvisionnement. Le choix du port d'attache et des zones de patrouille de ces navires s'appuiera sur les évaluations des risques qui seront effectuées. La capacité de remorquage et d'autres capacités de ces navires sont décrites dans le devis technique (émis séparément). En outre, ces navires seront en mesure de soutenir tant le programme de Recherche et Sauvetage que le programme d'Intervention environnementale, tels que décrits dans l'annexe B. S'ils sont dotés de l'équipement approprié, les navires pourraient également être mis à contribution pour soutenir d'autres programmes de la GCC mentionnés dans l'annexe B. Étant donné que des études sont entreprises actuellement pour déterminer l'approche à long terme à adopter pour la prestation de ce service, la durée initiale de la location de ces navires sera de cinq ans avec des options pour prolonger le bail, ou le résilier dès le 31 mars 2022. Par conséquent, la location de NRU offrira également à la GCC et à son personnel la possibilité d'acquérir une meilleure compréhension des opérations de remorquage, car la GCC pourrait devoir acquérir cette capacité au sein de sa future flotte.

2.2 Transfert de savoir

La GCC n'effectue pas régulièrement des opérations de remorquage de grands navires, et elle dispose d'une expérience et d'une base de connaissances limitées en ce qui a trait à ce type d'opérations. Tel que mentionné précédemment, il se peut que des études recommandent que la GCC assume un rôle plus important dans ce domaine que ce n'est le cas actuellement, et la période de location des NRU offrira à la GCC l'occasion d'exposer son personnel à ce type de travail. La GCC devra fournir à des membres choisis de son personnel une éducation et une formation se terminant par de l'expérience à bord des NRU, afin d'acquérir le savoir lié aux opérations de ces navires et la sensibilisation à ces activités. De plus, la GCC cherchera à acquérir une compréhension de la façon dont peuvent fonctionner ces navires avec d'autres actifs de la GCC en appui aux opérations de celle-ci, comme le remorquage, la recherche et sauvetage, et l'intervention environnementale.

3 CONCEPT DES OPÉRATIONS DU SERVICE DE REMORQUAGE D'URGENCE DE NAVIRES

3.1 Généralités

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

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 zones d'attente et d'intervention sont illustrées dans l'annexe A. Elles 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 le soutien des programmes, la formation, l'armement en équipage, etc. de la GCC. L'affrèteur assumera la responsabilité de baser les navires pour le changement d'équipage, les activités de maintenance, le ravitaillement en carburant et d'autres fonctions de soutien qui permettent le mieux de couvrir les zones opérationnelles.

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.

3.2 Opérations d'intervention

À l'intérieur de ces zones opérationnelles, les NRU sont censés accomplir couramment les tâches suivantes :

- a) opérations de remorquage d'urgence – telles qu'attribuées par le Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage (JRCC)/Centre des opérations régionales (COR) conformément aux politiques et directives de la GCC (à déterminer), notamment le document intitulé Politique et procédures d'exploitation sur l'aide aux navires désemparés;
- b) opérations de recherche et sauvetage – telles qu'attribuées par le JRCC conformément aux politiques et directives de la GCC;
- c) opérations d'intervention environnementale – telles qu'attribuées par le COR ou par l'agent d'intervention environnementale (AIE);
- d) fonction de réserve et de relai des Services de communication et de trafic maritimes (SCTM) en cas de défaillance du système de communication à terre;
- e) les Services à la navigation maritime (SNM) interviennent, enquêtent sur les pannes et fournissent une confirmation de celles-ci.

3.3 Opérations planifiées

- a) Les NRU doivent accueillir jusqu'à quatre (4) membres de l'Équipe principale d'intervention environnementale (EPIE) de la GCC pour un maximum de 120 jours par année, afin de mener des activités de surveillance du littoral et d'engagement communautaire.
- b) Les NRU doivent soutenir la formation directe de membres du personnel de la GCC qui se relaient à bord, en conformité avec le plan de formation présenté par l'entrepreneur et approuvé par la GCC.

- c) La formation fournie par l'entrepreneur au capitaine et à l'équipage des NRU doit être une activité continue. La formation et les exercices d'entraînement doivent être menés régulièrement, à des fins d'amélioration continue ainsi que pour aborder tous les éléments des opérations des NRU, tant dans leur rôle principal que dans leur rôle secondaire de prestation d'autres programmes de la GCC.
- d) Des exercices en situation réelle auxquels participent des navires de la GCC, des navires volontaires ou des navires affrétés doivent avoir lieu annuellement dans le cas de chaque NRU et équipage. Cette activité permettra de s'exercer aux opérations de remorquage et pourrait inclure une composante d'interopérabilité SAR/intervention environnementale. Les exercices seront planifiés, gérés et coordonnés par le Centre des opérations régionales (COR) de la région de l'Ouest de la GCC.

