



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

**REQUEST FOR PROPOSAL
DEMANDE DE PROPOSITION**

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

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

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

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

Comments - Commentaires

Title - Sujet 8.0-8.2m SOLAS Rescue OB RIBs	
Solicitation No. - N° de l'invitation F7044-170075/B	Date 2018-04-20
Client Reference No. - N° de référence du client F7044-170075	
GETS Reference No. - N° de référence de SEAG PW-\$XLV-166-7498	
File No. - N° de dossier XLV-7-40236 (166)	CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME
Solicitation Closes - L'invitation prend fin at - à 02:00 PM on - le 2018-06-04	Time Zone Fuseau horaire Pacific Daylight Saving Time PDT
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: Castle, David G.	Buyer Id - Id de l'acheteur xlv166
Telephone No. - N° de téléphone (250) 217-6555 ()	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

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

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

TABLE DES MATIÈRES

PARTIE 1 - RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX	2
1.1 EXIGENCES RELATIVES À LA SÉCURITÉ	2
1.2 ÉNONCÉ DES TRAVAUX	2
1.3 COMPTE RENDU.....	2
1.4 ACCORDS COMMERCIAUX	2
PARTIE 2 - INSTRUCTIONS À L'INTENTION DES SOUMISSIONNAIRES	3
2.1 INSTRUCTIONS, CLAUSES ET CONDITIONS UNIFORMISÉES	3
2.2 PRÉSENTATION DES SOUMISSIONS	3
2.3 DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS - EN PÉRIODE DE SOUMISSION	3
2.4 LOIS APPLICABLES.....	3
PARTIE 3 - INSTRUCTIONS POUR LA PRÉPARATION DES SOUMISSIONS	4
3.1 INSTRUCTIONS POUR LA PRÉPARATION DES SOUMISSIONS	4
3.2 SECTION I : SOUMISSION TECHNIQUE	4
3.3 SECTION II : SOUMISSION FINANCIÈRE	6
3.4 SECTION III : ATTESTATIONS.....	6
PARTIE 4 - PROCÉDURES D'ÉVALUATION ET MÉTHODE DE SÉLECTION	7
4.1 PROCÉDURES D'ÉVALUATION	7
4.2 MÉTHODE DE SÉLECTION	11
PARTIE 5 - ATTESTATIONS	12
5.1 ATTESTATIONS EXIGÉES AVEC LA SOUMISSION	12
5.2 ATTESTATIONS PRÉALABLES À L'ATTRIBUTION DU CONTRAT ET RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES	12
PARTIE 6 – CLAUSES DU CONTRAT SUBSÉQUENT	13
6.1 EXIGENCES RELATIVES À LA SÉCURITÉ	13
6.2 ÉNONCÉ DES TRAVAUX	13
6.4 DURÉE DU CONTRAT	13
6.5 RESPONSABLES.....	14
6.6 PAIEMENT	15
6.8 ATTESTATIONS ET RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES	17
6.10 CALENDRIER DE PROJET	17
6.11. RAPPORTS PÉRIODIQUES.....	18
6.12. CLAUDE DU GUIDE DES CUA	18
6.13. NIVEAUX DE QUALIFICATION.....	18
6.14. SYSTÈME DE GESTION DE LA QUALITÉ.....	18
6.15 RÉUNION POSTÉRIEURE D'EXÉCUTION DES TRAVAUX.....	19
6.16 MANUELS	19
6.17 INSPECTIONS ET ESSAIS.....	19
6.18 MATÉRIEL FOURNI PAR LE GOUVERNEMENT.....	19
6.19 EXIGENCES EN MATIÈRE D'ASSURANCE	19
6.20 LOIS APPLICABLES.....	23
6.21 ORDRE DE PRIORITÉ DES DOCUMENTS.....	23
6.22. ACCEPTATION	23

ANNEXE A – ÉNONCÉ DES BESOINS TECHNIQUES.....	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.
ANNEXE B – QUESTIONS DES SOUMISSIONNAIRES ET RÉPONSES DU CANADA	8
ANNEXE C - INSPECTION/ASSURANCE DE LA QUALITÉ/CONTRÔLE DE LA QUALITÉ	9
ANNEXE D – FEUILLE DE PRÉSENTATION DE LA SOUMISSION FINANCIÈRE DÉTAILLÉE	12
ANNEXE E – LISTE DES SOUS-TRAITANTS.....	14
ANNEXE F – RENSEIGNEMENTS REQUIS POUR LA VÉRIFICATION DES DISPOSITIONS RELATIVES À L'INTÉGRITÉ ...	15
ANNEXE G – LISTE DE VÉRIFICATION DE L'OFFRE.....	16
ANNEXE H - DE LA PARTIE 3 DE LA DEMANDE DE SOUMISSIONS	18

PARTIE 1 - RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

1.1 Exigences relatives à la sécurité

Ce besoin ne comporte aucune exigence relative à la sécurité.

1.2. Énoncé des travaux

Peches et Oceans Canada besoin Cinq (5) canots pneumatiques rapides de sauvetage à coque rigide en plastique renforcé de fibre de verre de 8,0 à 8,2 m avec deux moteurs hors bord, certifiés selon la Convention SOLAS de l'OMI et avec remorque. Completion juin 1,2019.

1.3. Compte rendu

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

1.4. Accords commerciaux

Le besoin est assujetti aux dispositions de l'Accord sur les marchés publics de l'Organisation mondiale du commerce (AMP-OMC), de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA), de l'Accord économique et commercial global (AECG) entre le Canada et l'Union européenne, et de l'Accord de libre-échange canadien (ALEC).

Le Processus de conformité des soumissions en phases (« PCSP ») s'applique à ce besoin

PARTIE 2 - INSTRUCTIONS À L'INTENTION DES SOUMISSIONNAIRES

2.1 Instructions, clauses et conditions uniformisées

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

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

Le document 2003 (2017-04-27) Instructions uniformisées - biens ou services - besoins concurrentiels, est incorporé par renvoi dans la demande de soumissions et en fait partie intégrante.

2.1.1 Clauses du Guide des CCUA

B3000T, 2006-06-16, Produits équivalents
A9125T, 2007-05-25, Convention collective valide

2.2 Présentation des soumissions

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

2.3 Demandes de renseignements - en période de soumission

Toutes les demandes de renseignements doivent être présentées par écrit à l'autorité contractante au moins **4 jours civils** avant la date de clôture des soumissions. Pour ce qui est des demandes de renseignements reçues après ce délai, il est possible qu'on ne puisse pas y répondre.

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

2.4 Lois applicables

Tout contrat subséquent sera interprété et régi selon les lois en vigueur dans la **Colombie Britannique** et les relations entre les parties seront déterminées par ces lois.

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

PARTIE 3 - INSTRUCTIONS POUR LA PRÉPARATION DES SOUMISSIONS

3.1. Instructions pour la préparation des soumissions

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

- Section I : Soumission technique – deux (2) exemplaires papier
- Section II : Soumission financière – un (1) exemplaire papier
- Section III : Attestations – un (1) exemplaire papier

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

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

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

En avril 2006, le Canada a approuvé une politique exigeant que les agences et ministères fédéraux prennent les mesures nécessaires pour incorporer les facteurs environnementaux dans le processus d'approvisionnement Politique d'achats écologiques (<http://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/ecologisation-greening/achats-procurement/politique-policy-fra.html>).

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

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

3.2 Section I : Soumission technique

Dans leur soumission technique, les soumissionnaires devraient démontrer leur compréhension des exigences contenues dans la demande de soumissions et expliquer comment ils répondront à ces exigences. Les soumissionnaires devraient démontrer leur capacité de façon complète, concise et claire pour effectuer les travaux.

Énoncé des besoins techniques, annexe A, est entièrement obligatoire. La soumission technique devrait traiter clairement et de manière suffisamment approfondie des points faisant l'objet des critères d'évaluation en fonction desquels la soumission sera évaluée. Il ne suffit pas de reprendre simplement les énoncés contenus dans la demande de soumissions. Afin de faciliter l'évaluation de la soumission, le Canada demande que les soumissionnaires reprennent les sujets dans l'ordre des critères d'évaluation, sous les mêmes rubriques. Pour éviter les recoupements, les soumissionnaires peuvent faire référence à différentes sections de leur soumission en indiquant le numéro de l'alinéa et de la page où le sujet visé est déjà traité.

3.2.1 Liste de vérification du dossier de soumission et Confirmation technique

Les soumissionnaires doivent passer en revue l'**Annexe G – Liste de vérification de l'offre** dans le cadre de leur offre technique.

3.2.2 Plans des essais et des inspections (PEI)

- 1. Le soumissionnaire doit joindre à sa proposition un plan d'inspection et les procédures d'essais qui seront utilisés pour vérifier, tester et inspecter tous les composants et systèmes du bateau du début de la construction jusqu'à la fin. Le PEI doit être conforme avec l'**annexe C** attachée à cette DP.
- 2. Le soumissionnaire doit décrire le processus par lequel il va aborder et résoudre les problèmes ou retards dans la fabrication, les installations, les essais et la livraison du bateau.

3.2.3 Dessins et autres documents

Le soumissionnaire doit joindre à sa soumission technique les dessins énumérés ci-dessous ainsi que tous les dessins et autres documents requis selon les quantités et les formats décrits à l'annexe A, **d'Énoncé des besoins techniques**.

- a) l'ébauche du calcul de la stabilité;
- b) le poids légal calculé;
- c) dispositions générales;
- d) des dessins de structure montrant un plan du pont, un plan axial et les détails de la construction des membrures;
- e) un plan de formes détaillé;
- f) un dessin du système d'alimentation de carburant.

3.2.4 Sous-traitants

Les soumissionnaires présenteront une **liste des sous-traitants dûment remplie à l'annexe E** de la soumission technique.

3.2.5 Expérience en construction de navires

Le soumissionnaire doit fournir des preuves objectives d'expérience dans la construction d'embarcation navires de la taille, le type et la complexité qui font l'objet de la demande de proposition. Pour démontrer cette expérience, le soumissionnaire doit fournir :

- (a) La liste détaillée de ces navires construits en vertu du TP 1332, Norme de Construction des pour les petits bâtiments. Embarcation autre qu'une embarcation de plaisance, dernière édition, au cours des 5 dernières années
- (b) Des photographies de navires énumérés
- (c) (pour le TP 1332 énuméré Embarcation autre qu'une embarcation de plaisance, vendu au cours des 5 dernières années seulement) les coordonnées de l'acheteur et la date de vente

Le soumissionnaire doit également fournir des détails sur la façon dont les matériaux et l'équipement utilisés dans la construction, la fabrication du bateau proposé sont adaptés aux conditions d'exploitation et environnementales que le navire peut rencontrer

3.2.6 Capacité en génie navale

Le soumissionnaire doit fournir des preuves objectives que ce soit des capacités à l'interne, ou à un engagement écrit pour la durée du contrat d'un sous-traitant qualifiée afin de fournir des services de dessins et de génie maritime. Un sous-traitant qualifié est définie comme ayant fourni ces services sur des projets de construction d'embarcations similaires (même taille, type et de complexité)

3.2.7 Système d'assurance de la qualité de l'entrepreneur

1. Le soumissionnaire devra produire une preuve tangible confirmant qu'il a un programme d'assurance de la qualité qui sera en place pendant l'exécution des travaux et qui aborde les éléments de contrôle de la qualité ci-dessous.
2. Cette preuve tangible pourra prendre la forme d'un exemplaire de son Manuel d'assurance de la qualité qui traite de chacun de ces éléments.
3. Le soumissionnaire doit également fournir au moins un (1) échantillon de registres de contrôle de la qualité utilisés lors de la construction du dernier bâtiment de mer à son établissement.
4. Les éléments de contrôle de la qualité doivent comprendre à tout le moins :
le Manuel d'assurance de la qualité ou une description du programme d'assurance de la qualité;
le plan d'inspection et d'essai; l'inspection finale; les registres de contrôle de la qualité.

3.2.8 Exigences en matière d'assurance

Le soumissionnaire doit fournir une lettre d'un courtier ou d'une compagnie d'assurances autorisée à faire des affaires au Canada stipulant que le soumissionnaire, s'il obtient un contrat à la suite de la demande de soumissions, peut être assuré conformément aux exigences en matière d'assurance décrites à la

Partie 6, Clause du contrat subséquent 6.19.

Si l'information n'est pas fournie dans la soumission, L'autorité contractante informera le soumissionnaire et lui donnera un délai de temps dans lequel répondre à l'exigence. Tout défaut de se conformer à la demande de l'autorité contractante et se conformer aux exigences dans ce délai rendra la soumission non recevable.

3.2.9 Certification relative aux normes de soudage – soumission

1. Les travaux de soudage doivent être effectués par un soudeur certifié par le Bureau canadien de soudage (BCS) selon les normes de l'Association canadienne de normalisation (CSA) suivantes :
 - a. CSA W47.2 (version courante), Certification des compagnies de soudage par fusion de l'aluminium
2. Avant l'attribution du contrat et dans les 48 heures suivant la demande écrite de l'autorité contractante, le soumissionnaire retenu doit fournir une preuve démontrant sa certification par le BCS selon les normes en matière de soudage émises par la CSA.

3.3 Section II : Soumission financière

Les soumissionnaires doivent présenter leur soumission financière en conformité avec la **FEUILLE DE PRÉSENTATION DE LA SOUMISSION FINANCIÈRE DÉTAILLÉE à l'annexe D.**

3.3.1 Fluctuation du taux de change

C3011T, 2013-11-06, Fluctuation du taux de change

3.3.2 Capacité financière

A9033T, 2012-07-16, Capacité financière

3.3.3 Travaux imprévus

Les soumissionnaires fournissent les renseignements requis à l'annexe D, article D-3. Les travaux imprévus sont inclus dans la base de paiement, ils sont pris en compte dans l'évaluation des soumissions.

