



RETURN BIDS TO:

RETOURNER LES SOUMISSIONS À:

Bid Receiving Public Works and Government
Services Canada/Réception des soumissions
Travaux publics et Services gouvernementaux
Canada

Pacific Region
401 - 1230 Government Street
Victoria, B.C.
V8W 3X4
Bid Fax: (250) 363-3344

**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
Public Works and Government Services Canada - Pacific
Region
401 - 1230 Government Street
Victoria, B. C.
V8W 3X4

Title - Sujet NGCC W.E. Ricker Aliénation - LI	
Solicitation No. - N° de l'invitation F7044-170216/A	Date 2017-12-05
Client Reference No. - N° de référence du client F7044-170216	GETS Ref. No. - N° de réf. de SEAG PW-\$XLV-588-7382
File No. - N° de dossier XLV-7-40126 (588)	CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME
Solicitation Closes - L'invitation prend fin at - à 02:00 PM on - le 2018-01-15	
Time Zone Fuseau horaire Pacific Standard Time PST	
F.O.B. - F.A.B. Plant-Usine: <input type="checkbox"/> Destination: <input type="checkbox"/> Other-Autre: <input type="checkbox"/>	
Address Enquiries to: - Adresser toutes questions à: Wulff, Gregor F.	Buyer Id - Id de l'acheteur xlV588
Telephone No. - N° de téléphone (250) 217-7138 ()	FAX No. - N° de FAX () -
Destination - of Goods, Services, and Construction: Destination - des biens, services et construction: Fisheries and Oceans Canada See herein	

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

Lettre d'intérêt (LI) / Demande de renseignements (DDR)

Titre : Remise en état ou démantèlement et aliénation du navire de la Garde côtière canadienne (NGCC) W.E. RICKER

1. Objectif et nature de la LI

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) souhaite connaître les commentaires de l'industrie à propos des options possibles pour le navire W.E. Ricker de la Garde côtière canadienne (GCC), déclaré excédentaire le 13 mars 2017.

Deux options sont proposées. L'option A, qui correspond à la remise en état du navire dans un récif et l'option B, qui correspond au démantèlement et à l'aliénation du navire. Cette LI vise à demander l'avis des fournisseurs quant à la faisabilité des options conformément aux énoncés des travaux proposés aux annexes A et B. Les objectifs de ces énoncés des travaux sont que l'entrepreneur fournisse des services de remise en état ou d'aliénation à la GCC.

On demande aux fournisseurs d'indiquer clairement à quelle option s'adresse leur réponse et on les invite à fournir leur avis quant aux deux options. Ils pourront voir le navire le jeudi 14 décembre 2017 à 10 h, heure normale du Pacifique, à Sidney en Colombie-Britannique, près de Victoria. Adresse : Base de la Garde côtière canadienne, Patricia Bay, 9860, chemin West Saanich, Sidney (Colombie-Britannique) V8L 4B2. Pour participer, il faut envoyer par courriel avant le 12 décembre à 14 h, heure normale du Pacifique, une demande à l'autorité contractante à l'adresse Gregor.wulff@pwgsc-tpsgc.gc.ca.

Objectifs de la présente LI :

- a) Permettre aux fournisseurs d'évaluer et de commenter le bien-fondé et la clarté des énoncés des travaux tel qu'ils sont actuellement définis pour permettre la tenue d'un appel d'offres officiel plus tard;
- b) Permettre aux fournisseurs de poser des questions concernant les précisions nécessaires pour ce projet et de formuler des suggestions pour faciliter l'une ou l'autre des options;
- c) Permettre aux fournisseurs de déterminer leur capacité à réaliser l'un ou l'autre des énoncés des travaux et la faisabilité du calendrier de la partie 5;
- d) Fournir des renseignements pour aider le ministère client à déterminer quelle option mettre de l'avant;

e) Fournir des renseignements approximatifs sur les coûts et le budget pour aider le ministère client à déterminer quelle option mettre de l'avant.

Cette LI ne constitue pas un appel d'offres ni une demande de propositions (DP). Aucun accord ni contrat fondé sur cette LI ne sera conclu. Cette LI ne représente pas un engagement de la part du gouvernement du Canada, et elle n'autorise aucunement les éventuels répondants à entreprendre des travaux dont le coût pourrait être réclamé au Canada. La présente LI ne doit pas être considérée comme un engagement à publier une DP subséquente ni à attribuer un contrat pour les travaux décrits dans cette LI.

Bien que l'information puisse être fournie sous forme de renseignements commerciaux confidentiels (qui seront traités en conséquence, le cas échéant), le Canada pourrait s'en servir pour rédiger l'ébauche des exigences de performance (qui peuvent faire l'objet de modifications) et planifier le budget.

Les répondants sont invités à indiquer, dans l'information fournie au Canada, la présence de tout renseignement qu'ils considèrent comme exclusif, personnel ou appartenant à un tiers. Il est à noter que le Canada pourrait être tenu par la loi (p. ex., en réponse à une demande formulée en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* et de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*) de divulguer des renseignements exclusifs ou délicats sur le plan commercial au sujet d'un répondant (pour en savoir davantage : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/a-1/>).

On demande aux répondants de préciser si leur réponse, ou une partie de leur réponse, est assujettie au Règlement sur les marchandises contrôlées.

La participation à cette LI est encouragée, mais elle n'est pas obligatoire. La présente LI ne servira pas à établir une liste de fournisseurs éventuels pour les travaux à venir. De plus, la participation à la présente LI n'est ni une condition ni un préalable pour participer à toute invitation à soumissionner subséquente.

Les répondants ne recevront aucun remboursement pour les frais engagés en vue de répondre à cette LI.

La date de clôture indiquée dans les présentes n'est pas la date limite pour présenter des commentaires ou des idées. Les commentaires seront acceptés jusqu'à ce que l'invitation à soumissionner soit publiée (le cas échéant).

2. Renseignements généraux :

La Garde côtière canadienne possède une importante flotte de navires qui doivent être aliénés en raison de leur vieillissement ou des exigences changeantes.

3. Portée éventuelle des travaux et contraintes :

La portée est décrite dans les documents des annexes A et B. Les contraintes comprennent : la politique de réglementation régissant l'élimination des matières dangereuses, les coûts liés à la manutention et à l'élimination des matières dangereuses, les plans de protection de l'environnement, l'étanchéité des navires, le remorquage, l'accostage, l'amarrage et les documents du projet.