3.4 Niveau de service

Les NRU doivent donner suite à un préavis dans les 15 minutes suivant l'attribution d'une mission et doivent être en route dans un délai de 30 minutes après l'appel initial.

3.5 Disponibilité opérationnelle

Les NRU doivent maintenir en tout temps une disponibilité opérationnelle de 98 p. 100.

3.6 Rôles et responsabilités

- a) Gestionnaire du projet des NRU – agit comme point de contact unique pour les communications officielles entre l'entrepreneur et le Canada concernant des questions contractuelles, comme le suivi et le contrôle financiers, et la production de rapports sur ces aspects.
- b) Représentant désigné de SPAC - à déterminer
- c) Gestionnaire du projet des NRU de la GCC - à déterminer
- d) Capitaine de NRU – sera responsable de la sécurité et de la sûreté du navire et recevra les affectations du COR de la région de l'Ouest.
- e) COR de la région de l'Ouest – sera l'autorité chargée de l'attribution des missions pour les remorquages d'urgence et d'autres travaux de programme de la GCC, sauf si le capitaine du NRU est au courant d'une situation nécessitant un sauvetage immédiat, auquel cas, le NRU peut intervenir directement, sans attribution de mission, conformément à la Convention SOLAS.

3.7 Processus d'attribution des missions

Le navire de remorquage d'urgence relèvera, sur le plan fonctionnel, du directeur régional de la Flotte, conformément à la politique de la Flotte de la région de l'Ouest

contenue dans le Manuel de sécurité de la flotte. L'attribution des missions pour le soutien opérationnel d'un programme se fera par l'intermédiaire du processus d'attribution des missions (ordres d'appareillage) du Centre des opérations régionales (COR). L'attribution des missions de recherche et sauvetage (SAR) se fera conformément à la directive sur la recherche et sauvetage, et l'attribution des missions d'intervention environnementale, par l'intermédiaire de l'agent d'alerte du COR.

Le COR sera également responsable de la planification de tous les exercices d'entraînement avec les intervenants, les actifs de la GCC et les clients.

4 APPROCHE DU TRANSFERT DES CONNAISSANCES

4.1 Généralités

La GCC souhaite accroître les connaissances et la compréhension en matière d'opération de remorquage d'urgence de navires pendant la période de location des NRU. L'approche générale de formation, qui sera élaborée et proposée par l'entrepreneur, doit comporter tous les éléments exigés afin de permettre au personnel de la GCC d'atteindre un seuil de connaissance lui permettant d'entreprendre des opérations de remorquage sous la supervision du NRU loué.

La solution de formation globale doit s'apparenter étroitement à la méthodologie de formation servant à former le personnel des NRU et garantir des opérations de remorquage sécuritaires et le soutien à l'exécution des programmes de la GCC. La solution de formation doit assurer un environnement sécuritaire permettant aux étudiants de la GCC de se familiariser avec les processus de remorquage et les risques associés à de telles opérations. Il est prévu que cette solution de formation devrait permettre au Canada d'analyser les coûts et les avantages de la croissance future du programme de formation et de l'éventuelle mise en œuvre d'un programme de formation appartenant à la GCC.

4.2 Formation en classe

L'entrepreneur doit offrir la formation individuelle et en groupe aux étudiants de la GCC désignés par le coordonnateur de la formation de la GCC. Il incombera à l'entrepreneur de fournir la salle de classe, le matériel de cours et les instructeurs. Seront au nombre des étudiants des officiers et des membres d'équipage de chaque région de la GCC, ainsi des employés des bureaux régionaux et de l'administration centrale nationale et des formateurs du Collège de la GCC. Un cours par région par trimestre doit être offert dans les endroits que désignera la GCC à concurrence de douze étudiants par cours. L'objectif du cours est de préparer les étudiants pour la prochaine étape de la formation.

4.3 Formation par simulation

L'entrepreneur doit offrir la formation par simulation à un groupe désigné par la GCC de diplômés de la formation en classe dans un établissement au Canada. Un cours par trimestre sera offert à un maximum de douze étudiants par cours. La formation par simulation peut comprendre une formation interactive par ordinateur.