3.3.4 Paiement électronique de factures – soumission

Si vous êtes disposés à accepter le paiement de factures au moyen d'instruments de paiement électronique, compléter l'annexe « H » Instruments de paiement électronique, afin d'identifier lesquels sont acceptés.

Si l'annexe « H » Instruments de paiement électronique n'a pas été complétée, il sera alors convenu que le paiement de factures au moyen d'instruments de paiement électronique ne sera pas accepté.

L'acceptation des instruments de paiement électronique ne sera pas considérée comme un critère d'évaluation.

3.4 Section III : Attestations

Les soumissionnaires présentent les attestations exigées à la partie 5.

PARTIE 4 - PROCÉDURES D'ÉVALUATION ET MÉTHODE DE SÉLECTION

4.1 Procédures d'évaluation

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

Le Canada appliquera le Processus de conformité des soumissions en phases décrit ci-dessous.

4.1.1 Processus de conformité des soumissions en phases

4.1.1.1 (2017-11-03) Généralités

- (a) Pour ce besoin, le Canada applique le PCSP tel que décrit ci-dessous.
- (b) Nonobstant tout examen par le Canada aux phases I ou II du Processus, les soumissionnaires sont et demeureront les seuls et uniques responsables de l'exactitude, de l'uniformité et de l'exhaustivité de leurs soumissions, et le Canada n'assume, en vertu de cet examen, aucune obligation ni de responsabilité envers les soumissionnaires de relever, en tout ou en partie, toute erreur ou toute omission, dans les soumissions ou en réponse à toute communication provenant d'un soumissionnaire.

LE SOUMISSIONNAIRE RECONNAÎT QUE LES EXAMENS LORS DES PHASES I ET II DU PRÉSENT PROCESSUS NE SONT QUE PRÉLIMINAIRES ET N'EMPÊCHENT PAS QU'UNE SOUMISSION SOIT NÉANMOINS JUGÉE NON RECEVABLE À LA PHASE III, ET CE, MÊME POUR LES EXIGENCES OBLIGATOIRES QUI ONT FAIT L'OBJET D'UN EXAMEN AUX PHASES I OU II, ET MÊME SI LA SOUMISSION AURAIT ÉTÉ JUGÉE RECEVABLE À UNE PHASE ANTÉRIEURE. LE CANADA PEUT DÉTERMINER À SA DISCRÉTION QU'UNE SOUMISSION NE RÉPOND PAS À UNE EXIGENCE OBLIGATOIRE À N'IMPORTE QUELLE DE CES PHASES. LE SOUMISSIONNAIRE RECONNAÎT ÉGALEMENT QUE MALGRÉ LE FAIT QU'IL AIT FOURNI UNE RÉPONSE À UN AVIS OU À UN RAPPORT D'ÉVALUATION DE LA CONFORMITÉ (REC) (TEL QUE CES TERMES SONT DÉFINIS PLUS BAS) QU'IL EST POSSIBLE QUE CETTE RÉPONSE NE SUFFISE PAS POUR QUE SA SOUMISSION SOIT JUGÉE CONFORME AUX AUTRES EXIGENCES OBLIGATOIRES.

- (c) Le Canada peut, à sa propre discrétion et à tout moment, demander et recevoir de l'information de la part du soumissionnaire afin de corriger des erreurs ou des lacunes administratives dans sa soumission, et cette nouvelle information fera partie intégrante de sa soumission. Ces erreurs pourraient être, entre autres : une signature absente; une case non cochée dans un formulaire; une erreur de forme; l'omission d'un accusé de réception, du numéro d'entreprise d'approvisionnement ou même les coordonnées des personnes-ressources, c'est-à-dire leurs noms, leurs adresses et les numéros de téléphone; ou encore des erreurs d'inattention dans les calculs ou dans les nombres, et des erreurs qui n'affectent en rien les montants que le soumissionnaire a indiqué pour le prix ou pour tout composant du prix. Ainsi, le Canada a le droit de demander ou de recevoir toute information après la date de clôture de l'invitation à soumissionner uniquement lorsque l'invitation à soumissionner permet ce droit expressément. Le soumissionnaire disposera alors d'un délai indiqué pour fournir l'information requise. Toute information fournie hors délais sera refusée.
- (d) Le PCSP ne limite pas les droits du Canada en vertu du Guide des clauses et conditions uniformisées d'achat (CCUA) 2003 (27-04-2017) Instructions uniformisées – biens ou services – besoins concurrentiels, ni le droit du Canada de demander ou d'accepter toute information pendant la période de soumission ou après la clôture de cette dernière, lorsque la demande de soumissions confère expressément ce droit au Canada, ou dans les circonstances décrites au paragraphe (c).

- (e) Le Canada enverra un Avis ou un REC selon la méthode de son choix et à sa discrétion absolue. Le soumissionnaire doit soumettre sa réponse par la méthode stipulée dans l'Avis ou le REC. Les réponses sont réputées avoir été reçues par le Canada à la date et à l'heure qu'elles ont été livrées au Canada par la méthode indiquée dans l'Avis ou le REC et à l'adresse qui y figure. Un courriel de réponse autorisé dans l'Avis ou le REC est réputé reçu par le Canada à la date et à l'heure auxquelles il a été reçu dans la boîte de réception de l'adresse électronique indiquée dans l'Avis ou le REC. Un Avis, ou un REC, envoyé par le Canada au soumissionnaire à l'adresse fournie par celui-ci dans la soumission ou après l'envoi de celle-ci est réputé avoir été reçu par le soumissionnaire à la date à laquelle il a été envoyé par le Canada. Le Canada n'assume aucune responsabilité envers les soumissionnaires pour les soumissions retardataires, peu importe la cause.

4.1.1.2 (2018-03-13)

Phase I: Soumission financière:

- (a) Après la date et l'heure de clôture de cette demande de soumissions, le Canada examinera la soumission pour déterminer si elle comporte une soumission financière et si celle-ci contient toute l'information demandée par la demande de soumissions. L'examen par le Canada à la phase I se limitera à déterminer s'il y manque des informations exigées par la demande de soumissions à la soumission financière. Cet examen n'évaluera pas si la soumission financière répond à toute norme ou si elle est conforme à toutes les exigences de la demande.
- (b) L'examen par le Canada durant la phase I sera effectué par des fonctionnaires du ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux Canada.
- (c) Si le Canada détermine, selon sa discrétion absolue, qu'il n'y a pas de soumission financière ou qu'il manque toutes les informations demandées dans la soumission financière, la soumission sera alors jugée non recevable et sera rejetée.
- (d) Pour les soumissions autres que celles décrites au paragraphe (c), Canada enverra un avis écrit au soumissionnaire (« Avis ») identifiant où la soumission financière manque d'informations. Un soumissionnaire dont la soumission financière a été jugée recevable selon les exigences examinées lors de la phase I ne recevra pas d'Avis. De tels soumissionnaires n'auront pas le droit de soumettre de l'information supplémentaire relativement à leur soumission financière.
- (e) Les soumissionnaires qui ont reçu un Avis bénéficieront d'un délai indiqué dans l'Avis (la « période de grâce ») pour redresser les points indiqués dans l'Avis en fournissant au Canada, par écrit, l'information supplémentaire ou une clarification en réponse à l'Avis. Les réponses reçues après la fin de la période de grâce ne seront pas prises en considération par le Canada sauf dans les circonstances et conditions stipulées expressément dans l'avis.
- (f) Dans sa réponse à l'Avis, le soumissionnaire n'aura le droit de redresser que la partie de sa soumission financière indiquée dans l'Avis. Par exemple, lorsque l'Avis indique qu'un élément a été laissé en blanc, seule l'information manquante pourra ainsi être ajoutée à la soumission financière, excepté dans les cas où l'ajout de cette information entraînera nécessairement la modification des calculs qui ont déjà été présentés dans la soumission financière (p. ex. le calcul visant à déterminer le prix total). Les rajustements nécessaires devront alors être mis en évidence par le soumissionnaire et seuls ces rajustements pourront être effectués. Toutes les informations fournies doivent satisfaire aux exigences de

la demande de soumissions.

- (g) Toute autre modification apportée à la soumission financière soumise par le soumissionnaire sera considérée comme une nouvelle information et sera rejetée. Aucun changement ne sera autorisé à une quelconque autre section de la soumission du soumissionnaire. L'intégralité de l'information soumise conformément aux exigences de cette demande de soumissions en réponse à l'Avis remplacera **uniquement** la partie de la soumission financière originale telle qu'autorisée ci-dessus et sera utilisée pour le reste du processus d'évaluation des soumissions.
- (h) Le Canada déterminera si la soumission financière est recevable pour les exigences examinées à la phase I, en tenant compte de l'information supplémentaire ou de la clarification fournie par le soumissionnaire conformément à la présente section. Si la soumission financière n'est pas jugée recevable au regard des exigences examinées à la phase I à la satisfaction du Canada, la soumission financière sera jugée non recevable et rejetée.
- (i) Seules les soumissions jugées recevables conformément aux exigences examinées à la phase I à la satisfaction du Canada seront examinées à la phase II.

4.1.1.3 (2018-03-13) Phase II : Soumission technique

- (a) L'examen par le Canada au cours de la phase II se limitera à une évaluation de la soumission technique afin de vérifier si le soumissionnaire a respecté toutes les exigences obligatoires d'admissibilité. Cet examen n'évalue pas si la soumission technique répond à une norme ou répond à toutes les exigences de la soumission. Les exigences obligatoires d'admissibilité sont les critères techniques obligatoires tels qu'ainsi décrits dans la présente demande de soumissions comme faisant partie du Processus de conformité des soumissions en phases. Les critères techniques obligatoires qui ne sont pas identifiés dans la demande de soumissions comme faisant partie du PCSP ne seront pas évalués avant la phase III.
- (b) Le Canada enverra un avis écrit au soumissionnaire REC précisant les exigences obligatoires d'admissibilité que la soumission n'a pas respectées. Un soumissionnaire dont la soumission a été jugée recevable au regard des exigences examinées au cours de la phase II recevra un REC qui précisera que sa soumission a été jugée recevable au regard des exigences examinées au cours de la phase II. Le soumissionnaire en question ne sera pas autorisé à soumettre des informations supplémentaires en réponse au REC.
- (c) Le soumissionnaire disposera de la période de temps précisée dans le REC (« période de grâce ») pour remédier à l'omission de répondre à l'une ou l'autre des exigences obligatoires d'admissibilité inscrites dans le REC en fournissant au Canada, par écrit, des informations supplémentaires ou des clarifications en réponse au REC. Les réponses reçues après la fin de la période de grâce ne seront pas prises en considération par le Canada sauf, dans les circonstances et conditions expressément prévues par le REC.

- (d) La réponse du soumissionnaire doit adresser uniquement les exigences obligatoires d'admissibilité énumérées dans le rapport d'évaluation de conformité (REC) et considérées comme non accomplies, et doit inclure uniquement les renseignements nécessaires pour ainsi se conformer aux exigences. Toutefois, dans le cas où une réponse aux exigences obligatoires d'admissibilité énumérées dans le REC entraînera nécessairement la modification d'autres renseignements qui sont déjà présents dans la soumission, les rajustements nécessaires devront être mis en évidence par le soumissionnaire. La réponse au REC ne doit pas inclure de changement à la soumission financière. Toute autre information supplémentaire qui n'est pas requise pour se conformer aux exigences ne sera pas prise en considération par le Canada.
- (e) La réponse du soumissionnaire au REC devra spécifier, pour chaque cas, l'exigence obligatoire d'admissibilité du REC à laquelle elle répond, notamment en identifiant le changement effectué dans la section correspondante de la soumission initiale, et en identifiant dans la soumission initiale les modifications nécessaires qui en découlent. Pour chaque modification découlant de la réponse aux exigences obligatoires d'admissibilité énumérées dans le REC, le soumissionnaire doit expliquer pourquoi une telle modification est nécessaire. Il n'incombe pas au Canada de réviser la soumission du soumissionnaire; il incombe plutôt au soumissionnaire d'assumer les conséquences si sa réponse au REC n'est pas effectuée conformément au présent paragraphe. Toutes les informations fournies doivent satisfaire aux exigences de la demande de soumissions.
- (f) Tout changement apporté à la soumission par le soumissionnaire en dehors de ce qui est demandé, sera considéré comme étant de l'information nouvelle et ne sera pas prise en considération. L'information soumise selon les exigences de cette demande de soumissions en réponse au REC remplacera, intégralement et **uniquement** la partie de la soumission originale telle qu'elle est autorisée dans cette section.
- (g) Les informations supplémentaires soumises pendant la phase II et permises par la présente section seront considérées comme faisant partie de la soumission et seront prises en compte par le Canada dans l'évaluation de la soumission lors de la phase II que pour déterminer si la soumission respecte les exigences obligatoires admissibles. Celles-ci ne seront utilisées à aucune autre phase de l'évaluation pour augmenter ou diminuer les notes que la soumission originale pourrait obtenir sans les avantages de telles informations additionnelles. Par exemple, un critère obligatoire admissible qui exige l'obtention d'un nombre minimum de points pour être considéré conforme sera évalué à la phase II afin de déterminer si cette note minimum obligatoire aurait été obtenue si le soumissionnaire n'avait pas soumis les renseignements supplémentaires en réponse au REC. Dans ce cas, la soumission sera considérée comme étant conforme par rapport à ce critère obligatoire admissible et les renseignements supplémentaires soumis par le soumissionnaire lieront le soumissionnaire dans le cadre de sa soumission, mais la note originale du soumissionnaire, qui était inférieure à la note minimum obligatoire pour ce critère obligatoire admissible, ne changera pas, et c'est cette note originale qui sera utilisée pour calculer les notes pour la soumission.
- (h) Le Canada déterminera si la soumission est recevable pour les exigences examinées à la phase II, en tenant compte de l'information supplémentaire ou de la clarification fournie par le soumissionnaire conformément à la présente section. Si la soumission n'est pas jugée recevable selon des exigences examinées à la phase II à la satisfaction du Canada, la soumission financière sera jugée non recevable et rejetée.
- (i) Uniquement les soumissions jugées recevables selon les exigences examinées à la phase II et à la satisfaction du Canada seront ensuite évaluées à la phase III.