4. Lois, accords commerciaux et politiques gouvernementales :

Voici une liste de lois, d'accords commerciaux et de politiques gouvernementales qui pourraient avoir des conséquences sur une demande de propositions :

1. Accord de libre-échange canadien (ALEC)
2. Accord économique et commercial global (AECG)
3. Accord de libre-échange nord-américain (ALENA)
4. Accords relatifs aux marchés publics de l'Organisation mondiale du commerce (AMP-OMC)
5. Loi sur la production de défense
6. Politiques des retombées industrielles et régionales (RIR)
7. Stratégie d'approvisionnement en matière de défense (SAMD)
8. Programme des marchandises contrôlées (PMC)
9. Programme de contrats fédéraux pour l'équité en matière d'emploi (PCF-EE)
10. Ententes sur les revendications territoriales globales (ERTG)

5. Calendrier :

Pour la présentation des réponses, se reporter au calendrier suivant :

1. Lettre d'intérêt (LI) – janvier 2018
2. Examen des lettres d'intérêt présentées – janvier à février 2018
3. Demande de soumissions pour le contrat – mars à avril 2018
4. Attribution du contrat – mai 2018
5. Achèvement du projet – mars 2019

6. Remarques importantes à l'intention des répondants intéressés :

Les répondants intéressés peuvent présenter leur réponse à l'autorité contractante de TPSGC suivante par courriel :

Nom : Gregor Wulff
Titre : Spécialiste de l'approvisionnement
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Direction générale des approvisionnements
Direction maritime
Adresse : 1230, rue Government, Victoria (C.-B.)
Téléphone : 250 217-7138
Télécopieur : 250 363-3960
Courriel : Gregor.wulff@pwgsc-tpsgc.gc.ca

Les répondants doivent fournir les coordonnées d'une personne-ressource dans leur réponse.

Le cas échéant, ces modifications seront publiées dans le site du Service électronique d'appels d'offres du gouvernement. Le Canada demande aux répondants de consulter le site Achatsetventes.gc.ca pour savoir si des modifications ont été apportées.

7. Date de clôture pour la LI ou la demande de renseignements : 15 janvier 2018

Les réponses à cette LI doivent parvenir à l'autorité contractante de TPSGC identifiée ci-dessus au plus tard le 15 janvier 2018 à 14 h, heure normale du Pacifique.

8. Questions pour l'industrie

Veuillez répondre aux questions suivantes dans le cadre de la DDR :

- 1) Êtes-vous actuellement en mesure d'exécuter l'une ou l'autre des options de l'énoncé des travaux?
- 2) L'échéancier des deux options est-il réaliste?
- 3) Veuillez fournir les coûts approximatifs et indiquer clairement à quelle option ils s'appliquent.
- 4) Y a-t-il des points qui n'ont pas été pris en considération dans l'un ou l'autre des énoncés des travaux?
- 5) Y a-t-il des renseignements qui n'ont pas été fournis et que vous jugez nécessaires pour présenter une réponse, comme les normes applicables?
- 6) Les énoncés des travaux sont-ils suffisamment clairs pour vous permettre d'établir avec précision les coûts? Si non, quels renseignements manque-t-il pour vous permettre d'y arriver?
- 7) Y a-t-il d'autres points qui n'ont pas été pris en considération dans l'un ou l'autre des énoncés des travaux et qui pourraient restreindre la capacité de l'entrepreneur à exécuter l'une ou l'autre des options?

Proposez d'autres suggestions applicables qui répondent aux exigences, comme les solutions qui réduisent au minimum les répercussions sur l'environnement;

Annexe A : Énoncé des travaux

ASSAINISSEMENT du *NGCC W.E. Ricker*



Date : octobre 2017

Préparé par Ingénierie navale, Aliénation des navires

Services techniques intégrés

200, rue Kent

Ottawa (Ontario)

K1A 0E6

1.0 Objet :

1.1 Le présent énoncé des travaux a pour objet l'assainissement du NGCC *W.E. Ricker*. L'entrepreneur doit préparer le navire en vue de le transférer vers le site approuvé et ensuite de le préparer en vue d'être utilisé comme récif artificiel (assainir le navire de la manière la plus responsable et efficace possible pour l'environnement, et ce, dans le respect des lois canadiennes et des modalités du contrat).

2.0 Contexte :

2.1 Le ministère des Pêches et des Océans et de la Garde côtière canadienne dispose d'une flotte importante de navires stationnés à divers endroits au Canada. Au fur et à mesure que ces navires deviennent des biens excédentaires en raison de leur âge ou de la modification des exigences, le Ministère doit les éliminer sans danger pour l'environnement.

2.2 Le NGCC *W.E. Ricker* a été construit en 1978 par Nagasaki Senpakukogyo Ltd., Muroran, Hokkaido, Japon, et mis à l'eau en 1978.

Renseignements sur le navire :

Longueur : 58 m (mètres)
Largeur : 9,5 m (mètres)
Tirant d'eau : 4,5 m (mètres)
Franc-bord : 1,9 m (mètre)
Jauge brute : 1 104,5 t (tonnes)
Jauge nette : 415,9 t
Matériau : acier

Le NGCC *W.E. Ricker* a été déclaré excédentaire le 13 mars 2017 et est actuellement hors service et représente un bien excédentaire selon les exigences de la Garde côtière canadienne.

2.3 En préparation de l'assainissement du NGCC *W.E. Ricker* une évaluation environnementale complète et officielle a été réalisée à bord du navire. D'après cette évaluation, on juge que le navire est exempt d'amiante friable et non friable.

Les déchets contrôlés suivants sont présents à bord et l'entrepreneur doit prendre des mesures d'atténuation adéquates pour chaque déchet mentionné :

- a. Revêtements contre les salissures et anticorrosion
- b. Gaz comprimés

- c. Composés organiques volatils (adhésifs, solvants, etc.)
- d. Produits pétroliers (POL)
- e. Métaux (béryllium, cadmium, plomb, mercure, etc.)
- f. Biphényles polychlorés (PCB) (<50 mg/kg)
- g. Fongicides et pesticides – aucun décelé au cours de l’inspection visuelle
- h. Accumulations de moisissures toxiques ou autres - aucune décelée au cours de l’inspection visuelle

3.0 Portée des travaux :

3.1 L’entrepreneur doit assumer tous les coûts des travaux décrits dans le présent énoncé des travaux, ainsi que les coûts du nettoyage et de l’élimination des produits précisés dans le présent devis.