4.4 Formation en situation réelle

L'entrepreneur doit offrir la formation en situation réelle à 48 membres du personnel de la GCC par année. Cette formation aura lieu sur le NRU loué ou sur d'autres navires de l'entrepreneur effectuant des remorquages dans les ports, des remorquages d'escorte, des remorquages sur longue distance ou des manœuvres de l'ancre. Les membres du personnel de la GCC seront des diplômés de la formation en classe.

4.5 Formation d'appoint

Une trousse de formation condensée servira à la formation d'appoint. La fréquence de la formation d'appoint sera conforme au plan de formation qu'aura mis au point le fournisseur du NRU.

4.6 Élaboration de la trousse de formation

La trousse de formation élaborée par l'entrepreneur doit aider le Collège de la GCC à mettre au point sa propre trousse de formation. L'entrepreneur appuiera cet effort durant toute la période de location. La GCC conservera la propriété intellectuelle du programme d'enseignement et du programme de formation élaborés par le Collège de la GCC.

4.7 Rôles et responsabilités

- a) Le gestionnaire du projet des NRU agit comme point de contact unique pour les communications officielles entre l'entrepreneur et le Canada concernant des questions contractuelles, comme le suivi et le contrôle financiers, et la production de rapports sur ces aspects.
- b) Le gestionnaire de la formation relative aux NRU coordonnera le plan et l'exécution de la formation conformément aux instructions du gestionnaire du projet des NRU.
- c) Représentant de SPAC
- d) Gestionnaire de projet de la GCC
- e) Représentant du Collège de la GCC
- f) Coordonnateur de la formation du personnel des opérations de la GCC
- g) Surintendant, Marine de la GCC
- h) Surintendant, COR de la GCC

4.8 Formation de l'équipage des NRU

Le gestionnaire de la formation relative aux NRU doit élaborer un plan de formation annuel afin que les officiers et les membres de l'équipage connaissent les procédures de SAR et d'intervention environnementale. La formation sera offerte dans les bureaux ou au Collège de la GCC.

5 CONCEPT DE SOUTIEN

Les exigences d'entretien des NRU incombent à l'entrepreneur. Tous les travaux de réparation, d'entretien, de radoub et d'armement doivent être effectués au Canada, conformément à la politique d'achat au Canada. Ces travaux comprennent la mise en cale sèche ainsi que la conversion.

L'entrepreneur doit fournir au Canada des factures de ravitaillement chaque mois.

L'entrepreneur doit fournir au Canada des factures de droits de quaiage chaque mois.

ANNEXE A – ZONES D'OPÉRATIONS

La zone d'opérations est bornée par la région de recherche et sauvetage (RRS) de Victoria conformément au manuel CANSARP, Publication du MPO n° 5449.

Commençant à la frontière Canada-États-Unis, à l'ouest le long de la frontière Canada-États-Unis au 48°30 N 124°45 O, 48°30 N 125°00 O, 48°20 N 128°00 O, 48°20 N 145°00 O, 54°40 N 140°00 O, 54°40 N 136°00 O, 54°00 N 136°00 O, 54°13 N 134°57 O, 54°39.45 N 132°41 O et 54°42.5 N 130°36.5 O.

Cette zone est également divisée en sous-zones nord et sud par une ligne commençant au phare d'Ivory Island (52°16.17 N, 128°24.4 O) parcourant 235° (T) où elle croise la latitude de 51°00 N, puis allant en direction ouest jusqu'à la frontière ouest de la RRS.

La RRS et les sous-zones sont indiquées à la figure 1.

Zone d'attente nord

Anger Anchorage (53°31.74 N, 130°00.95 O). Cette zone est située à l'est de l'île Banks où le chenal Principe et le chenal Petrel se croisent. Utilisée fréquemment par la Garde côtière canadienne comme site de transition, cette zone donne un bon accès à la haute mer.

Zone d'attente sud

Bamfield (48°50.15 N, 125°08.35 W). L'accès à de nombreux ancrages par tous les temps est facile de cet endroit dans le bassin de Barkley. Cette zone est un compromis qui donne accès à une voie navigable convergeant à l'entrée vers Juan de Fuca et plus loin le long de la côte ouest et dans le détroit de Juan de Fuca.