1.1.1.4 (18-03-13) Phase III : Évaluation finale de la soumission

- (a) À la phase III, le Canada complétera l'évaluation de toutes les soumissions jugées recevables selon les exigences examinées à la phase II. Les soumissions seront évaluées par rapport à l'ensemble des exigences de la demande de soumissions, y compris les exigences d'évaluation technique et financière.
- (b) Une soumission sera jugée non recevable et sera rejetée si elle ne respecte pas toutes les exigences d'évaluation obligatoires de la demande de soumissions.

4.1.2 Évaluation technique

4.1.2.1 Critères techniques obligatoires

Pour que la proposition du soumissionnaire soit conforme, celle-ci doit, à la satisfaction du Canada :

- a) Répondre à toutes les exigences de l'annexe « A », l'Énoncé des besoins techniques;
- b) Fournir tous les renseignements requis à la PARTIE 3 – INSTRUCTIONS POUR LA PRÉPARATION DES SOUMISSIONS.

Le Processus de conformité des soumissions en phases s'appliquera à tous les exigences techniques obligatoires.

4.1.3 Évaluation financière

A0222T, 2014-06-26, Évaluation du prix - soumissionnaires établis au Canada et à l'étranger

4.. Méthode de sélection

Une soumission doit respecter les exigences de la demande de soumissions et satisfaire à tous les critères d'évaluation techniques obligatoires pour être déclarée recevable. On recommandera l'attribution d'un contrat à la soumission recevable comportant le prix évalué le plus bas.

Une exigence obligatoire est décrite par les mots « doit », « devrait », « devra », « est requis » ou « est obligatoire ».

PARTIE 5 - ATTESTATIONS

Les soumissionnaires doivent fournir les attestations et la documentation exigées pour qu'un contrat leur soit attribué.

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

L'autorité contractante aura le droit de demander des renseignements supplémentaires pour vérifier les attestations du soumissionnaire. À défaut de répondre à cette demande, la soumission sera également déclarée non recevable ou sera considérée comme un manquement au contrat.

5.1 Attestations exigées avec la soumission

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

5.1.1 Dispositions relatives à l'intégrité - déclaration de condamnation à une infraction

Conformément aux dispositions relatives à l'intégrité des instructions uniformisées, tous les soumissionnaires doivent présenter avec leur soumission, **s'il y a lieu**, le formulaire de déclaration d'intégrité disponible sur le site Web [Intégrité – Formulaire de déclaration](http://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/ci-if/declaration-fra.html) (<http://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/ci-if/declaration-fra.html>), afin que leur soumission ne soit pas rejetée du processus d'approvisionnement.

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

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

5.2.1 Dispositions relatives à l'intégrité – documentation exigée

Conformément à l'article intitulé Renseignements à fournir lors d'une soumission, de la passation d'un contrat ou de la conclusion d'un accord immobilier de la [Politique d'inadmissibilité et de suspension](http://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/ci-if/politique-policy-fra.html) (<http://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/ci-if/politique-policy-fra.html>), le soumissionnaire doit présenter la documentation exigée, s'il y a lieu, afin que sa soumission ne soit pas rejetée du processus d'approvisionnement.

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

En présentant une soumission, le soumissionnaire atteste que le soumissionnaire, et tout membre de la coentreprise si le soumissionnaire est une coentreprise, n'est pas nommé dans la liste des « soumissionnaires à admissibilité limitée du PCF » du Programme de contrats fédéraux (PCF) pour l'équité en matière d'emploi disponible au bas de la page du site Web [d'Emploi et Développement social Canada \(EDSC\) – Travail](https://www.canada.ca/fr/emploi-developpement-social/programmes/equite-emploi/programme-contrats-federaux.html#s4) (<https://www.canada.ca/fr/emploi-developpement-social/programmes/equite-emploi/programme-contrats-federaux.html#s4>).

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

PARTIE 6 – CLAUSES DU CONTRAT SUBSÉQUENT

The following clauses and conditions apply to and form part of any contract resulting from the bid solicitation.

6.1. Exigences relatives à la sécurité

Ce besoin ne comporte aucune exigence relative à la sécurité.

6.2 Énoncé des travaux

Peches et Oceans Canada, besoin Cinq (5) canots pneumatiques rapides de sauvetage à coque rigide en plastique renforcé de fibre de verre de 8,0 à 8,2 m avec deux moteurs hors bord, certifiés selon la Convention SOLAS de l'OMI et avec remorque conformément à l'Énoncé des travaux en annexe A et aux modalités d'inspection en annexe C, Inspection/assurance de la qualité/contrôle de la qualité.

6.2.1 Biens optionnels

L'entrepreneur accorde au Canada l'option irrévocable d'acquérir jusqu'à un (10) bateau supplémentaire muni d'une remorque, tel que décrit à l'annexe A du contrat, selon les mêmes conditions et aux prix indiqués dans la base de paiement du contrat. L'option ne peut être exercée que par l'autorité contractante et sera confirmée, à des fins administratives seulement, par une modification au contrat.

L'autorité contractante peut exercer l'option dans les douze (12) mois suivant l'attribution du contrat en envoyant un avis écrit à l'entrepreneur.

6.3 Clauses et conditions uniformisées

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

6.3.1 Conditions générales

2030, 2016-06-04, Besoins plus complexes de biens s'appliquent au contrat et en font partie intégrante.

6.3.2 Conditions générales supplémentaires

1028, 2010-08-16, Construction de bateau – Prix ferme, s'applique au contrat et en fait partie intégrante.

La Condition générale supplémentaire 1028, article 02 (2010-08-16), Exécution des travaux, incorporée ci-dessus par renvoi, est modifiée comme suit :

Supprimer le paragraphe 1, Main-d'œuvre canadienne, en entier.

La Condition générale supplémentaire 1028, article 12 (2010-08-16), Garantie, incorporée ci-dessus par renvoi, est modifiée comme suit :

Supprimer le paragraphe 3 en entier et le remplacer par ce qui suit :

« La période de garantie du bateau, à compter de la date de sa livraison et d'acceptation par le Canada est de :

- a) douze (12) mois pour les machines de propulsion et les installations auxiliaires, les raccords et les équipements divers (à l'exclusion du matériel fourni par le gouvernement);
- b) vingt-quatre (24) mois pour la coque du navire et les travaux de soudure. »

6.4. Durée du contrat

6.4.1 Date de livraison

Tous les livrables doivent être livrés le ou avant le _____.

6.4.2 Lieux de livraison

DFO-MPO

IOS
Sidney (Colombie-Britannique) V9A 2P1

6.4.3 Instructions d'expédition – livraison à destination

1. Les biens doivent être expédiés et livrés au point de destination précisé dans le contrat : Selon les Incoterms 2000 rendu droits acquittés (DDP) au lieux de livraison énumérés à l'article 6.4.2.
2. L'entrepreneur est responsable de l'ensemble des frais de livraison, de l'installation de l'entrepreneur aux lieux de destination, y compris les frais d'administration, l'assurance et les risques de transport.

6.5. Responsables

6.5.1 Autorité contractante

L'autorité contractante pour le contrat est :
Dave Castle
Spécialiste en approvisionnement
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Direction générale des approvisionnements
401-1230 Government Street, Victoria B.C. V8W 3X4
Téléphone : 250-217-6555
Courriel : david.castle@pwgsc-tpsgc.gc.ca

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

6.5.2 Responsable technique

Le responsable technique pour le contrat est fournie à l'attribution du contrat.

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

6.5.3 Responsable de l'inspection

L'autorité responsable de l'inspection pour le contrat est fournie à l'attribution du contrat.

Le responsable de l'inspection représente le ministère ou l'organisme pour lequel les travaux sont exécutés en vertu du contrat et est responsable de l'inspection des travaux et de l'acceptation des travaux achevés. Le responsable de l'inspection pourra être représenté sur place par un inspecteur désigné et tout autre inspecteur du gouvernement du Canada désigné de temps à autre pour soutenir l'inspecteur désigné.

6.5.4 Représentant de l'entrepreneur

Nom et numéro de téléphone de la personne responsable pour :

Renseignements généraux :

Nom : _____ Numéro de téléphone : _____
Numéro de télécopieur : _____ Courriel : _____

Suivi de livraison :

Nom : _____ Numéro de téléphone : _____

Numéro de télécopieur : _____ Courriel : _____

6.6 Paiement

6.6.1 Base de paiement

À condition de remplir de façon satisfaisante toutes ses obligations en vertu du contrat, l'entrepreneur sera payé un prix ferme de _____\$. Les droits de douane sont inclus et la taxe sur les Applicable taxes est en sus, s'il y a lieu.

Le Canada ne paiera pas l'entrepreneur pour tout changement à la conception, ou toute modification ou interprétation des travaux, à moins que ces changements aient été approuvés par écrit par l'autorité contractante avant d'être intégrés aux travaux.

6.6.2 Tarifs des services externes / marge bénéficiaire sur le matériel

Les tarifs ci-après doivent être inclus dans la soumission et sont inclus à la Base de paiement, qui est valide pour la durée du contrat :

Tarif horaire ferme pour les services externes : _____ \$ l'heure;

Marge bénéficiaire sur le matériel et la sous-traitance : 10 %.

6.6.3 Travaux imprévus :

a) Ventilation des prix :

L'entrepreneur doit fournir, sur demande, une ventilation de prix pour tous les travaux imprévus, par activité, en fonction des métiers, des heures-personnes, du matériel, des contrats de sous-traitance et des services.

b) Prix calculés au prorata :

Les heures et les prix pour les travaux non prévus seront calculés à partir de données passées comparables pertinentes pour des travaux semblables effectués à la même installation ou seront déterminés proportionnellement aux coûts des travaux proposés dans le contrat pour les mêmes zones du navire.

c) Paiement pour les travaux imprévus :

L'entrepreneur sera payé pour les travaux non prévus qui s'avèrent nécessaires et qui sont autorisés par le Canada. Les travaux imprévus autorisés seront calculés comme suit :

6.6.3.1 Nombre d'heures (à négocier) X _____ \$, montant correspondant au tarif de services ferme de l'entrepreneur pour la main-d'œuvre, y compris les frais généraux et les bénéfices, plus le prix de revient réel des matériaux, auquel sera ajoutée une marge bénéficiaire de 10 p. 100 – droits de douane inclus et taxes applicables en sus. Le tarif d'imputation horaire ferme et la marge bénéficiaire sur le matériel demeureront fermes pour la durée du contrat et toutes autres modifications s'y rattachant.

6.6.3.2 Nonobstant les définitions ou les termes utilisés ailleurs dans le présent document ou dans le Système de gestion des coûts de l'entrepreneur, lors de la négociation des heures de travail pour les travaux imprévus, TPSGC tiendra uniquement compte des heures de travail directement liées aux travaux pertinents. Les éléments des frais de main-d'œuvre connexes mentionnés au paragraphe 6.3.3.3 ci-dessous ne seront pas négociés, mais seront pris en compte conformément au paragraphe 6.3.3.3.

6.6.3.3 Une Indemnité pour les frais de main-d'œuvre connexes comme la gestion, la supervision directe, les achats, la manutention, l'assurance de la qualité et les rapports connexes, les premiers soins, les inspections de dégazage et les rapports connexes, et l'établissement de prévisions sera incluse comme frais généraux pour établir le *tarif d'imputation pour la main-d'œuvre* indiqué en 6.6.2 ci-dessus.

6.6.3.4 Le taux de majoration de 10 p. 100 pour les matériaux s'appliquera également aux coûts des contrats de sous-traitance. Le taux de majoration comprend toutes les indemnités pour la gestion

des matériaux et de la sous-traitance qui n'entrent pas dans le tarif d'imputation pour la main-d'œuvre. L'entrepreneur n'aura pas droit à une indemnité distincte pour l'achat et la manutention des matériaux ou pour l'administration de la sous-traitance.

6.6.4 Paiement des carburants, des huiles et des lubrifiants

L'entrepreneur devra fournir et payer l'ensemble des carburants, des huiles et des lubrifiants hydrauliques et autres lubrifiants nécessaires pour charger complètement tous les systèmes nécessaires au fonctionnement de la machinerie et des autres biens d'équipement, de même que pour l'exécution de l'ensemble des essais et des épreuves.

6.6.5 Services d'ingénierie et de supervision sur le terrain

Si les services de représentants du service sur le terrain ou de surveillance sont requis dans le cadre des travaux, le coût de ces services sera compris dans le coût total. L'entrepreneur est responsable de la performance de tous les sous-traitants et des services d'ingénierie et de supervision sur le terrain.