3.2 L’ensemble des matières dangereuses, des déchets, des débris et des liquides à base d’hydrocarbures doivent être retirés du navire et éliminés conformément à la norme de 2007 sur le nettoyage d’Environnement Canada pour l’élimination en mer des navires, des aéronefs, des plateformes et des autres structures et dans le respect des règlements provinciaux et fédéraux. Tous les travaux d’assainissement décrits dans le Rapport de divulgation d’information environnementale de Fleetway doivent être réalisés, et seront détaillés dans l’ÉDT définitif. Les produits énumérés doivent être nettoyés, retirés, recyclés, réutilisés ou éliminés conformément aux lois en vigueur.

3.3 L’ensemble de la carène du NGCC *W.E. Ricker* doit être décapée au jet la laissant au métal nu. L’hélice, le gouvernail et l’arbre porte-hélice doivent être retirés, et les ouvertures doivent être bouchées.

3.4 Des ouvertures d’entrée et de sortie doivent être découpées à divers endroits dans la coque et la superstructure. De plus amples renseignements seront décrits dans l’ÉDT.

3.5 Tout élément jugé non rentable ou impossible à nettoyer doit être enlevé en consultation avec l’autorité technique et l’architecte naval.

4.0 PLAN DÉTAILLÉ DES TRAVAUX :

Un plan détaillé des travaux doit être présenté au CANADA aux fins d’examen et il doit comprendre ce qui suit :

4.1 Plan de protection de l'environnement

Un système de gestion de l'environnement de l'entrepreneur doit être en vigueur, conformément aux procédures qui figurent dans le document ISO 14001-2004, Systèmes de gestion de l'environnement – Exigences publié par l'Organisation internationale de normalisation (ISO). La présente clause n'a pas pour objet de faire en sorte que l'entrepreneur soit certifié conformément à la norme pertinente. Toutefois, le système de gestion de l'environnement de l'entrepreneur doit traiter de chaque exigence présentée dans la norme. L'entrepreneur doit mettre au point et présenter un plan de gestion de l'environnement (PGE) qui démontre l'engagement de l'entrepreneur à éviter les effets négatifs pour l'environnement par l'utilisation de pratiques exemplaires reposant sur la prévention de la pollution et la promotion de saines pratiques environnementales dans la mise en œuvre du présent projet.

4.2 Plan de gestion

Ce plan doit décrire l'approche et la méthodologie de l'entrepreneur en ce qui concerne les travaux proposés.

4.3. Calendrier des travaux

Le projet doit comprendre un calendrier directeur des travaux qui correspond au calendrier de l'ensemble du projet. Le calendrier directeur doit comprendre toutes les tâches requises pour l'assainissement, notamment l'échéancier, les jalons, les produits livrables, tous les ouvrages et les activités des sous-traitants, la préparation pour le remorquage du navire, le déplacement du navire,

les levés initiaux, les inspections, l'identification, l'enlèvement et l'élimination des matières dangereuses, le démantèlement et la récupération.

4.4 Plan de remorquage

L'entrepreneur doit présenter à la Couronne, aux fins d'examen, un plan de remorquage exhaustif pour le NGCC *W.E. Ricker* qui présente en détail le processus de déplacement du navire de son emplacement actuel jusqu'au site approuvé de l'entrepreneur.

5.0 LOCAUX À BUREAUX ET INSTALLATIONS :

L'entrepreneur doit fournir des locaux à bureaux et des installations pour la Couronne et les représentants de la Couronne.

6.0 DEVIS DES TRAVAUX :

6.1 Sites approuvés

L'entrepreneur doit déterminer l'emplacement où auront lieu les travaux de nettoyage, d'assainissement ou de recyclage et d'élimination des déchets dangereux. Ces endroits seront désignés ci-après par l'expression « sites approuvés ».

6.2 Personnel

L'entrepreneur doit fournir l'ensemble du personnel, des assurances, de l'équipement, des outils, des véhicules, des matériaux, des installations, de la supervision et de tout autre élément et service nécessaire pour nettoyer, démanteler, recycler et assainir le navire ainsi que l'ensemble des déchets dangereux.

6.3 Remorquage

L'entrepreneur doit déplacer le *W.E. Ricker* jusqu'à son chantier. L'entrepreneur doit obtenir et payer les certificats, les inspecteurs et les responsables du pilotage jugés nécessaires par les règlements applicables ainsi que toutes les assurances pour réaliser les opérations de remorquage nécessaires.

L'entrepreneur doit fournir au Canada, avant de déplacer le NGCC *W.E. Ricker*, un certificat de voyage pour la destination prévue livré par un inspecteur approuvé indiquant que le NGCC *W.E. Ricker* peut être déplacé en toute sécurité, conformément à la méthode de remorquage choisie.

6.4 Stabilité et assiette

L'entrepreneur est le seul responsable de la stabilité du *W.E. Ricker* en tout temps pendant les travaux. L'entrepreneur doit compter parmi son personnel un architecte naval, ou sous-traiter ses services, autorisé à exercer comme ingénieur professionnel, afin de vérifier et confirmer la stabilité du navire pendant

le nettoyage et l'assainissement, dans l'éventualité où ces travaux sont réalisés pendant que le NGCC *W.E. Ricker* est à flot. L'architecte naval doit approuver les modifications importantes au plan de gestion, notamment un mouvement imprévu du navire ou le retrait de poids de celui-ci.

6.5 Déchets dangereux

L'entrepreneur doit fournir toutes les fiches techniques sur la sécurité des matériaux du SIMDUT pour tous les matériaux fournis par l'entrepreneur pendant la durée du contrat.

L'entrepreneur doit comptabiliser tous les déchets dans une base de données jusqu'à l'assainissement adéquat du navire, conformément à l'énoncé des travaux.

6.6 Propriété

Tout l'équipement retiré du NGCC *W.E. Ricker* devient la propriété de l'entrepreneur, sauf celui qui a été précisément désigné avant l'attribution du contrat.

L'entrepreneur doit payer les taxes fédérales, provinciales et municipales, ainsi que les frais liés aux déversements (redevances de déversement) au site d'enfouissement municipal, au centre d'élimination des BPC, et aux installations de manutention et d'élimination des déchets contrôlés tout au long du projet.