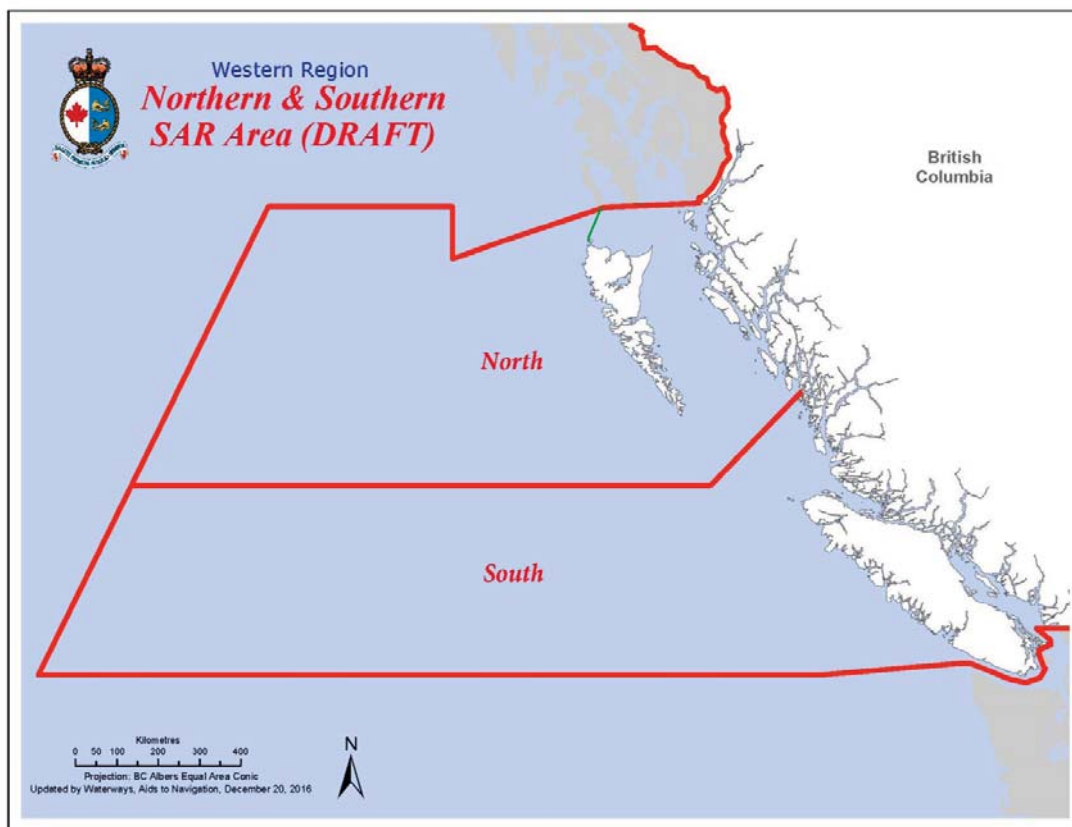


Figure 1 – Région SAR de Victoria et sous-zones nord et sud

ANNEXE B – PROGRAMMES DE LA GCC

Mission	Description
1. Recherche et sauvetage	<p>La GCC est responsable de la composante maritime du système fédéral de SAR, une responsabilité confiée au ministre des Pêches et des Océans par la <i>Loi sur les océans</i>. Des services sont fournis dans le but de coordonner les activités de SAR en mer, de communiquer avec les navires en mer et de fournir des navires et des équipages ayant pour tâche de réagir aux incidents de SAR.</p> <p>Les eaux bénéficiant d'une couverture de R et S commencent à 800 milles marins au large des côtes dans l'océan Pacifique, à 1 000 milles marins au large des côtes dans l'océan Atlantique et s'étendent jusqu'au pôle Nord. Le système de R et S couvre une superficie d'environ 5,3 millions de kilomètres carrés; cette zone diversifiée est considérablement plus vaste que les eaux territoriales définies par les conventions internationales.</p> <p>Bien qu'il existe un groupe distinct de navires principalement dédiés à la R et S répartis dans les postes de bateaux de sauvetage partout le long des côtes canadiennes, tous les navires de la GCC ont la polyvalence de mener des interventions de R et S en plus de réaliser les programmes ministériels dont ils sont chargés.</p>
2. Déglacement	<p>Le Programme de déglacement de la GCC assure le déglacement et des services connexes pour faciliter le mouvement éclairé, sécuritaire et rapide de la circulation maritime dans les eaux canadiennes recouvertes de glace et autour de celles-ci, au profit de l'industrie et des collectivités.</p> <p>La prestation du programme de déglacement a lieu dans le sud du Canada de la mi-décembre à la fin juin, et dans l'Arctique de juin à novembre. La flotte de la GCC fournit des navires spécialisés et polyvalents ainsi que des équipages formés en appui à ce programme essentiel.</p> <p>Les activités menées dans le cadre de ce programme comprennent l'escorte de navires dans des eaux couvertes de glaces, le dégagement de navires prisonniers des glaces, le déglacement des ports, le soutien à la protection de l'environnement (en réduisant les risques de dommages aux navires naviguant dans les glaces), la fourniture de conseils et d'information sur les glaces, et la réduction du risque de dommages matériels par la lutte contre les inondations sur le fleuve Saint-Laurent grâce à la surveillance, la prévention et la destruction des embâcles.</p> <p>Le programme de déglacement contribue également à assurer la souveraineté dans l'Arctique en réapprovisionnant les communautés</p>