6.6.6 Limite de prix

Le Canada ne paiera pas l'entrepreneur pour tout changement à la conception, toute modification ou interprétation des travaux, à moins que ces changements à la conception, ces modifications ou ces interprétations n'aient été approuvés par écrit par l'autorité contractante avant d'être intégrés aux travaux.

6.6.7 Méthode de paiement - Paiement multiples

Le Canada paiera l'entrepreneur lorsque des unités auront été complétés et livrés conformément aux dispositions de paiement du contrat si :

- a. une facture exacte et complète ainsi que tout autre document exigé par le contrat ont été soumis conformément aux instructions de facturation prévues au contrat;
- b. tous ces documents ont été vérifiés par le Canada;
- c. les travaux livrés ont été acceptés par le Canada.

6.6.8 Paiement électronique de factures – contrat

L'entrepreneur accepte d'être payé au moyen de l'un des instruments de paiement électronique suivants :

- a. Dépôt direct (national et international) ;
- b. Échange de données informatisées (EDI) ;
- c. Virement télégraphique (international seulement) ;

6.7. Instructions relatives à la facturation

L'entrepreneur doit présenter des factures conformément aux exigences énoncées dans les Conditions générales 2030 – besoins plus complexes de biens, à la clause 13.

Les factures doivent être préparées et envoyées à :

Peches et Oceans Canada
200 Kent Street
Ottawa, Ont K1A 0F6
Attn : Ken Aker

Une copie de la facture originale doit être transmise à l'autorité contractante indiquée dans la **section 6.5.1.**

6.7.1 Retenue de garantie

Une retenue de 3 % sera appliquée aux demandes de paiement. Cette retenue sera payable par le Canada à l'expiration de la période de garantie de 90 jours qui s'applique aux travaux. Les taxes applicables, selon le cas, doivent être calculées pour le montant total de la demande, avant l'application de la retenue de 3 %. Au moment de la demande de la retenue de 3 %, il n'y aura pas de taxe applicable à payer, car celles-ci ont été incluses dans les paiements précédents.

6.7.2 Retenue de travail incomplet

En plus du montant retenu en vertu de la clause de retenue de la garantie, une retenue correspondant au double de la valeur estimative des travaux non complétés s'appliquera jusqu'à l'achèvement des travaux. Les taxes applicables seront calculées selon ce montant retenu non compensé et versées au moment où la retenue de garantie non compensée sera levée.

6.8 Attestations et renseignements supplémentaires

6.8.1 Conformité

À moins d'indication contraire, le respect continu des attestations fournies par l'entrepreneur avec sa soumission ou préalablement à l'attribution du contrat, ainsi que la coopération constante quant aux renseignements supplémentaires, sont des conditions du contrat et leur non-respect constituera un manquement de la part de l'entrepreneur. Les attestations pourront faire l'objet de vérifications par le Canada pendant toute la durée du contrat.

6.9 Certification relative au soudage - contrat

1. L'entrepreneur doit s'assurer que le soudage est effectué par un soudeur certifié par le Bureau canadien du soudage (BCS) selon les exigences des normes suivantes de l'Association canadienne de normalisation (CSA) :
 - a) CSA W47.2 (version courante), Certification des compagnies de soudage par fusion de l'aluminium
2. En outre, le soudage doit être effectué conformément aux exigences des dessins et des spécifications qui s'appliquent.
3. Avant le début de tout travail de fabrication, et à la demande du responsable de l'inspection, l'entrepreneur doit fournir des procédures de soudage approuvées et(ou) une liste du personnel qu'il souhaite utiliser pour effectuer les travaux. Cette liste doit préciser les qualifications que possède chaque personne relativement aux procédures de soudage du BCS et doit être accompagnée d'une copie de la certification actuelle de chaque personne en matière de soudure, selon les normes du BCS.

6.10 Calendrier de projet

1. L'entrepreneur doit fournir un calendrier de projet détaillé sous la forme d'un document MS Project à l'autorité contractante et au responsable technique **5 jours après l'attribution du contrat**. Ce calendrier doit mettre en évidence les échéances précises des étapes énumérées ci-dessous. Le calendrier de l'entrepreneur doit comprendre les dates d'échéances prévues pour chacune des étapes importantes suivantes pour chaque ensemble :
 - a) livraison de matériaux de la coque à l'entrepreneur et le commencement de la construction;
 - b) la coque et le pont complétés, mais non fermés afin de permettre une inspection complète de la structure et de la soudure. L'entrepreneur doit fournir une copie papier des certifications du matériel et les dessins de construction au responsable technique/inspection une (1) semaine avant l'inspection du responsable technique/inspection;
 - c) l'installation de l'armement et l'équipement électrique 75 p. 100 complétée, mais l'équipement et les composants doivent avoir été livrés à l'entrepreneur et être disponible pour une inspection complète. L'entrepreneur doit fournir une copie papier de la liste d'équipements et des fournitures électriques au responsable technique/inspection une (1) semaine avant l'inspection du responsable technique/inspection;
 - d) livraison des manuels au Canada pour approbation (non moins de 14 jours avant la date prévue pour la livraison du bateau);
 - e) tests et essais de l'entrepreneur et tests et essais requis par l'ÉBT;
 - f) livraison du bateau de travail et la remorque au Canada pour approbation;
 - g) début et fin de la période de garantie de douze (12) mois.

Note : les manuels techniques ne seront pas retournés.

2. Le calendrier doit être mis à jour régulièrement et être disponible dans les bureaux de l'entrepreneur pour que les représentants du Canada puissent l'examiner afin d'évaluer l'avancement des travaux.

6.11. Rapports périodiques

1. L'entrepreneur doit fournir des rapports mensuels sur l'avancement des travaux au responsable technique et à l'autorité contractante.
2. Le rapport périodique doit comporter trois parties :
 - a) PARTIE 1 : L'entrepreneur doit répondre aux trois questions suivantes :
 - (i) le projet progresse-t-il selon le calendrier prévu?
 - (ii) le projet respecte-t-il le budget prévu?
 - (iii) le projet est-il libre de toute préoccupation à l'égard de laquelle l'aide ou les conseils du Canada pourraient être requis?

Chaque réponse négative doit être accompagnée d'une explication.

- b) PARTIE 2 : Un rapport narratif, concis, mais suffisamment détaillé pour permettre au responsable technique d'évaluer l'avancement des travaux, et comprenant au moins :
 - (i) une description de l'avancement de chacune des tâches et des travaux dans leur ensemble durant la période visée par le rapport. Un nombre suffisant d'esquisses, de diagrammes, de photographies, etc., doit être inclus, s'il y a lieu, afin de décrire l'avancement des travaux.
 - (ii) une explication de tout écart par rapport au plan de travail.

6.12. Claude du guide des CCUA

B9035C, 2008-05-12, Réunion d'avancement
B5007C, 2010-01-11, Procédures pour modifications de conception ou travaux supplémentaires
D3015C, 2007-11-30, Marchandises dangereuses/produits dangereux
D0018C, 2007-11-30, Livraison et déchargement
C0711C, 2008-05-12, Contrôle du temps

6.13. Niveaux de qualification

L'entrepreneur doit faire appel à des gens de métier qualifiés, certifiés (le cas échéant) et compétents et les superviser pour garantir un niveau élevé uniforme de qualité d'exécution. Le responsable de l'inspection peut demander de consulter et d'inscrire les détails des attestations ou des compétences des gens de métier de l'entrepreneur. Cette demande ne doit pas être exercée indûment, mais viser uniquement à garantir que ce sont des gens de métier qualifiés qui exécutent les travaux nécessaires.

6.14. Système de gestion de la qualité

1. L'entrepreneur doit avoir en place pendant l'exécution des travaux un programme d'assurance de la qualité approuvé par le responsable de l'inspection. Le programme d'assurance doit aborder tous les éléments de contrôle de la qualité ci-dessous.
2. Les éléments de contrôle de la qualité doivent comprendre au minimum :
 - une description du programme d'assurance de la qualité
 - l'organisation de l'information sur la qualité
 - le plan d'inspection et d'essai
 - l'inspection finale
 - les registres de contrôle de la qualité
3. Les installations de l'entrepreneur pourront faire l'objet d'une vérification de l'État ou de son représentant autorisé, avant l'attribution du marché, pour vérifier l'existence d'un système en place conformément à la condition précitée.

4. L'entrepreneur devra déposer, avec chaque demande de paiement, un document d'assurance de la qualité rempli en bonne et due forme, tel que requis.

6.15 Réunion postérieure d'exécution des travaux

Dans les trois (3) jours ouvrables suivant la réception du contrat, l'entrepreneur devra communiquer avec le responsable technique pour organiser une réunion préalable à la production. Cette réunion aura lieu à l'usine de l'entrepreneur. Les frais relatifs à cette réunion préalable à la production doivent être inclus dans le prix de la soumission. Veuillez noter que le Canada assumera les dépenses de voyage et de subsistance des employés du gouvernement.

6.16 Manuels

1. L'entrepreneur doit obtenir et fournir au responsable technique pour approbation l'ensemble des relevés de données, des guides d'instructions, des manuels d'entretien et des listes de pièces de rechange (y compris les numéros de pièce et les instructions pour la commande) pour la totalité des machines et des biens d'équipement installés sur le navire, au besoin. Une fois approuvés par le responsable technique, l'entrepreneur doit fournir deux (2) copies papier et une copie électronique conformément à l'Annexe A.
2. Dans les cas où le Canada examine les manuels, cet examen n'aura pas pour effet de dégager l'entrepreneur de toute responsabilité en vertu du contrat, ni d'assurer l'exactitude de tous les détails et la qualité d'exécution du navire, ni non plus d'obliger le Canada à accepter, en partie ou en totalité, une unité d'œuvre réalisée conformément à ces manuels, ni de confirmer que cette unité d'œuvre respecte l'Annexe A.

6.17 Inspections et essais

1. Durant la construction du bateau, l'entrepreneur doit faire les arrangements pour des inspections régulières et quand la construction de chaque bateau est complète, l'entrepreneur doit faire les arrangements pour des essais. Tous les inspections et les essais doivent être conformes à l'ÉBT et à l'**annexe C** - Inspection/Assurance de la qualité/Contrôle de la qualité. Les essais imposés par l'entrepreneur autre que ceux de l'ÉBT doivent être approuvés par le responsable de l'inspection.
2. L'entrepreneur doit préparer et présenter un Plan des essais et des inspections (PEI) à l'autorité contractante et le responsable de l'inspection sept (7) jours après l'attribution du contrat pour révision. L'entrepreneur apportera des modifications jusqu'à la satisfaction du responsable de l'inspection.
3. Quand le PEI sera approuvé, dans l'éventualité que des modifications soient nécessaires, elles devront être approuvées par le responsable de l'inspection avant d'être incluses dans le PEI.

6.18 Matériel fourni par le gouvernement

Conformément à l'article 10 de l'EBT, l'entrepreneur doit installer, selon les recommandations du fabricant, le l'equiment fournie par le gouvernement suivant.

6.19 Exigences en matière d'assurance

L'entrepreneur doit respecter les exigences en matière d'assurance prévues aux **articles 6.19.1** et **6.19.2** ci-dessous. L'entrepreneur doit maintenir la couverture d'assurance exigée pendant toute la durée du contrat. Le respect des exigences en matière d'assurance ne dégage pas l'entrepreneur de sa responsabilité en vertu du contrat, ni ne la diminue.

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

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

6.19.1 Assurance de responsabilité civile commerciale

1. L'entrepreneur doit souscrire et maintenir pendant toute la durée du contrat une police d'assurance responsabilité civile commerciale d'un montant équivalant à celui habituellement fixé pour un contrat de cette nature; toutefois, la limite de responsabilité ne doit pas être inférieure à 2 000 000 \$ par accident ou par incident et suivant le total annuel.
2. Le contrat d'assurance responsabilité civile commerciale doit comprendre les éléments suivants :
 - a) Assuré additionnel : Le Canada est désigné comme assuré additionnel, mais seulement en ce qui concerne les responsabilités qui peuvent découler de l'exécution du contrat par l'entrepreneur. L'intérêt du Canada devrait se lire comme suit : Le Canada, représenté par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada.
 - b) Blessures corporelles et dommages matériels causés à des tiers découlant des activités de l'entrepreneur.
 - c) Produits et activités complétées : Couverture pour les blessures corporelles et dommages matériels découlant de biens ou de produits fabriqués, vendus, manipulés ou distribués par l'entrepreneur, ou découlant des activités complétées par l'entrepreneur.
 - d) Préjudice personnel : Sans s'y limiter, la couverture doit comprendre la violation de la vie privée, la diffamation verbale ou écrite, l'arrestation illégale, la détention ou l'incarcération et la diffamation.
 - e) Responsabilité réciproque/Séparation des assurés : Sans augmenter la limite de responsabilité, le contrat doit couvrir toutes les parties assurées dans la pleine mesure de la couverture prévue. De plus, le contrat doit s'appliquer à chaque assuré de la même manière et dans la même mesure que si un contrat distinct avait été émis à chacun d'eux.
 - f) Responsabilité contractuelle générale : Le contrat doit, sur une base générale ou par renvoi explicite au contrat, couvrir les obligations assumées en ce qui concerne les dispositions contractuelles.
 - g) Les employés et (s'il y a lieu) les bénévoles doivent être désignés comme assurés additionnels.
 - h) Responsabilité de l'employeur (ou confirmation que tous les employés sont protégés par la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail (CSPAAT) ou par un programme semblable).
 - i) Formule étendue d'assurance contre les dommages, comprenant les activités complétées, couvre les dommages matériels de manière à inclure certains sinistres qui seraient autrement exclus en vertu de la clause d'exclusion usuelle de garde, de contrôle ou de responsabilité faisant partie d'une police d'assurance type.
 - j) Avis d'annulation : L'assureur s'efforcera de donner à l'autorité contractante un avis écrit de trente (30) jours en cas d'annulation du contrat.
 - k) S'il s'agit d'un contrat sur la base des réclamations, la couverture doit être valide pour une

période minimale de douze (12) mois suivant la fin ou la résiliation du contrat.