6.7 Réglementation

En plus des divers règlements provinciaux et fédéraux concernant les matières dangereuses, l'entrepreneur doit se conformer à toutes les directives et exigences émises par un ministère provincial concernant l'enlèvement, le transport, l'entreposage et l'élimination de toutes les matières dangereuses qui se trouvent aux divers endroits, y compris ce qui suit :

- a. L'élimination des matières dangereuses dans des contenants appropriés;
- b. Le transport des matières dangereuses vers un emplacement approuvé.
- c. Toutes les exigences concernant les avis de présence de matière dangereuse.
- d. Si la présence d'amiante est décelée, les travaux doivent être réalisés par un entrepreneur spécialisé en désamiantage.
- e. L'élimination des BPC doit être réalisée par incinération par un entrepreneur qualifié en élimination des BPC.
- f. La nécessité d'offrir une formation au personnel de l'entrepreneur qui réalise les travaux d'assainissement des matières dangereuses.

7.0 RÉCUPÉRATION OU ASSAINISSEMENT :

7.1 Généralités

Il importe d'enlever les matières dangereuses indiquées dans le devis, puis de les éliminer conformément à tous les règlements en vigueur dans le secteur où l'entrepreneur effectue ses travaux.. Les éléments qui restent à bord doivent être nettoyés et démantelés, recyclés ou éliminés conformément aux exigences de l'énoncé des travaux. La disposition du liquide dans les citernes à ballast doit être indiquée à l'entrepreneur lorsqu'il visite les lieux. Il incombe à l'entrepreneur d'éliminer tous les déchets liquides retirés du navire. Il incombe entièrement à l'entrepreneur de déterminer la valeur de toutes les parties récupérables du navire.

7.2 Technique

L'entrepreneur doit inclure dans l'énoncé des travaux, tous les aspects qui ont une incidence sur la stabilité globale du navire en raison de l'enlèvement des moteurs, de l'équipement ou des sections d'acier de structure du navire. L'entrepreneur doit ainsi, et en raison de la nature de ces travaux, indiquer dans le plan de gestion la séquence d'assainissement. L'entrepreneur doit indiquer dans le calendrier directeur des travaux l'échéancier d'assainissement de la structure du navire indiquant la séquence selon laquelle les principales structures et l'équipement du navire seront enlevés jusqu'à l'achèvement de cette tâche du devis.

7.3 Documenter le processus d'assainissement

L'entrepreneur doit documenter et photographier le processus d'assainissement, à intervalles réguliers, et doit l'indiquer dans l'ÉDT définitif.

7.4 Préparation pour le remorquage

Le navire doit être retiré de la base de la Garde côtière canadienne de Patricia Bay,

9860, chemin West Saanich, Sydney (Colombie-Britannique) V8L 4B2.

Tous les travaux de préparation obligatoires requis pour permettre de réaliser le déplacement sécuritaire du navire doivent être réalisés, aux frais de l'entrepreneur, à la base de la Garde côtière canadienne. Tous les autres travaux indiqués doivent être réalisés au chantier approuvé de l'entrepreneur. Il incombe à l'entrepreneur de fournir toutes les ressources et les services nécessaires à la réalisation des travaux de préparation obligatoires.

Tous les certificats avant remorquage, y compris la remise du plan de remorquage complet à la Couronne, l'évaluation des risques en rapport avec le remorquage, le rapport de l'inspecteur de coque, l'assurance responsabilité civile (pour les navires), les détails de l'entreprise de remorquage et du remorqueur doivent être fournis au Canada avant de confier le navire à la garde de l'entrepreneur. À la réception de tous les certificats avant remorquage, le Canada doit confier la garde du navire à l'entrepreneur en vue de le remorquer, mais doit conserver les droits de propriété du navire jusqu'à ce qu'il soit complètement assaini au chantier.

7.5 Accostage et amarrage

L'entrepreneur doit assurer l'accostage et l'amarrage du *W.E. Ricker* pendant toute la durée du contrat. Le Canada et l'autorité d'inspection doivent avoir accès au navire en tout temps sans restriction, sous la supervision de l'entrepreneur pour des raisons de santé et de sécurité.

L'emplacement du navire pour la durée du contrat doit être un site autorisé pour le type de travaux prévus et doit être conforme aux exigences des gouvernements fédéral, provincial, municipal.

L'entrepreneur doit fournir toutes les lignes d'amarre et toute la main-d'œuvre nécessaires pour les manœuvres d'accostage, d'amarrage et de remise à flot du navire.

7.6 Services

L'entrepreneur doit fournir et installer une passerelle munie de filets de sécurité pour le navire conformément au Code canadien du travail tant que le navire repose sur des blocs dans ses installations.

La passerelle doit être éclairée après les heures de clarté des périodes de travail. L'entrepreneur est responsable de la sécurité de la passerelle.

8.0 NETTOYAGE DES CALES ET DES COMPARTIMENTS :

Tout le nettoyage et tout l'assainissement décrits dans l'ÉDT définitif doivent être conformes à la norme de 2007 sur le nettoyage d'Environnement Canada pour l'élimination en mer des navires, des aéronefs, des plateformes et des autres structures et dans le respect des règlements provinciaux et fédéraux.

8.1 Assèchement de cale

L'entrepreneur est responsable d'enlever et d'éliminer les eaux huileuses de la cale du navire.

8.2 Entretien des citernes de ballast et des espaces morts

Les citernes de ballast, les espaces morts et les tunnels à tuyaux n'ont pas été conçus pour transporter ou contenir des liquides à base d'hydrocarbures, c'est pourquoi il est nécessaire de les vidanger et de les nettoyer. L'entrepreneur doit respecter les exigences en matière de sécurité dans les espaces clos, et faire preuve de prudence au moment de vidanger à terre les liquides qui restent en s'assurant de respecter les règlements en vigueur concernant l'élimination des déchets..

Si des liquides à base d'hydrocarbures se trouvent dans un réservoir quelconque, on traitera ce dernier conformément aux règlements en vigueur concernant l'élimination des déchets.

8.3 Réservoirs de carburant diesel

Les fluides qui restent dans les réservoirs doivent être vidangés à terre et éliminés conformément aux règlements en vigueur concernant l'élimination des déchets.

L'entrepreneur doit ouvrir tous les réservoirs et enlever le carburant diesel, l'huile ou les eaux usées qui restent. Il importe de ne pas mélanger les différents types de liquides en vue de réduire les coûts d'élimination.