Annexe B – Programmes de la GCC

	<p>nordiques, en apportant un soutien aux autres organismes gouvernementaux, ainsi qu'en maintenant une présence visible du gouvernement fédéral en mer dans le Nord canadien. Sa prestation est normalement assurée par une flotte dédiée de brise-glaces moyens et lourds, mais en cas d'urgence ou de besoins particulièrement élevés, des navires polyvalents peuvent être déployés pour des missions spécialisées ou combler des lacunes dans les niveaux de service.</p>
3. Intervention environnementale	<p>Le Régime de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin du Canada repose sur un partenariat entre le gouvernement et l'industrie. L'industrie fournit au Canada la capacité principale réglementée pour nettoyer les déversements de pétrole. La GCC doit être prête en tout temps à apporter des renforts à titre de principal organisme fédéral responsable de garantir une intervention adéquate dans tous les cas d'incidents de pollution causés par les navires ou d'origine inconnue se produisant dans les eaux relevant de la compétence du Canada.</p> <p>Les navires de la GCC ont la capacité de déployer de l'équipement de lutte contre la pollution, entretenu dans le cadre du programme, s'ils doivent intervenir en cas d'incident de pollution en milieu marin. Des navires dotés d'équipement de lutte contre la pollution et d'équipage formé pour intervenir en cas d'incident de pollution en milieu marin sont exigés au nord du 60^e parallèle.</p>
4. Aides à la navigation	<p>Le Programme des aides à la navigation comprend la prestation d'aides maritimes de courte portée dont le nombre s'élève à plus de 17 000, notamment des aides visuelles (aides fixes, phares et bouées), des aides sonores (cornes de brume) et des aides radar (réflecteurs et balises), ainsi que des aides maritimes de longue portée, notamment des aides électroniques telles que le Système mondial de localisation différentiel. Tous ces services offrent des avantages directs au personnel maritime en contribuant à une navigation sécuritaire et efficace ainsi qu'à l'accessibilité des routes dans les eaux canadiennes.</p> <p>La flotte de la GCC exploite une gamme d'aides à la navigation de grande et de petite taille ainsi que des navires polyvalents et des hélicoptères pour installer, récupérer et entretenir ce réseau d'aides à la navigation. Ces aides peuvent être en place à l'année ou de manière saisonnière, et l'installation des aides à la navigation flottantes exige souvent que les navires effectuant cette opération se trouvent à proximité de hauts-fonds, de rochers ou de récifs.</p>
5. Sûreté maritime	<p>La participation de la GCC à la sûreté maritime repose sur ses obligations, en vertu de la <i>Loi sur les océans</i>, de fournir des navires, des aéronefs et d'autres services maritimes à l'appui des priorités maritimes du gouvernement fédéral. À l'appui de la sécurité nationale, la GCC utilise sa flotte de navires, son expertise maritime et ses systèmes étendus de surveillance de navires pour :</p>