- l) Responsabilité civile indirecte du propriétaire ou de l'entrepreneur : Couvre les dommages découlant des activités d'un sous-traitant que l'entrepreneur est juridiquement responsable de payer.
- m) Assurance automobile des non-propriétaires : Couvre les poursuites contre l'entrepreneur du fait de l'utilisation de véhicules de location ou n'appartenant pas à l'entrepreneur.
- n) Droits de poursuite : Conformément à l'alinéa 5 d) de la Loi sur le ministère de la Justice, L.R.C. 1993, ch. J-2, art. 1, si une poursuite est intentée par ou contre le Canada et que, indépendamment de la présente clause, l'assureur a le droit d'intervenir en poursuite ou en défense au nom du Canada à titre d'assuré additionnel désigné en vertu de la police d'assurance, l'assureur doit communiquer promptement avec le Procureur général du Canada, par lettre recommandée ou par service de messagerie, avec accusé de réception, pour s'entendre sur les stratégies juridiques.

Pour la province de Québec, envoyer à l'adresse suivante : Directeur
Direction du droit des affaires
Bureau régional du Québec
(Ottawa) Ministère de la Justice
284, rue Wellington, pièce SAT-6042
Ottawa (Ontario) K1A 0H8

Pour les autres provinces et territoires, envoyer à l'adresse suivante : Avocat général principal
Section du contentieux des affaires civiles
Ministère de la Justice
234, rue Wellington, Tour de l'Est
Ottawa (Ontario) K1A 0H8

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

6.19.2 Assurance responsabilité en matière maritime

1. L'entrepreneur doit souscrire une assurance protection et indemnisation mutuelle qui doit comprendre une responsabilité additionnelle en matière de collision et de pollution. L'assurance doit être souscrite auprès d'un membre du groupe international de sociétés d'assurance mutuelle, ou avec un marché fixe, et le montant ne doit pas être inférieur aux limites fixées par la Loi sur la responsabilité en matière maritime, L.C. 2001, ch. 6. La protection doit comprendre les membres d'équipage, s'ils ne sont pas couverts par l'assurance contre les accidents du travail décrite au paragraphe 2 ci-dessous.
2. L'entrepreneur doit souscrire une assurance contre les accidents du travail, qui couvre tous les employés effectuant des travaux conformément aux exigences réglementaires du territoire ou de la province. Ou même, les exigences réglementaires de l'État, de la résidence ou de l'employeur, ayant une autorité sur ces employés. Si la Commission des accidents du travail juge que l'entrepreneur fait l'objet d'une contravention supplémentaire en raison d'un accident causant des

blessures ou la mort d'un employé de l'entrepreneur ou sous-traitant, ou découlant de conditions de travail dangereuses, cette contravention doit être aux frais de l'entrepreneur.

3. La police d'assurance protection et indemnisation mutuelle doit comprendre les éléments suivants :
- a) Assuré additionnel : Le Canada est désigné comme assuré additionnel, mais seulement en ce qui concerne les responsabilités qui peuvent découler de l'exécution du contrat par l'entrepreneur. L'intérêt du Canada en tant qu'assuré additionnel devrait se lire comme suit : Le Canada, représenté par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada.
 - b) Renonciation des droits de subrogation : L'assureur de l'entrepreneur doit renoncer à tout droit de subrogation contre le Canada, représenté par la Ministère des Pêches et Océans et par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada relativement à toute perte ou dommage au navire, peu en importe la cause.
 - c) Avis d'annulation : L'assureur s'efforcera de donner à l'autorité contractante un avis écrit de trente (30) jours en cas d'annulation de la police.
 - d) Responsabilité réciproque/Séparation des assurés : Sans augmenter la limite de responsabilité, le contrat doit couvrir toutes les parties assurées dans la pleine mesure de la couverture prévue.
 - e) Droits de poursuite : Droits de poursuite : Conformément à l'alinéa 5 d) de la Loi sur le ministère de la Justice, L.R.C. 1993, ch. J-2, art. 1, si une poursuite est intentée par ou contre le Canada et que, indépendamment de la présente clause, l'assureur a le droit d'intervenir en poursuite ou en défense au nom du Canada à titre d'assuré additionnel désigné en vertu du contrat d'assurance, l'assureur doit communiquer promptement avec le Procureur général du Canada, par lettre recommandée ou par service de messagerie, avec accusé de réception, pour s'entendre sur les stratégies juridiques.
 - f) Pour la province de Québec, envoyer à l'adresse suivante :

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

Pour les autres provinces et territoires, envoyer à l'adresse
suivante : Avocat général principal
Section du contentieux des affaires civiles
Ministère de la Justice
234, rue Wellington, Tour de l'Est
Ottawa (Ontario) K1A 0H8

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

6.20 Lois applicables

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

6.21 Ordre de priorité des documents

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

1. Articles de convention;
2. Conditions générales supplémentaires 1028, 2010-08-16, prix ferme pour la construction du bateau;
3. Conditions générales 2030, 2016-04-04, biens (complexité élevée);
4. Annexe « A » - Énoncé des besoins techniques;
5. Annexe « B » - Question et réponse ;
6. Annexe « C » - Inspection/Assurance de la qualité/Contrôle de la qualité;
7. Annexe « D » -Feuille de présentation financière;
8. la soumission de l'entrepreneur en date du _____.

6.22. Acceptation

1. Le responsable de l'inspection, en collaboration avec l'entrepreneur, établira une liste des travaux non complétés à la fin de la période de la construction du bateau. Cette liste formera les annexes au document officiel d'acceptation pour le bateau. Une réunion ou une conférence téléphonique sera organisée par le responsable de l'inspection à la date d'achèvement des travaux pour examiner et signer le document d'acceptation PWGSC-TPSGC 1105, Attestation de l'entrepreneur.
2. Le responsable de l'inspection doit remplir le formulaire précité et obtenir les signatures de l'entrepreneur et de l'autorité contractante. Le formulaire sera ensuite distribué de la façon suivante par le responsable de l'inspection :
 - a. une copie à l'autorité contractante;
 - b. une copie au responsable technique;
 - c. une copie à l'entrepreneur.

PÊCHES ET OCÉANS CANADA

ANNEXE A

Énoncé des besoins techniques
Numéro de demande : F7044-170075

Pour la fourniture de ce qui suit :

Cinq (5) canots pneumatiques rapides de sauvetage à coque rigide en plastique renforcé de fibre de verre de 8,0 à 8,2 m avec deux moteurs hors-bord, certifiés selon la Convention SOLAS de l'OMI et avec remorque

9 février 2018

**DIRECTION DE LA SÉCURITÉ MARITIME DE TRANSPORTS CANADA (SMTC)
CONSTRUCTION CONFORME À LA NORME TP 1332**

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DE DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE.....	3
1.0 APERÇU	4
2.0 EXIGENCES.....	4
3.0 EXIGENCES DE CONCEPTION ET DE CONSTRUCTION.....	6
4.0 EXIGENCES OPÉRATIONNELLES.....	9
5.0 CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES	10
6.0 NORMES DE CONSTRUCTION	11
7.0 CONFIGURATION DE L'EMBARCATION.....	12
8.0 CONSTRUCTION	15
9.0 ARMEMENT ET ÉQUIPEMENT	19
10.0 PROPULSION – DEUX MOTEURS HORS-BORD.....	24
11.0 GOUVERNE	26
12.0 PEINTURE ET PRÉSERVATION.....	27
13.0 SYSTÈMES – GÉNÉRALITÉS	27
14.0 TESTS ET ESSAIS	29
15.0 PLAQUE DU CONSTRUCTEUR.....	30
16.0 EXPÉDITION ET LIVRAISON	30
17.0 REMORQUE.....	31
APPENDIX I	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.
APPENDIX II	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.

ABRÉVIATIONS

ABYC	American Boat and Yacht Council
ASTM	American Society for Testing and Materials
AT	Autorité technique (comme définie dans le contrat)
CA	Courant alternatif
CC	Courant continu
COLREG	Règlement sur les abordages
CSA	Association canadienne de normalisation
ÉBT	Énoncé des besoins techniques
GPS	Système de positionnement global
ISO	Organisation internationale de normalisation
LMMC	Loi sur la marine marchande du Canada
LSA	Engin de sauvetage
MFE	Matériel fourni par l'entrepreneur
MFG	Matériel fourni par le gouvernement
OMI	Organisation maritime internationale
OMM	Organisation météorologique mondiale
PRV	Plastique renforcé de fibre de verre
PVC	Polychlorure de vinyle
RIB	Canot pneumatique à coque rigide
SMTC	Sécurité maritime de Transports Canada
SOLAS	Sauvegarde de la vie humaine en mer
UV	Ultraviolet
VHF	Très haute fréquence

LISTE DE DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

RÉFÉRENCE	TITRE
SOLAS	La dernière édition de la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1974, et de son Protocole de 1988 : articles, annexes et certificats, avec leurs modifications.
Résolution MSC.81(70) de l'OMI	Annexe de la résolution MSC.81(70) de l'Organisation maritime internationale, recommandation révisée sur la mise à l'essai des engins de sauvetage
Code des engins de sauvetage	Annexe de la résolution MSC.48(66) de l'Organisation maritime internationale, International Life-Saving Appliance Code
ASTM F1166	Standard Practice for Human Engineering Design for Marine Systems, Equipment and Facilities
TP 1332	Normes de construction pour les petits bâtiments
TP 13430	Norme de jaugeage des bâtiments
TP 14070	Guide de sécurité des petits bâtiments commerciaux
TP 14612	Procédure d'homologation des engins de sauvetage et des systèmes, des équipements et des produits de protection contre l'incendie
TP 14475	Norme canadienne sur les engins de sauvetage
ISO 12217-3	Petits navires – Évaluation et catégorisation de la stabilité et de la flottabilité
<i>Loi sur la marine marchande du Canada</i>	<i>Règlement sur les petits bâtiments</i>
<i>Loi sur la marine marchande du Canada</i>	<i>Règlement sur les abordages (COLREG)</i>
ABYC	American Boat and Yacht Council Standards
Association canadienne de normalisation (CSA) CSA W47.2-M1987	Certification des compagnies de soudage par fusion de l'aluminium
(CSA) C22.2 N° 183.2-M1983 (R1999)	Normes des installations électriques à courant continu (c.c.) à bord des bateaux
CT-043-EQ-EG-001-E	Spécification de soudage de la Garde côtière canadienne, août 2017

1.0 APERÇU

- 1.1** Les canots pneumatiques à coque rigide sont largement utilisés comme embarcations auxiliaires pour les navires de services du gouvernement et sont aussi exploités de façon indépendante pour diverses activités de programmes dirigées à partir d'installations et de remorques situées à terre.
- 1.2** Les missions de ce type d'embarcation sont le sauvetage et autres fonctions d'urgence, notamment :
 - 1.2.1** effectuer des recherches et de la surveillance par des moyens visuels et électroniques;
 - 1.2.2** recueillir des personnes physiquement aptes ou frappées d'incapacité qui se trouvent à bord d'autres embarcations ou à la mer;
 - 1.2.3** remorquer de l'équipement et d'autres embarcations en situation d'urgence;
 - 1.2.4** mener des opérations de treuillage à partir d'un hélicoptère;
 - 1.2.5** servir de plateforme pour donner les premiers soins;
 - 1.2.6** rassembler des radeaux et des canots de sauvetage.

2.0 EXIGENCES

- 2.1 Renseignements généraux : chaque canot doit être construit selon des formes de coque de série et de taille réduite d'embarcation de travail ou d'embarcation commerciale avec un minimum de personnalisation, comme l'indique le présent document. Pour la présente acquisition, les prototypes de coque ne seront pas pris en compte. Il convient de démontrer qu'un certain nombre de coques éprouvées ont été fabriquées et qu'elles sont en service depuis cinq ans afin que l'entrepreneur puisse indiquer la pertinence de la coque pour la présente acquisition. Les soumissionnaires doivent soumettre les brochures, les photographies, les références, les plaques du constructeur, les numéros d'identification de la coque qui confirment les constructions multiples, etc., le cas échéant.**
- 2.2** L'entrepreneur doit concevoir, fabriquer et fournir cinq (5) canots pneumatiques rapides de sauvetage à coque rigide en plastique renforcé de fibre de verre de 8,0 à 8,2 m et pouvoir répondre à une commande optionnelle de dix (10) canots pneumatiques à coque rigide, certifiés selon la Convention SOLAS de l'OMI, conformément aux normes des publications TP 14612 et TP 1332 de la Direction de la sécurité maritime de Transports Canada (DSMTC). Les canots pneumatiques à coque rigide doivent être équipés de deux moteurs hors-bord.

2.3 EXIGENCES TECHNIQUES ET EXIGENCES DE DOCUMENTATION

L'entrepreneur est responsable de tous les aspects relatifs à la conception et à la production de l'embarcation et doit préparer son propre jeu de documents concernant le projet de manière à définir l'embarcation et à contrôler le processus de production.

2.3.1 Ensemble de données sur les produits livrables de la soumission

Les exigences concernant les produits livrables de la soumission figurent dans le document de demande de propositions et les annexes applicables.