8.4 Systèmes de traitement des eaux noires et grises

L'entrepreneur doit vidanger les systèmes de traitement des eaux noires et grises, puis éliminer les liquides à terre, conformément aux lois en vigueur.

L'entrepreneur doit ouvrir tous les réservoirs et retirer les eaux noires et grises qui restent à bord et dans les réservoirs connexes.

8.5 Matière dangereuse et éléments divers

Dans le cadre de cette tâche du devis, l'expression matière dangereuse signifie toutes les matières décrites dans le rapport d'évaluation environnementale fourni avec l'ÉDT définitif, les matières décrites dans les rapports d'échantillonnage subséquents remplis par l'entrepreneur, et tous les déchets contrôlés, les matériaux ou les substances autrement réglementées qui, en cas d'exposition, pourraient être dangereuses pour la santé. Les rapports d'évaluation environnementale et les autres qui sont disponibles figurent dans les annexes du présent devis. Toutes les matières dangereuses doivent être enlevées du navire par l'entrepreneur conformément aux règlements applicables. Les matières dangereuses doivent être placées dans des conteneurs et transportées vers une installation certifiée par l'autorité compétente en vue de les éliminer.

Les rapports des évaluations environnementales et d'échantillonnage subséquents illustrent l'emplacement de ces produits à bord du navire. Les quantités et les volumes des matières dangereuses indiqués dans les rapports d'échantillonnage, et cités dans le présent document, sont approximatifs seulement.

Les rapports des évaluations environnementales sont la meilleure information disponible pour le Canada (AU MOMENT DE L'ÉCHANTILLONNAGE) sur les matières dangereuses que contient le navire. Les renseignements sur l'environnement ne sont pas définitifs et servent uniquement à faciliter le processus de soumission des entrepreneurs. L'entrepreneur doit examiner le navire en vue de déterminer les quantités réelles de matières dangereuses, ainsi

que toute autre matière dangereuse présente à bord du navire, et doit éliminer ces matières en respectant la réglementation provinciale et fédérale.

8.6 Peinture

La peinture à bord du navire peut contenir des contaminants comme le plomb, le mercure, l'arsenic, des BPC ou du cadmium. Il importe de racler, d'aspirer et d'éliminer toute la peinture détachée et celle qui s'écaille conformément aux règlements en vigueur. La peinture qui dépasse les critères de lixiviation provinciaux doit être manipulée comme s'il s'agissait de matières dangereuses, et dans le respect de tous les règlements en vigueur.

Les surfaces de peinture contenant des concentrations de BPC supérieures à 50 mg/kg doivent être enlevées, manipulées et éliminées comme des déchets dangereux contenant des BPC, et conformément à la réglementation provinciale et fédérale. Les BPC (de concentration supérieure à 0,05 mg/kg) que l'on retrouve dans la peinture qui recouvre les métaux destinés à être recyclés dans une fonderie, doivent être enlevés et manipulés en conséquence. Le plomb (avec une lixivabilité supérieure à 5 mg/L) contenu dans la peinture qui recouvre les matériaux destinés à être éliminés dans un site d'enfouissement doit être enlevé et éliminé conformément aux exigences provinciales. Toutes les matières dangereuses doivent être manipulées et éliminées conformément aux règlements provinciaux ou fédéraux applicables.

8.7 Matériaux contenant de l'amiante

Si le rapport sur la présence d'amiante n'indique aucune trace d'amiante, mais que dans l'éventualité, peu probable, où de l'amiante est décelé, l'entrepreneur doit l'enlever et l'éliminer conformément aux règlements provinciaux ou fédéraux applicables.

8.8 Déchets liquides ou semi-solides

Selon le rapport d'ÉE, des déchets liquides ou semi-solides, comme des contenants de pâte et de graisse, se trouvent à divers endroits à bord du navire. L'entrepreneur doit éliminer tous les contenants à déchets liquides ou semi-solides qui se trouvent à bord, conformément aux règlements applicables.

8.9 Produits divers.

Divers produits de tous les types qui ont été désignés dans le rapport d'ÉE se trouvent à bord du navire. L'entrepreneur doit enlever et éliminer ces produits conformément aux règlements applicables.

L'entrepreneur doit renvoyer au rapport d'ÉE pour l'identification et l'emplacement des débris indiqués. Les rapports d'ÉE sont présentés à titre de référence seulement, c'est pourquoi il incombe au soumissionnaire de déterminer la quantité et les types de matières qui restent à bord, et de les éliminer conformément aux règlements applicables.

8.10 Suivi des déchets dangereux ou des autres déchets

L'entrepreneur doit tenir à jour une base de données en vue d'assurer le suivi de tous les déchets dangereux ou des autres déchets depuis le moment où le navire est confié à la garde de l'entrepreneur, jusqu'à l'élimination finale.

9.0 Accessibilité :

Le NGCC *W.E. Ricker* se trouve actuellement à la base de la Garde côtière canadienne

de Patricia Bay, 9860, chemin West Saanich, Sydney (Colombie-Britannique) V8L 4B2.

Il est possible de visiter le navire du lundi au vendredi, de 8 h à 16 h.

10.0 Besoins concernant les déplacements (s'il y a lieu)

Tous les frais de déplacement doivent être engagés par l'entrepreneur et inclus dans le prix de la soumission.

Annexe B : Énoncé des travaux

DÉMENTÈLEMENT / ALIÉNATION du *NGCC W.E. Ricker*



Date : octobre 2017

Préparé par Ingénierie navale, Aliénation des navires

Services techniques intégrés

200, rue Kent

Ottawa (Ontario)

K1A 0E6

1.0 Objet :

1.1 Le présent énoncé des travaux a pour objet le démantèlement et l'aliénation du NGCC *W.E. Ricker*. L'entrepreneur doit préparer le navire en vue de le transférer vers le site approuvé et ensuite de le démanteler (éliminer ou recycler) de la manière la plus responsable possible pour l'environnement, et ce, dans le respect des lois canadiennes et des modalités du contrat.

2.0 Contexte :

2.1 Le ministère des Pêches et des Océans et de la Garde côtière canadienne dispose d'une flotte importante de navires stationnés à divers endroits au Canada. Au fur et à mesure que ces navires deviennent des biens excédentaires en raison de leur âge ou de la modification des exigences, le Ministère doit les éliminer sans danger pour l'environnement.