Annexe B – Programmes de la GCC

	<ul style="list-style-type: none"> • Sensibiliser les gens aux éventuelles menaces contre la sécurité maritime; • Appuyer l'application de la loi et la capacité d'intervention sur l'eau; • Renforcer la collaboration avec les ministères et les organismes dans l'ensemble de la communauté de la sûreté maritime.
6. Construction, installation, entretien et réparation par les Services techniques intégrés ou l'Infrastructure maritime et civile	<p>Le programme sur l'état de préparation des biens à terre (EPBT) fait en sorte que les biens qui ne font pas partie de la flotte de la GCC (chiffrés à 1,5 milliard de dollars) soient disponibles et fiables, afin de soutenir l'exécution des programmes de la GCC. Ces biens comprennent les aides à la navigation fixes et flottantes telles que les aides visuelles (aides fixes et bouées), les aides sonores (cornes de brume), les aides radar (réflecteurs et balises) ainsi que les aides maritimes de longue portée dont, notamment, le système de localisation GPS différentiel (DGPS), les systèmes électroniques de communication et de navigation et plus de 300 tours radio.</p> <p>La flotte de la GCC est capable de gérer les services techniques intégrés des navires, ce qui permet que soient effectuées les activités de maintenance prédictive, préventive et corrective nécessaires pour préserver ou restaurer la capacité opérationnelle et la fiabilité des biens, en particulier dans les régions éloignées.</p>
7. Conservation et Protection	<p>Le soutien de la GCC au programme de R et S est assuré, près des côtes comme au large, par des navires spécialisés en surveillance des pêches, et sur demande par des navires ou des hélicoptères polyvalents de la GCC. Le personnel de la flotte de la GCC fournit son soutien aux équipes d'arraisonnement armé, ainsi que son aide à la coordination et à la planification, afin d'assurer une prestation efficace des programmes, la sécurité du personnel, le soutien des agents des pêches et un soutien en matière de surveillance et dans le cadre d'opérations spéciales.</p> <p>Les zones couvertes par le programme comprennent les rivières, fleuves et lacs côtiers et s'étendent jusqu'aux limites du plateau continental, voire au-delà. Les opérations ont lieu toute l'année ou de manière saisonnière, et ce, dans toutes les régions, y compris dans les eaux envahies par les glaces ou à proximité (pour la chasse au phoque).</p>
8. Activités scientifiques (sciences océaniques)	<p>La flotte de la GCC fournit les équipages de navires spécialisés et polyvalents en soutien aux programmes du Ministère ayant trait aux sciences. Dans la plupart des cas, des spécialistes des programmes scientifiques et de l'équipement particulier sont requis pour des missions spécifiques, mais les navires de la GCC et leurs équipages sont parfois indispensables aux programmes scientifiques.</p> <p>Par exemple, la GCC aide les chalutiers et navires de pêche de recherche dans le cadre de l'évaluation des stocks, les navires et</p>

Annexe B – Programmes de la GCC

	vedettes de levés hydrographiques, la recherche sur la colonne d'eau, les travaux de prospection sismique, les navires des sciences océanographiques et la capacité de déglacage, en soutien à la science dans le domaine de la recherche sur les changements du climat et de la glace. Les zones couvertes par ces services comprennent les zones côtières jusqu'aux limites du territoire relevant de la compétence du Canada, dans l'Extrême Arctique.
9. SHC	<p>Le Service hydrographique du Canada (SHC) contribue à la sécurité sur les voies navigables canadiennes en procédant à des levés hydrographiques, principalement à bord de navires de la Garde côtière canadienne, dans le but de mesurer, de décrire et de cartographier les caractéristiques physiques des océans et des eaux continentales navigables du Canada.</p> <p>Les hydrographes du SHC participent activement aux levés et aux mesures des Grands Lacs, des côtes atlantique, pacifique et arctique, ainsi que des voies navigables intérieures canadiennes jusqu'aux limites du plateau continental et au-delà.</p>
10. Soutien aux autres organismes gouvernementaux	Ce programme permet de s'assurer que la flotte civile fédérale répond aux besoins et priorités actuels et émergents du Canada et de sa population. Le programme n'appuie donc pas seulement les programmes de la Garde côtière, les activités scientifiques, les activités de pêche et les activités aquacoles du Ministère, mais aussi les activités d'autres ministères fédéraux nécessitant un soutien sur l'eau dans le cadre de leur mandat.

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'affrètement 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

— Ébauche — 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. Tous les travaux de radoub, la mise en cale sèche ainsi que la conversion doit aussi être complétés au Canada en vertu de cette politique.
- 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

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

inspection doit être effectuée par un inspecteur accrédité 30 jours ou moins avant la livraison du navire à l'affrètement. 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) La vitesse maximale du navire doit être un minimum 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'affrètement).
- 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 20 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

— Ébauche — 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 qui peut effectuer des travaux légers ou moyens (<opérations de 2,000 m de profondeur, 20-100 chevaux moteurs, poids de 1,000-2,200 kg, capacité de 100-200 kg).
- 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.

— Ébauche — 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.