2.3.2 Ensemble de données préliminaires

L'ensemble de données préliminaires doit démontrer que l'embarcation sera en parfait état de navigabilité et de fonctionnement et qu'elle répondra en tous points aux besoins établis. L'entrepreneur doit présenter son ensemble

de données préliminaires aux fins d'examen par l'autorité technique et conformément au contrat.

Outre les exigences figurant dans le contrat et les annexes applicables, l'ensemble de données préliminaires doit comprendre, au minimum, les dessins et renseignements techniques suivants :

2.3.2.1 Soit un certificat valide d'homologation remis par Transports Canada conformément au catalogue des produits approuvés en matière d'équipement de sauvetage et prévu dans la catégorie de produits sur les bateaux de sauvetage de la SOLAS.

Soit un certificat d'homologation prévu par la norme TP 14612 délivré suivant les procédures contenues dans ladite norme.

2.3.2.2 Une disposition générale.

2.3.2.3 Dessins structuraux qui présentent un plan du pont et un profil axial.

2.3.2.4 Un plan de formes détaillé.

2.3.2.5 Un dessin du système d'alimentation en carburant.

2.3.2.6 Un dessin du circuit d'assèchement de cale.

2.3.2.7 Schéma unifilaire électrique.

2.3.2.8 Le poids à l'état lège.

2.3.2.9 Calcul de la stabilité du tirant d'eau de l'embarcation proposée.

2.3.2.10 Un plan de projet (description écrite) précisant comment le soumissionnaire et l'entrepreneur respecteront l'énoncé des besoins techniques. La description écrite doit traiter de chaque élément principal de l'énoncé des besoins techniques et indiquer comment le soumissionnaire et l'entrepreneur respecteront l'intention de l'énoncé des besoins techniques et livreront l'embarcation ou les embarcations conformément aux normes de rendement indiquées.

2.3.2.11 Un calendrier de production préliminaire qui doit attester de la capacité du soumissionnaire et de l'entrepreneur à livrer la ou les embarcations conformément aux exigences de l'appel d'offres.

2.3.3 Ensemble de données sur la construction

L'entrepreneur doit réviser et mettre à jour son ensemble de données préliminaires afin d'y intégrer les commentaires formulés par l'autorité technique; il doit également établir son ensemble de données pour la construction et le présenter à l'autorité technique. L'entrepreneur doit mettre à jour son ensemble de données pour la construction afin d'y faire figurer les changements apportés aux exigences ou les changements apportés au matériel ou à l'équipement, au besoin ou sur demande.

Outre les exigences qui figurent dans le contrat et les annexes applicables, l'ensemble de données pour la construction doit comprendre, au minimum, les dessins et renseignements techniques suivants :

2.3.3.1 Tous les dessins et renseignements techniques définis dans l'«

ensemble de données préliminaires », mis à jour au besoin (à l'exception du « plan de projet », qui n'est pas à réviser).

2.3.3.2 Le « calendrier de production préliminaire » doit être accru pour devenir un « calendrier de production » qui doit être régulièrement mis à jour afin de démontrer les progrès des travaux et la date d'achèvement prévue.

2.3.3.3 Les calculs du poids de l'embarcation à l'état lège et du centre de gravité doivent être surveillés; en outre, l'autorité technique doit être informée des changements à mesure qu'ils sont indiqués.

2.3.3.4 Les calculs de stabilité doivent être révisés au besoin ou sur demande.

2.3.3.5 Les calculs de vitesse et d'endurance.

2.3.3.6 Dessins techniques, calendriers et renseignements supplémentaires au besoin, afin de définir l'embarcation de manière exhaustive.

2.3.3.7 Les dessins d'atelier de l'entrepreneur.

2.3.3.8 Les renseignements techniques en rapport avec les matériaux et l'équipement.

2.3.3.9 Les certificats des matériaux.

2.3.3.10 Autres renseignements techniques applicables, y compris les échantillons de matériaux, au besoin.

2.3.4 Ensemble de données définitif

L'entrepreneur doit fournir au Canada toute la documentation requise dans le contrat, le présent EBT et d'autres annexes ou pièces jointes au contrat.

L'ensemble minimal acceptable de données définitif est présenté ci-joint dans l'appendice I.

3.0 EXIGENCES DE CONCEPTION ET DE CONSTRUCTION

Sauf indication contraire, l'ensemble des composants, de l'équipement et du matériel doit être fourni par l'entrepreneur.

3.1 CONCEPTION ERGONOMIQUE

3.1.1 Les conditions d'exploitation dangereuses doivent être évitées grâce aux mesures suivantes : disposer la machinerie et l'équipement de manière sécuritaire, installer des écrans protecteurs contre les dangers de nature électrique, mécanique et thermique pour le personnel, installer des écrans protecteurs ou des couvercles pour toutes les commandes qui pourraient être actionnées accidentellement par le personnel.

3.1.2 Les embarcations doivent être conçues pour accueillir un équipage composé d'hommes et de femmes qui mesurent entre 5 pi 5 po (1 m 67 cm) et 6 pi 4 po (1 m 93 cm) environ et qui portent des vêtements et de l'équipement pour temps froid, conformément à la norme ASTM F1166-07 Standard

Practice for Human Engineering Design for Marine Systems, Equipment, and Facilities [anglais seulement].

3.1.3 L'accessibilité, la visibilité, la lisibilité, l'efficacité et le confort de l'équipage sont des facteurs ergonomiques dont il faut tenir compte dans la conception de l'embarcation. L'équipement doit être accessible aux fins d'utilisation, d'inspection, de nettoyage et d'entretien conformément à la norme ASTM F1166-07.

3.2 VIBRATIONS

3.2.1 L'embarcation et tous ses composants doivent être exempts de toute vibration localisée qui peut mettre en danger l'équipage ou endommager la structure, la machinerie ou les systèmes, ou encore nuire à l'exploitation ou à l'entretien de la machinerie ou des systèmes.

3.2.2 Pour éviter le bruit de ferraille, les composants mobiles, y compris ceux qui sont déplacés pour l'entreposage, le remorquage ou le transport, doivent être arrimés à l'aide de supports garnis d'un matériau élastique approprié.

3.2.3 Afin d'éviter le desserrage des fixations causé par les vibrations, des fixations autobloquantes doivent être utilisées.

3.3 PROTECTION DE L'ÉQUIPEMENT

L'entrepreneur doit assurer la protection de tout l'équipement. Toutes les pièces, en particulier celles qui comportent des surfaces mobiles ou des passages pour lubrifiants, doivent être tenues propres et protégées pendant la construction, l'entreposage et l'assemblage, et après leur installation. Il faut protéger l'équipement en permanence contre la poussière, l'humidité ou les corps étrangers et ne pas l'exposer à des changements de température brusques ni à des températures extrêmes.

3.4 PROPreté DES LIEUX

Pendant la construction, les copeaux, les rognures, les résidus, la saleté et l'eau doivent être éliminés à la fin du quart de travail ou avant. L'entrepreneur doit prendre les mesures nécessaires pour éviter l'usure et les dommages causés au canot pendant la construction et pour éviter la corrosion ou toute autre détérioration. L'équipement sensible au gel doit être asséché, sauf pendant les essais. L'équipement doit être propre et protégé des éléments jusqu'à son installation.

3.5 MATÉRIAUX

3.5.1 Tous les matériaux doivent résister à la corrosion et convenir à une utilisation en eau salée, comme le décrivent les exigences opérationnelles. Tous les matériaux habituellement exposés aux rayons du soleil doivent résister à la dégradation causée par le rayonnement ultraviolet. Les matériaux galvanisés ne doivent pas être utilisés pour la construction de l'embarcation.

3.5.2 Métaux dissemblables : le contact direct entre des métaux de nature électrolytique dissemblable est interdit. Il faut éviter la corrosion électrolytique en isolant les matériaux dissemblables à l'aide de joints, de rondelles, de manchons ou de bagues fabriqués d'un matériau isolant approprié.

- 3.5.3 Aluminium** : un alliage d'aluminium 5086-H116 doit être utilisé pour la tôle; un alliage d'aluminium 6061-T6 ou 6063-T54 pour les extrusions. Les éléments non structuraux qui servent au parement ou à l'accastillage, notamment les cadres d'écoutes, les pièces moulées, les consoles et autres, peuvent être fabriqués à l'aide d'autres alliages d'aluminium adaptés à une utilisation commerciale en eau salée, comme les alliages 5083/86 ou 5052 ou 6063.
- 3.5.4 Plastique renforcé de fibre de verre et résines** – pour les composants en plastique renforcé de fibre de verre.
- 3.5.4.1 Les matériaux de stratification doivent comprendre au minimum des résines vinylesters avec une âme en mousse. Les résines dicyclopentadiènes et les résines orthophtaliques ne doivent pas être utilisées.
- 3.5.4.2 Les matériaux en fibres doivent être des matelas à fibres discontinues ou mèches standard ou des matériaux en « mailles » combinés. Certains de ces matériaux peuvent comporter des brins en carbone ou en kevlar. Les matériaux « en fibres coupées » sont interdits.
- 3.5.4.3 Les matériaux pour le noyau doivent être placés sous vide et être conçus aux fins d'utilisation dans ces navires spécifiques. Les matériaux d'âme appropriés tels qu'« Airex », « Klegecell » et Corecell sont acceptables. Le matériau d'âme en contreplaqué doit être utilisé pour le pont et le tableau. Le balsa et les matériaux en mousse non structuraux ne doivent pas être utilisés.
- 3.5.5 Acier inoxydable** : l'acier inoxydable de nuance 316L ou 316 doit être utilisé pour tous les éléments en acier inoxydable, à moins d'indication contraire. L'alliage 316L doit être utilisé pour tous les éléments soudés immergés.
- 3.5.6 Les fixations et les colliers de serrage** doivent être fabriqués en acier inoxydable. Les boulons utilisés pour tous les accessoires doivent être fabriqués en acier inoxydable de nuance 316.
- 3.5.7** Lorsque des raccords flexibles sont requis pour les systèmes de commande de gouverne et de carburant, des tubes flexibles adaptés à des colliers de serrage sertis de façon permanente, amovibles et réutilisables, doivent être utilisés.
- 3.5.8** Les matériaux et l'équipement doivent être remisés, installés et mis à l'essai conformément aux lignes directrices, aux recommandations et aux exigences du fabricant.

3.6 FIXATIONS

- 3.6.1** Toutes les fixations doivent être fabriquées de matériaux résistants à la corrosion.
- 3.6.2** Les pièces et les fixations cadmiées, y compris les rondelles, sont interdites.
- 3.6.3** Il est interdit de raccorder des alliages contenant du cuivre à de l'aluminium, sauf s'il s'agit d'une tresse de masse.
- 3.6.4** Il ne faut pas visser de fixations directement dans l'aluminium. Au besoin, utiliser des rondelles ou des contre-plaques en aluminium ou en acier inoxydable.

3.6.5 Les écrous qui ne seront plus accessibles une fois le canot assemblé doivent être bloqués ou ancrés afin de permettre leur réutilisation et d'éviter leur desserrage. À moins d'indication contraire, il faut utiliser des écrous autobloquants pour éviter le desserrage des boulons en raison des chocs et des vibrations.

3.6.6 Les fixations posées dans des endroits achalandés du pont doivent affleurer la surface pour éviter qu'on les accroche au passage.

3.7 INSTALLATIONS (installations de stratification du plastique renforcé de fibre de verre, de colliers et de peinture)

L'entrepreneur doit posséder un atelier capable de maintenir un niveau de température et d'humidité adapté aux matériaux sensibles à ces éléments, convenant à la peinture et autres produits sensibles. Il doit être possible, au besoin, d'y maintenir une température comprise entre 16 °C et 25 °C et une humidité relative inférieure à 70 %.

4.0 EXIGENCES OPÉRATIONNELLES

4.1 GÉNÉRALITÉS

Sauf indication contraire, le rendement doit être calculé en fonction d'un état de mer nul, sans vent et en eau salée en condition de charge normale. Les embarcations doivent être conçues et fabriquées afin de faciliter leur entretien et leur réparation, prolonger leur durée de vie et faciliter leur entretien sur le lieu de livraison par des établissements et des fournisseurs commerciaux locaux. Le canot doit être conçu en prévision d'une durée de vie minimale de 8 ans, avec une utilisation estimative d'environ 400 à 500 heures par année. Les prévisions de coût du cycle de vie doivent être indiquées par le fabricant dans sa soumission, notamment pour la coque, le collier, le système de propulsion, la gouverne et les autres composants ou systèmes.

4.1.1 Vitesse maximale : de 40 à 45 nœuds.

4.1.2 Régime de moteur hors-bord : L'entrepreneur doit sélectionner et fournir des hélices pour la marque particulière de moteur hors-bord monté sur chaque canot pneumatique à coque rigide (Evinrude, Mercury ou Yamaha), qui permettront d'atteindre le régime (tr/min) maximal associé à pleins gaz.

4.1.3 Vitesse minimale : 20 nœuds en condition d'état de mer 6 avec des vents de 25 nœuds.

4.1.4 Autonomie : 35 nœuds pendant 4,5 heures.

4.1.5 Rayon d'action : 200 milles marins avec une réserve de 10 % à une vitesse minimale de 25 nœuds.

4.1.6 Gouverne : Orientation à 15° par rapport au cap, en condition d'état de mer 7 sur l'échelle de Beaufort, avec des vagues de toute direction.