2.2 Le NGCC *W.E. Ricker* a été construit en 1978 par Nagasaki Senpakukogyo Ltd., Muroran, Hokkaido, Japon, et mis à l'eau en 1978.

Renseignements sur le navire :

Longueur : 58 m (mètres)
Largeur : 9,5 m (mètres)
Tirant d'eau : 4,5 m (mètres)
Franc-bord : 1,9 m (mètre)
Jauge brute : 1 104,5 t (tonnes)
Jauge nette : 415,9 t
Matériau : acier

Le NGCC *W.E. Ricker* a été déclaré excédentaire le 13 mars 2017 et est actuellement hors service et représente un bien excédentaire selon les exigences de la Garde côtière canadienne.

2.3 En préparation de l'élimination de le NGCC *W.E. Ricker* une évaluation environnementale complète et officielle a été réalisée à bord du navire. D'après cette évaluation, on juge que le navire est exempt d'amiante friable et non friable.

Les déchets contrôlés suivants sont présents à bord et l'entrepreneur doit prendre des mesures d'atténuation adéquates pour chaque déchet mentionné :

- a. Revêtements contre les salissures et anticorrosion
- b. Gaz comprimés
- c. Composés organiques volatils (adhésifs, solvants, etc.)

- d. Produits pétroliers (POL)
- e. Métaux (béryllium, cadmium, plomb, mercure, etc.)
- f. Biphényles polychlorés (PCB)
- g. Fongicides et pesticides – aucun décelé au cours de l'inspection visuelle
- h. Accumulations de moisissures toxiques ou autres - aucune décelée au cours de l'inspection visuelle

3.0 Portée des travaux :

3.1 L'entrepreneur doit assumer tous les coûts des travaux décrits dans le présent énoncé des travaux, ainsi que les coûts du nettoyage et de l'élimination des produits précisés dans le présent devis.

3.2 Toutes les matières dangereuses et tous les déchets, débris et liquides à base d'hydrocarbures doivent être retirés du navire et éliminés conformément aux lois fédérales et provinciales en vigueur. Toutes les composantes structurales au-dessus du pont principal, du pont principal jusqu'à la quille, tout l'équipement, toutes les machines et tous les autres composants

installés sur la structure, ou intégrés à celle-ci, doivent être nettoyés, retirés, recyclés, réutilisés ou éliminés conformément aux lois en vigueur.

4.0 PLAN DÉTAILLÉ DES TRAVAUX :

Un plan détaillé des travaux doit être présenté au CANADA aux fins d'examen et il doit comprendre ce qui suit :

4.1 Plan de protection de l'environnement

Un système de gestion de l'environnement de l'entrepreneur doit être en vigueur, conformément aux procédures qui figurent dans le document ISO 14001-2004, Systèmes de gestion de l'environnement – Exigences publié par l'Organisation internationale de normalisation (ISO). La présente clause n'a pas pour objet de faire en sorte que l'entrepreneur soit certifié conformément à la norme pertinente. Toutefois, le système de gestion de l'environnement de l'entrepreneur doit traiter de chaque exigence présentée dans la norme.

L'entrepreneur doit mettre au point et présenter un plan de gestion de l'environnement (PGE) qui démontre l'engagement de l'entrepreneur à éviter les effets négatifs pour l'environnement par l'utilisation de pratiques exemplaires reposant sur la prévention de la pollution et la promotion de saines pratiques environnementales dans la mise en œuvre du présent projet.

4.2 Plan de gestion

Ce plan doit décrire l'approche et la méthodologie de l'entrepreneur en ce qui concerne les travaux proposés.

4.3. Calendrier des travaux

Le projet doit comprendre un calendrier directeur des travaux qui correspond au calendrier de l'ensemble du projet. Le calendrier directeur doit comprendre toutes les tâches requises pour l'élimination, notamment l'échéancier, les jalons, les produits livrables, tous les ouvrages et les activités des sous-traitants, la préparation pour le transport du navire, le déplacement du navire,

les levés initiaux, les inspections, l'identification, l'enlèvement et l'élimination des matières dangereuses, le démantèlement et la récupération.

4.4 Plan de remorquage

L'entrepreneur doit présenter à la Couronne, aux fins d'examen, un plan de remorquage exhaustif pour le NGCC *W.E. Ricker* qui présente en détail le processus de déplacement du navire de son emplacement actuel jusqu'au site approuvé de l'entrepreneur.

5.0 LOCAUX À BUREAUX ET INSTALLATIONS :

L'entrepreneur doit fournir des locaux à bureaux et des installations pour la Couronne et les représentants de la Couronne.

6.0 DEVIS DES TRAVAUX :

6.1 Sites approuvés

L'entrepreneur doit déterminer l'emplacement où auront lieu les travaux de nettoyage, de récupération et de recyclage, et d'élimination des déchets dangereux. Ces endroits seront désignés ci-après par l'expression « sites approuvés ».

6.2 Personnel

L'entrepreneur doit fournir l'ensemble du personnel, des assurances, de l'équipement, des outils, des véhicules, des matériaux, des installations, de la supervision et de tout autre élément et service nécessaire pour nettoyer,

démanteler, recycler et éliminer le navire ainsi que l'ensemble des déchets dangereux.

6.3 Remorquage

L'entrepreneur doit déplacer le *W.E. Ricker* jusqu'à son chantier. L'entrepreneur doit obtenir et payer les certificats, les inspecteurs et les responsables du pilotage jugés nécessaires par les règlements applicables ainsi que toutes les assurances pour réaliser les opérations de remorquage nécessaires.

L'entrepreneur doit fournir au Canada, avant de déplacer le NGCC *W.E. Ricker*, un certificat de voyage pour la destination prévue livré par un inspecteur approuvé indiquant que le NGCC *W.E. Ricker* peut être déplacé en toute sécurité, conformément à la méthode de remorquage choisie.

6.4 Stabilité et assiette

L'entrepreneur est le seul responsable de la stabilité du *W.E. Ricker* en tout temps pendant les travaux. L'entrepreneur doit compter parmi son personnel un architecte naval, ou sous-traiter ses services, autorisé à exercer comme ingénieur professionnel, afin de vérifier et confirmer la stabilité du navire pendant le démantèlement, dans l'éventualité où ces travaux sont réalisés pendant que le NGCC *W.E. Ricker* est à flot. L'architecte naval doit approuver les modifications importantes au plan de gestion, notamment un mouvement imprévu du navire ou l'enlèvement de poids de celui-ci.