4.1.7 Gouverne et manœuvre efficaces à une vitesse de 3 nœuds par état de mer de force 7 sur l'échelle de Beaufort.

4.1.8 Maintient le cap, selon la vitesse-fond, à une vitesse de 3 nœuds avec un vent latéral relatif de 33 nœuds.

4.1.9 Peut effectuer un virage sur sa longueur dans un état de mer 7 sur l'échelle de Beaufort.

4.1.10 Peut être orienté facilement par état de mer 7 avec des vents de 30 nœuds, tout en maintenant un navire de 15 tonnes (déplacement) en position.

4.2 ÉCHOUAGE

4.2.1 Peut s'échouer sur un sol mou (sable, terre ou argile) à une vitesse maximale de 5 nœuds sans endommager la coque.

4.2.2 Peut s'échouer sur un sol dur (roc ou béton) à une vitesse maximale de 3 nœuds sans endommager la coque.

4.3 CONDITIONS AMBIANTES

Peut être utilisé le jour ou la nuit dans les conditions suivantes :

4.3.1 La température moyenne de l'air peut varier de -5 °C à +30 °C

4.3.2 La température moyenne de l'eau peut varier de 0 °C à +20 °C.

4.3.3 La hauteur des vagues peut atteindre 5,5 mètres (état de mer 7 sur l'échelle de Beaufort).

4.3.4 La vitesse des vents peut atteindre de 28 à 33 nœuds.

4.3.5 Doit pouvoir naviguer dans des conditions d'embruns verglaçants ou de pluie verglaçante et conserver sa stabilité malgré un amoncellement maximal de 6 mm, tout en faisant route en toute sécurité par état de mer 7 sur l'échelle de Beaufort.

4.3.6 Doit pouvoir naviguer en toute sécurité dans des eaux envahies par les glaces (des dommages mineurs à l'embarcation, qui ne nuisent pas à la stabilité ou à la flottabilité, seront acceptables).

4.4 MISE À L'EAU, RÉCUPÉRATION ET TRANSPORT

L'embarcation doit être facilement transportable par la route sur une remorque, et pouvoir être mise à l'eau et récupérée à l'aide de la remorque aux rampes de mise à l'eau existantes.

4.5 ENTRETIEN

L'embarcation doit être conçue et fabriquée de façon à faciliter son entretien et sa réparation, à prolonger sa durée de vie et à faciliter son maintien par des établissements et des fournisseurs commerciaux locaux.

5.0 CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES

5.1 RENSEIGNEMENTS SUR LE CANOT

5.1.1 Longueur totale entre 8,0 et 8,2 mètres.

5.1.2 Largeur totale entre 2,7 et 2,75 mètres.

5.1.3 Tirant d'eau maximal (hors-bord ou embase extérieure abaissée) entre 0,80 et 0,90 mètre.

5.1.4 Tirant d'eau maximal (moteurs hors-bord ou embase extérieure relevée) entre 0,50 et 0,75 mètre.

5.1.5 Franc-bord maximal (du dessus de l'arrière du collier, en condition de chargement normal) : 0,7 mètre

5.1.6 Profondeur sous la quille :

5.1.6.1 Manœuvre prudente à une profondeur de 1 m avec moteurs hors-bord abaissés.

5.1.6.2 Manœuvre de base à une profondeur de 0,80 mètre avec hors-bord partiellement relevés.

- 5.1.7 Hauteur maximale du collier au-dessus du pont : 0,6 mètre
- 5.1.8 Déplacement (en condition de chargement normal) : entre 3 100 kg et 3 300 kg.
- 5.1.9 Conditions de charge normales :
 - 5.1.9.1 3 membres d'équipage = 300 kg
 - 5.1.9.2 Carburant = 500 litres dans deux réservoirs (440 kg)
 - 5.1.9.3 Équipement et fournitures = 400 kg

6.0 NORMES DE CONSTRUCTION

L'entrepreneur doit remettre un certificat valide d'approbation SOLAS pour une embarcation de sauvetage répondant aux exigences de cet énoncé des besoins techniques.

Les embarcations construites aux termes du présent énoncé des besoins techniques doivent se conformer à ce qui suit :

6.1.1 Règlements découlant de la Convention SOLAS :

- 6.1.1.1 partie 1, chapitre III, règle 4;
- 6.1.1.2 partie 1, chapitre III, règle 26.3;
- 6.1.1.3 partie 1, chapitre III, règle 34.

6.1.2 Résolutions de l'OMI :

- 6.1.2.1 Rés. 48(66), Code LSA;
- 6.1.2.2 Rés. MSC.81(70);
- 6.1.2.3 Rés. MSC/Circ. 809.

6.1.3 Version actuelle du document TP 1332 de la DSMTC intitulé « Normes de construction pour les petits bâtiments » et, le cas échéant, l'American Boat & Yacht Council (ABYC).

6.1.4 CSA C22.2 No 183.2-M1983 (R1999) – Installations électriques à courant continu (c.c.) à bord des bateaux et normes électriques ABYC « E ».

6.2 Règlement de la sécurité maritime de Transports Canada – Spécification relative aux textiles revêtus utilisés dans la fabrication des embarcations de survie pneumatiques – TP 1324, au minimum; toutefois, si les exigences de l'OMI dépassent celles de la norme TP 1324, la préséance est accordée aux plus rigoureuses des deux.

6.3 Norme CSA W47.2-M1987 : Certification des compagnies de soudage par fusion des structures en aluminium; le soudage par fusion doit être effectué par l'entrepreneur dans un atelier certifié en vertu de cette norme.

6.4 L'examen de stabilité prescrit par le document TP 1332 (issu des normes ISO 12217-1) exigera de l'entrepreneur qu'il consigne tous les calculs de stabilité ainsi que les résultats des essais et qu'il fournisse, pour chaque embarcation produite, un exemplaire qui sera inséré dans les manuels techniques.

7.0 CONFIGURATION DE L'EMBARCATION

Canot de sauvetage pneumatique à coque rigide – configuration ouverte de la console Delta avec sièges amortisseurs prévus pour trois (3) membres d'équipage.

7.1 COQUE

- 7.1.1** La forme de la coque ne doit pas gêner l'écoulement de l'eau vers les moteurs de propulsion et elle doit permettre d'éloigner les projections d'eau et les vagues du personnel à bord.
- 7.1.2** La coque doit être conçue de façon à présenter un nombre suffisant de compartiments étanches, y compris des compartiments de coque et une mousse de flottaison à alvéoles fermées à faible émission de fumée et qui présente un faible indice de propagation des flammes ou un système de flottaison ignifuge ou des appareils de flottaison qui procureront une stabilité adéquate et une bonne flottabilité en cas d'inondation. Voir les références en matière de certification des bateaux, c.-à-d. document TP 1332 et la norme ISO en matière d'essai.
- 7.1.3** Système de redressement automatique : doit être construit et installé conformément aux exigences de la section 9.0.
- 7.1.4** Les sièges doivent être conçus pour soutenir une personne de 150 kg.
- 7.1.5** Les consoles doivent être agencées de façon à laisser suffisamment d'espace libre sur le pont avant pour y déposer un brancard ou tout autre dispositif semblable, avec assez d'espace d'accès autour du dispositif pour apporter les premiers soins à un patient. Au minimum, l'espace du pont avant doit permettre le placement et le rangement d'un brancard-panier Ferno, modèle 71, pouvant être mis à plat sur le sens de la longueur du pont (pont avant côté bâbord) et par conséquent, la console doit être entaillée pour répondre à cette exigence. Il doit y avoir suffisamment d'espace derrière la console arrière pour permettre l'accès en toute sécurité aux dispositifs de remorquage et à l'équipement de propulsion.
- 7.1.6** Il doit y avoir suffisamment d'espace libre entre la console et les boudins pour permettre au personnel de passer sans nécessairement avoir à marcher sur la console ou sur les boudins.
- 7.1.7** La disposition de la console doit être ergonomique, de façon à faciliter l'accès aux commandes et l'observation des instruments essentiels.
- 7.1.8** Une bâche d'embarcation doit être fournie et doit couvrir la console, les sièges et les commandes.

7.2 SIÈGES

- 7.2.1** Console Delta équipée de sièges amortisseurs pour trois (3) personnes. Le siège du pilote doit être de type « jockey » et situé dans l'axe du bateau à l'arrière de la console de commande et devant deux sièges semblables situés côte à côte à l'arrière de la console. Le siège doit être muni d'une suspension offrant un débattement vertical de 150 mm soutenue par des guides de châssis de siège et équipée d'un amortisseur de chocs ajustable adapté aux tailles allant du type femme du 5^e centile au type homme du 95^e centile. Les sièges complets ne doivent pas peser plus de 23 kg. Tous les matériaux utilisés dans les sièges doivent résister à la corrosion, tout

comme les guides de choc et les guides à rouleaux. Un dossier doit être installé sur les sièges. Le dossier doit être équipé du même style de mousse que le coussin du siège. Les deux sièges arrière doivent être pourvus d'une poignée de maintien à la partie supérieure de chaque dossier. Sa largeur ne doit pas dépasser 325 mm environ. L'angle du siège ne doit pas être supérieur à 5 degrés par rapport au pont. Les amortisseurs de choc doivent pouvoir être retirés facilement aux fins d'entretien et de remplacement. Les sièges de série Shockwave S2 répondent à cette exigence. www.Shockwavesseats.com

7.2.2 Les trois bases des sièges de la console doivent permettre de ranger de l'équipement; ils doivent être munis de charnières à tige droite sur toute la longueur et de points de verrouillage adéquats sur chaque rabat utilisé en tant que support de siège. Les verrous sont encastrés dans les socles pleins moulés. Le dessus des sièges doit être équipé d'un mécanisme facilitant l'ouverture et la fermeture. L'utilisation d'un système élévateur à commande pneumatique est possible. Sur la console du pilote, un logement moulé doit être disponible à tribord pour accueillir la radiobalise de localisation des sinistres (RLS) 406. L'extincteur doit être installé à l'intérieur de la console du pilote, côté bâbord, et être monté à l'aide de supports en fibre de verre. Sièges Delta à l'arrière des charnières sur le bord arrière du boîtier de support. Boîtier du siège de barre relié aux charnières côté bâbord.

7.2.3 Les coussins doivent être fabriqués à partir de mousse moulée, avec une surface étanche à finition lisse comportant un revêtement antidérapant intégré.

7.2.4 L'installation d'un tablier amortisseur éprouvé doit se faire du bord avant de la console du pilote jusqu'au tableau de la cambuse. Le matériau de Skydex® répond à cette exigence.

https://www.skydex.com/markets_products/commercial_industrial/boat_decking

7.3 CONSOLES; GÉNÉRALITÉS

7.3.1 Les consoles doivent être fabriquées de plastique renforcé de fibre de verre (PRV) conformément à des spécifications de poids faible et de résistance élevée.

7.3.2 Les consoles doivent être installées de sorte à permettre l'accès adéquat pour des arrangements de grue.

7.3.3 Il doit y avoir trois (3) porte-gobelets repliables, un sur chacune des trois consoles.

7.3.4 Les commandes du moteur doivent être installées sur un habitacle du côté tribord de la console de l'opérateur (voir la section 7.4), et elles doivent être placées de façon à ce que l'activation d'une commande ou du volant de direction n'active ou ne désactive pas d'autres commandes par mégarde.

7.3.5 La hauteur des bases des sièges articulés doit être d'environ 320 mm au-dessus du pont à l'embase support des sièges. La console arrière doit être équipée de bases de siège pour deux sièges situés à l'arrière de l'unique boîtier contenant l'équipement électrique. La largeur du boîtier de la

console combinée doit être d'environ 1 050 mm. Deux écoutes doivent être intégrées au panneau avant de la console arrière, à bâbord et à tribord, permettant ainsi l'accès à la partie inférieure de la console et à un axe longitudinal de l'écoute arrière, entre la base des sièges et les boîtiers, afin de faciliter l'accès au trou de visite supérieur du réservoir de carburant. Des poignées doivent être installées sur chaque côté tribord de la console arrière; elles traversent la partie supérieure et forment la poignée intérieure fixée à la partie supérieure de la console. Il convient d'installer des couvercles transparents articulés protégeant contre les intempéries à relever pour accéder à l'installation de fixation par bride supérieure de la console comportant l'équipement électronique. Un panneau de protection transparent doit être placé dans le couvercle protégeant contre les intempéries.

7.3.6 Le logement de l'équipement électronique à tribord doit être muni d'un support protégé contre les intempéries et facilement accessible, dans lequel il est possible d'intégrer un écran radar de 16 milles marins muni d'un affichage GPS. Consulter la section 16 pour obtenir des détails sur l'équipement électronique.

7.3.7 Le logement de l'équipement électronique à bâbord doit être équipé d'un support protégé contre les intempéries et facilement accessible permettant d'y insérer une interface ou une radio maritime haute fréquence.

7.3.8 Des espaces de rangement sont requis dans les consoles; par conséquent, le câblage doit être protégé à l'aide de plaques de recouvrement amovibles permettant de maximiser l'espace de rangement intérieur sans endommager les câbles électriques.

7.4 Console du conducteur :

7.4.1 Équipement réglementaire;

7.4.1.1 Un compas magnétique de 2 3/4 po (69,9 mm) de diamètre à plaque en suspension, éclairé et réglable afin de compenser pour la déviation. Le compas Ritchie, modèle F83, répond à ce critère.

7.4.1.2 Une carte des déviations compas doit être fournie par l'entrepreneur.

7.4.1.3 Un cornet électrique conforme aux règlements, Ongaro ou l'équivalent.

7.4.2 Équipement- moteur;

7.4.2.1 Des commutateurs d'allumage à clé avec attache et cordon d'arrêt d'urgence pour chaque moteur. Un double des clés doit être fourni avec chaque canot pneumatique de sauvetage à coque rigide. Les interrupteurs à clé doivent être placés et protégés de manière à ce que l'opérateur ne puisse endommager ou casser les clés pendant les opérations du canot pneumatique à coque rigide.