6.5 Déchets dangereux

L'entrepreneur doit fournir toutes les fiches techniques sur la sécurité des matériaux du SIMDUT pour tous les matériaux fournis par l'entrepreneur pendant la durée du contrat.

L'entrepreneur doit comptabiliser tous les déchets dans une base de données jusqu'à l'aliénation adéquate du navire, conformément à l'énoncé des travaux.

6.6 Propriété

Tout l'équipement retiré du NGCC *W.E. Ricker* devient la propriété de l'entrepreneur, sauf celui qui a été précisément désigné avant l'attribution du contrat.

L'entrepreneur doit payer les taxes fédérales, provinciales et municipales, ainsi que les frais liés aux déversements (redevances de déversement) au site d'enfouissement municipal, au centre d'élimination des BPC, et aux installations de manutention et d'élimination des déchets contrôlés tout au long du projet.

6.7 Réglementation

En plus des divers règlements provinciaux et fédéraux concernant les matières dangereuses, l'entrepreneur doit se conformer à toutes les directives et exigences émises par un ministère provincial concernant l'enlèvement, le transport, l'entreposage et l'élimination de toutes les matières dangereuses qui se trouvent aux divers endroits, y compris ce qui suit :

- a. L'élimination des matières dangereuses dans des contenants appropriés;
- b. Le transport des matières dangereuses vers un lieu approuvé.
- c. Toutes les exigences concernant les avis de présence de matière dangereuse.
- d. Si la présence d'amiante est décelée, les travaux doivent être réalisés par un entrepreneur spécialisé en désamiantage.
- e. L'élimination des BPC doit être réalisée par incinération par un entrepreneur qualifié en élimination des BPC.
- f. La nécessité d'offrir une formation au personnel de l'entrepreneur qui réalise les travaux d'assainissement des matières dangereuses.

7.0 RECYCLAGE :

7.1 Généralités

Il incombe à l'entrepreneur de retirer tous les liquides des cales et des réservoirs, puis de les éliminer conformément à tous les règlements en vigueur dans le secteur où l'entrepreneur effectue ses travaux. Les matières dangereuses décrites dans le présent devis doivent être enlevées et éliminées conformément à tous

les règlements en vigueur dans le secteur où l'entrepreneur effectue ses travaux. Les biens qui restent doivent être nettoyés et démantelés, recyclés ou éliminés conformément aux exigences de l'énoncé des travaux. La disposition du liquide dans les citernes à ballast doit être indiquée à l'entrepreneur lorsqu'il visite les lieux. Il incombe à l'entrepreneur d'éliminer tous les déchets liquides retirés du navire.

Il incombe à l'entrepreneur de déterminer la valeur de toutes les parties récupérables du navire; notamment (mais sans s'y limiter) ce qui suit : l'acier, le moteur principal, la génératrice, les pompes, les vannes, les tuyaux, les écoutes, les hublots, les meubles, les treuils, le cordage, les chaînes, les ancres, les câbles, etc.

7.2 Aspects techniques

L'entrepreneur doit inclure dans l'énoncé des travaux, tous les aspects qui ont une incidence sur la stabilité globale du navire en raison de l'enlèvement des moteurs, de l'équipement ou des sections d'acier de structure du navire. L'entrepreneur doit ainsi, et en raison de la nature de ces travaux, indiquer dans le plan de gestion la séquence du démantèlement. L'entrepreneur doit indiquer dans le calendrier directeur des travaux l'échéancier d'assainissement de la structure du navire indiquant la séquence selon laquelle les principales structures et l'équipement du navire seront enlevés jusqu'à l'achèvement de cette tâche du devis.

7.3 Préparation pour le remorquage

Le navire doit être retiré de la base de la Garde côtière canadienne de Patricia Bay,

9860, chemin West Saanich, Sydney (Colombie-Britannique) V8L 4B2.

Tous les travaux de préparation obligatoires requis pour permettre de réaliser le déplacement sécuritaire des navires doivent être réalisés, aux frais de l'entrepreneur, à la base de la Garde côtière canadienne. Tous les autres travaux indiqués doivent être réalisés au chantier approuvé de l'entrepreneur. Il incombe à l'entrepreneur de fournir toutes les ressources et les services nécessaires à la réalisation des travaux de préparation obligatoires.

Tous les certificats avant remorquage, y compris la remise du plan de remorquage complet à la Couronne, l'évaluation des risques en rapport avec le remorquage, le rapport de l'inspecteur de coque, l'assurance responsabilité civile

(pour les navires), les détails de l'entreprise de remorquage et du remorqueur doivent être fournis au Canada avant de confier le navire à la garde de l'entrepreneur. À la réception de tous les certificats avant remorquage, le Canada doit confier la garde du navire à l'entrepreneur en vue de le remorquer, mais doit conserver les droits de propriété du navire jusqu'à ce qu'il soit complètement démantelé au chantier.

7.4 Accostage et amarrage

L'entrepreneur doit assurer l'accostage et l'amarrage du *W.E. Ricker* pendant toute la durée du contrat. Le Canada et l'autorité d'inspection doivent avoir accès au navire en tout temps sans restriction, sous la supervision de l'entrepreneur pour des raisons de santé et de sécurité.

L'emplacement du navire pour la durée du contrat doit être un site autorisé pour le type de travaux prévus et doit être conforme aux exigences des gouvernements fédéral, provincial, municipal.

L'entrepreneur doit fournir toutes les lignes d'amarre et toute la main-d'œuvre requises pour les manœuvres d'accostage, d'amarrage et de remise à flot du navire.

7.5 Services

L'entrepreneur doit fournir et installer une passerelle munie de filets de sécurité pour le navire conformément au Code canadien du travail tant que le navire repose sur des blocs dans ses installations.

La passerelle doit être éclairée après les heures de clarté des périodes de travail. L'entrepreneur est responsable de la sécurité de la passerelle.

8.0 NETTOYAGE DES CALES ET DES COMPARTIMENTS :

L'entrepreneur doit enlever les eaux usées huileuses des cales du navire et les éliminer conformément aux lois et règlements en vigueur.

L'entrepreneur est responsable d'enlever et d'éliminer les eaux huileuses de la cale du navire.

8.1 Entretien des citernes de ballast et des espaces morts

Les citernes de ballast, les espaces morts et les tunnels à tuyaux n'ont pas été conçus pour transporter ou contenir des liquides à base d'hydrocarbures, c'est pourquoi il est nécessaire de les vidanger.

Puisque les réservoirs peuvent contenir des liquides, l'entrepreneur doit respecter les exigences en matière de sécurité dans les espaces clos, et faire preuve de prudence au moment de vidanger à terre les liquides qui restent en s'assurant de respecter les règlements en vigueur concernant l'élimination des déchets.

Si des liquides à base d'hydrocarbures se trouvent dans un réservoir quelconque, on traitera ce dernier conformément aux règlements en vigueur concernant l'élimination des déchets.

8.2 Réservoirs de carburant diesel

Les fluides qui restent dans les réservoirs doivent être vidangés à terre et éliminés conformément aux règlements en vigueur concernant l'élimination des déchets.

L'entrepreneur doit ouvrir tous les réservoirs et enlever le carburant diesel, l'huile ou les eaux usées qui restent. Il importe de ne pas mélanger les différents types de liquides en vue de réduire les coûts d'élimination.

8.3 Systèmes de traitement des eaux noires et grises

L'entrepreneur doit vidanger les systèmes de traitement des eaux noires et grises, puis éliminer les liquides à terre, conformément aux lois en vigueur.

L'entrepreneur doit ouvrir tous les réservoirs et retirer les eaux noires et grises qui restent à bord et dans les réservoirs connexes.

8.4 Matière dangereuse et éléments divers

Dans le cadre de cette tâche du devis, l'expression matière dangereuse signifie toutes les matières décrites dans le rapport d'évaluation environnementale fourni avec l'ÉDT, les matières décrites dans les rapports d'échantillonnage subséquents remplis par l'entrepreneur, et tous les déchets contrôlés, les

matériaux ou les substances autrement réglementées qui, en cas d'exposition, pourraient être dangereuses pour la santé. Les rapports d'évaluation environnementale et les autres qui sont disponibles figurent dans les annexes du présent devis. Toutes les matières dangereuses doivent être enlevées du navire par l'entrepreneur conformément aux règlements applicables. Les matières dangereuses doivent être placées dans des conteneurs et transportées vers une installation certifiée par l'autorité compétente en vue de les éliminer.

Les rapports des évaluations environnementales et d'échantillonnage subséquents illustrent l'emplacement de ces produits à bord du navire. Les quantités et les volumes des matières dangereuses indiqués dans les rapports d'échantillonnage, et cités dans le présent document, sont approximatifs seulement.

Les rapports des évaluations environnementales sont la meilleure information disponible pour le Canada (AU MOMENT DE L'ÉCHANTILLONNAGE) sur les matières dangereuses que contient le navire. Les renseignements sur l'environnement ne sont pas définitifs et servent uniquement à faciliter le processus de soumission des entrepreneurs. L'entrepreneur doit examiner le navire en vue de déterminer les quantités réelles de matières dangereuses, ainsi que toute autre matière dangereuse présente à bord du navire, et doit éliminer ces matières en respectant la réglementation provinciale et fédérale.

8.5 Peinture

La peinture à bord du navire peut contenir des contaminants comme le plomb, le mercure, l'arsenic, des BPC ou du cadmium. Il importe de racler, d'aspirer et d'éliminer toute la peinture détachée et celle qui s'écaille conformément aux règlements en vigueur. La peinture qui dépasse les critères de lixiviation provinciaux doit être manipulée comme s'il s'agissait de matières dangereuses, et dans le respect de tous les règlements en vigueur.

Les surfaces de peinture contenant des concentrations de BPC supérieures à 50 mg/kg doivent être enlevées, manipulées et éliminées comme des déchets dangereux contenant des BPC, et conformément à la réglementation provinciale et fédérale. Les BPC (de concentration supérieure à 0,05 mg/kg) que l'on retrouve dans la peinture qui recouvre les métaux destinés à être recyclés dans une fonderie, doivent être enlevés et manipulés en conséquence. Le plomb (avec une lixivabilité supérieure à 5 mg/L) contenu dans la peinture qui recouvre les matériaux destinés à être éliminés dans un site d'enfouissement doit être enlevé et éliminé conformément aux exigences provinciales. Toutes les matières dangereuses doivent être manipulées et éliminées conformément aux règlements provinciaux ou fédéraux applicables.

8.6 Matériaux contenant de l'amiante

Si le rapport sur la présence d'amiante n'indique aucune trace d'amiante, mais que dans l'éventualité, peu probable, où de l'amiante est décelé, l'entrepreneur doit l'enlever et l'éliminer conformément aux règlements provinciaux ou fédéraux applicables.

8.7 Déchets liquides ou semi-solides

Selon le rapport d'ÉE, des déchets liquides ou semi-solides, comme des contenants de pâte et de graisse, se trouvent à divers endroits à bord du navire. L'entrepreneur doit éliminer tous les contenants à déchets liquides ou semi-solides qui se trouvent à bord, conformément aux règlements applicables.

8.8 Produits divers

Divers produits de tous les types qui ont été désignés dans le rapport d'ÉE se trouvent à bord du navire. L'entrepreneur doit enlever et éliminer ces produits conformément aux règlements applicables.

L'entrepreneur doit renvoyer au rapport d'ÉE pour l'identification et l'emplacement des débris indiqués. Les rapports de l'ÉE sont présentés à titre de référence seulement, c'est pourquoi il incombe au soumissionnaire de déterminer la quantité et les types de matières qui restent à bord, et de les éliminer conformément aux règlements applicables.

8.9 Suivi des déchets dangereux ou des autres déchets

L'entrepreneur doit tenir à jour une base de données en vue d'assurer le suivi de tous les déchets dangereux ou des autres déchets depuis le moment où le navire est confié à la garde de l'entrepreneur, jusqu'à l'élimination finale.

9.0 Accessibilité :

Le NGCC *W.E. Ricker* se trouve actuellement à la base de la Garde côtière canadienne de Patricia Bay, 9860, chemin West Saanich, Sydney (Colombie-Britannique) V8L 4B2.

Il est possible de visiter le navire du lundi au vendredi, de 8 h à 16 h.

10.0 Besoins concernant les déplacements (s'il y a lieu)

Tous les frais de déplacement doivent être engagés par l'entrepreneur et inclus dans le prix de la soumission.