7.4.2.2 Un tachymètre pour chaque moteur, et des alarmes.

7.4.2.3 Un indicateur de pression de l'eau.

7.4.2.4 Un indicateur d'inclinaison et d'assiette pour chaque unité de propulsion.

7.4.2.5 Un horomètre pour le moteur.

7.4.2.6 Une jauge de niveau de carburant pour chaque réservoir de carburant.

7.4.2.7 Un voltmètre de batterie pour chaque batterie.

7.4.3 Autre équipement

7.4.3.1 Un sondeur conforme à la section 9.7.2 sur les électroniques.

7.4.3.2 Un panneau électrique comptant au moins 10 disjoncteurs, à l'épreuve de l'eau et des conditions météorologiques.

7.4.3.3 Gradateurs séparés à l'épreuve de l'eau pour le compas et les instruments du moteur.

7.4.3.4 Toutes les alarmes et tous les indicateurs visuels doivent être montés à un endroit bien visible depuis la position du conducteur et être étanches.

7.4.3.5 Divers avis et étiquettes sont requis sur le navire conformément aux normes TP 1332 et aux règlements de l'OMI.

8.0 CONSTRUCTION

8.1 EXIGENCES MINIMALES EN MATIÈRE DE STRATIFICATION

Matériau de coque, de pont et de console

8.1.1 Fond de la coque – construction du noyau de type mousse en sandwich avec quille/étrave et bouchain en stratifié massif. Les exigences de base en matière de stratifié de la coque précisées dans les dessins d'exécution certifiés et approuvés de la SOLAS pour ce canot pneumatique à coque rigide doivent être respectées.

8.1.2 Les coques rigides doivent être fabriquées de plastique renforcé de fibre de verre (PRV) utilisant une résine vinylester résistante au feu avec un enduit gélifié ignifuge conforme à la norme de propagation de la flamme ASTM E-84 Classe 1.

8.1.3 Des oreilles de levage encastrées certifiées (facteur de sécurité de 6 à 1 en fonction de la résistance ultime des matériaux et de la condition de charge de l'embarcation de sauvetage de l'OMI) doivent être installées sur le pont.

8.1.4 Le pont et la coque doivent être disposés dans des moules femelles externes, fabriqués de matériaux compatibles, qui répondent ou dépassent les spécifications approuvées en matière de stratifiés. Le pont doit être recouvert d'un fini antidérapant approprié. L'exigence minimale pour le stratifié de base de la coque est de deux unités de stratifil (roving) de 18 oz avec natte de 1 oz sur l'extérieur et l'intérieur du noyau de la coque, s'ajoutant à la couche externe.

8.1.5 Le renfort stratifié doit être constitué de nattes à torons coupés E-Glass et de stratifils tissés ou tricotés.

8.1.6 La couleur de l'enduit gélifié (NPG isophtalique [Neo Pentyl Glycol]) doit être l'orangé international, d'une épaisseur de 20 à 22 mils.

8.1.7 L'âme, à l'exception de l'âme du tableau, doit être fabriquée de mousse de chlorure de polyvinyle, ou d'un matériau équivalent. L'âme doit être installée conformément aux spécifications du fabricant.

- 8.1.8** L'âme du tableau doit être renforcée au moyen de contreplaqué de qualité marine d'une épaisseur totale de 2 po (51 mm), ce qui répond aux exigences de la Voluntary Product Standard PS 1-95 : Construction and Industrial Plywood. De plus, le contreplaqué doit avoir subi un traitement de préservation sous pression.
- 8.1.9** Les ponts doivent être autodrainants, grâce à des sabords de décharge pourvus de clapets antiretour de type trompe. Des sabords de décharge pourvus de fermetures mécaniques (en fibre de verre seulement) afin de prévenir l'infiltration d'eau pendant que le canot est à l'arrêt doivent être fabriqués à l'aide de tuyaux en fibre de verre de 5 po de diamètre extérieur.
- 8.1.10** Le pont au-dessus des compartiments étanches doit comporter des plaques ou des écoutilles d'accès boulonnées et étanches pour qu'il soit facile de les déposer ou de réparer les réservoirs et les compartiments de flottaison situés en dessous, des plaques distinctes permettant d'accéder aux composants du système de carburant aux fins d'inspection conformément aux exigences de la norme TP 1332.
- 8.1.11** Les espaces de réservoir de carburant doivent comporter un système de ventilation de l'étrave à la poupe (protection contre l'inflammation assistée par ventilateur au démarrage).
- 8.1.12** Des dispositifs d'arrimage encastrés dans le pont doivent être fixés à l'avant pour permettre l'arrimage de la pontée; il en faut un minimum de quatre (4), 6 po de type ovale.
- 8.1.13** La couleur standard de la coque, du pont, du protecteur de collier d'étrave et de la console de l'embarcation doit être l'orangé international, avec bandes rétroréfléchissantes au besoin. Les housses des sièges doivent être noires. Toutes les surfaces d'aluminium exposées doivent être de couleur noire au fini mat.
- 8.1.14** La mousse de flottaison doit être de type à alvéoles fermées, et résistante au feu, ou à faible émission de fumée, et présenter un faible indice de propagation des flammes. Elle doit être installée de façon à remplir les fonctions de stabilité requises et être isolée des espaces de réservoir de carburant par des poutres ou des cloisons. Tout accès à la mousse par ces membrures doit être fermé au moyen de plaques.

8.2 RANGEMENT

- 8.2.1** Un pontet de rangement étanche de sept pieds cubes doit être fourni et installé solidement à l'aide d'attaches. En raison d'un entretien fréquent à hauteur de la boîte de rangement à l'avant, la conception des attaches doit en faciliter le retrait et l'installation. Un couvercle étanche avec pentures, fermé au moyen d'une grenouillère ajustable en acier inoxydable Southco A1-10-501-40 avec réceptacle de type B, doit être installé. Le couvercle doit constituer un pont de travail, être installé sur la surface supérieure et recouvert d'un fini antidérapant.
- 8.2.2** Des dispositions doivent être prises pour permettre d'arrimer de façon sûre, solide et accessible une ancre et un câble, des pagaies et autre équipement.

8.2.3 Des espaces de rangement étanches aux intempéries destinés à de petites pièces d'équipement doivent être aménagés sous les sièges et, dans la mesure du possible, à l'intérieur des consoles.

8.2.4 Tous les compartiments de rangement extérieurs doivent être verrouillables et arrimés solidement, et pouvoir être manipulés avec des gants ou à mains nues insensibles.

8.3 QUILLE D'ÉCHOUAGE

Description générale – quille d'échouage en Kevlar ou plastique renforcé de fibre de verre stratifié dans un moule femelle. Le fini gélifié extérieur doit être le même que celui appliqué sur le moule de la coque. Les extrémités de la quille d'échouage doivent être carénées et recouvertes d'un enduit gélifié après la liaison à la coque.

8.3.1 Largeur à partir de l'axe de la coque – 200 mm

8.3.2 Longueur – pleine longueur – du tableau arrière jusqu'à la surface inférieure du panneau de bouchain vif à l'étrave.

8.3.3 Épaisseur du stratifié – 5 mm au total (sans l'adhésif).

8.3.4 Stratifié composé d'une couche de renforcement biaxial en fibres de verre tissées 1808 et d'une épaisseur de 2,4 mm minimum de renforcement de feutre aiguilleté Kevlar.

8.3.5 Type de résine – résine vinylester ignifuge avec un allongement minimal de 50 % à la rupture.

8.3.6 Type d'enduit gélifié – revêtement isophthalique néopentylglycol ignifuge

8.3.7 L'adhésif pour la liaison de la quille à la coque doit être un mastic méthylacrylate (ITW Plexus ou l'équivalent)
<http://www.itwplexus.com/home.html>

8.3.8 La quille d'échouage doit comporter une ouverture sans frottement d'un diamètre approximatif de 5 cm à l'étrave afin de faire place à l'anneau de levage encastré.

8.4 ŒILLET D'ÉTRAVE

8.4.1 Un système doit être conçu et intégré à la construction de l'étrave afin de permettre de fixer à la proue le crochet de l'amarre avant et celui de la remorque sans dépasser la ligne d'étrave. L'anneau doit être fabriqué en acier inoxydable de nuance T316 et être suffisamment résistant pour remorquer l'embarcation à une vitesse de 20 nœuds par mer calme en condition de chargement normal, en assiette nulle, sans endommager l'embarcation ou causer de frottement indu de la remorque.

8.5 BORNES DE REMORQUAGE

La charge de sûreté doit être estampillée sur chaque borne de remorquage et mise en évidence par la peinture.

8.5.1 Une borne de remorquage, aux fins de remorquage D'URGENCE et dotée de bittes de remorquage, doit être installée à l'arrière du navire. Celle-ci doit être d'une résistance de 3 000 lb (1360 kg), avant le point de poussée de l'embarcation.

8.5.2 Une borne de remorquage cruciforme amovible (d'une résistance d'au moins 2 500 lb, 1130 kg) doit être fixée à l'étrave.

8.6 COLLIERS

- 8.6.1** Le collier doit être gonflable et comporter au moins 5 chambres séparées de volume à peu près égal (sauf dans le cas de colliers Miranda qui peuvent exiger une section de billette en mousse afin de résister à la déformation du tube en bord d'un navire), chacune munie d'un système de gonflage convenable et de soupapes de surpression calibrées à 3,5 psi. (Les valves de gonflage Halkey Roberts modèle 690BV et Leafield modèle C-7, ainsi que la soupape de surpression Mirada modèle B51019 3,5 psi répondent à cette exigence)
- 8.6.2** Les colliers gonflables doivent être composés d'un matériau conforme aux critères de résistance, d'élasticité, de résistance à l'usure et de durabilité qui sont définis dans la norme TP 1324 – Spécification relative aux textiles revêtus utilisés dans la fabrication des embarcations de survie pneumatiques. (Tissu en polyester enduit de néoprène/hypalon décitex 1670 – doit être de couleur orangée internationale) Des bandes rétro réfléchissantes doivent être fixées au collier de façon approuvée au besoin. Un revêtement antidérapant doit être appliqué sur le matériau du collier.
- 8.6.3** Tous les joints doivent être collés et polis à la main. Un produit d'étanchéité en polyuréthane doit être utilisé sur tous les joints intérieurs et sur la bordure du déflecteur.
- 8.6.4** Les colliers doivent être interchangeables et posséder un diamètre minimum de 550 millimètres.
- 8.6.5** Les colliers gonflables doivent être fixés à la coque à l'aide de pièces de fixation mécaniques et de lattes de serrage en métal, de sorte que le collier puisse être déposé facilement pour être réparé ou remplacé. L'utilisation de colliers collés n'est pas acceptable.
- 8.6.6** Le collier doit être fourni avec une sangle de tension du tableau.
- 8.6.7** Les colliers gonflables doivent être fournis avec des bandes de protection anti-frottement tout autour. Au moins cinq bourrelets de néoprène ou l'équivalent (largeur de 50 à 75 mm) doivent être collés sur toute la longueur du côté extérieur du collier pour assurer une protection contre l'abrasion et la perforation. « Bombard » ou l'équivalent.
- 8.6.8** Des guirlandes en cordage de nylon tressé de 1/2 po (127 mm) de diamètre doivent être posées à bâbord et à tribord le long des colliers de manière à donner accès aux personnes à l'intérieur de l'embarcation et à celles qui se trouvent dans l'eau. Les guirlandes doivent être fixées dans l'axe du collier, au moyen d'un manchon de laçage (et non d'un anneau en D) et doivent pendre de 10 à 12 po (de 25,4 à 30,48 cm).
- 8.6.9** Une trousse de réparation doit être fournie pour les colliers gonflables.
- 8.6.10** Un protecteur de collier d'étrave doit être installé dans la section de l'étrave et jusqu'au milieu du canot afin de protéger contre l'abrasion. Ce protecteur de couleur orangée internationale doit être facilement remplaçable et être fabriqué de polyester enduit de néoprène/hypalon décitex 1670 collé à la main. Il doit être fixé au collier de l'étrave au moyen de laçage sur le dessus et d'une bride boulonnée sur le dessous. Il doit

envelopper l'étrave (collier seulement) de l'axe supérieur du collier, jusqu'au joint entre le collier et la coque et se prolonger jusqu'au milieu environ de chaque côté du collier.

9.0 ARMEMENT ET ÉQUIPEMENT

9.1 REMORQUAGE

En plus des exigences relatives à la borne de remorquage énoncées à la section 7,5, l'entrepreneur doit fournir et installer les éléments suivants :

9.1.1 Un dévidoir de remorquage manuel est requis, avec 100 m de câble de remorquage flottant d'un diamètre de 3/4 po.

9.1.2 Une poignée amovible doit être rangée dans une pochette à proximité.

9.1.3 Une housse amovible en tissu de qualité marine doit être fournie pour le dévidoir de remorquage et dotée d'un système d'attache qui permet de la retirer rapidement.

9.2 LEVAGE

Levage multipoint : les certificats doivent accompagner les élingues. Tous les navires doivent être munis d'une bride de levage à sangles et à quatre pieds. Le dispositif de levage doit être placé et configuré de façon à ne présenter aucun danger pour la sécurité de l'opérateur ou de l'équipage, et ne pas nuire au fonctionnement du canot.

9.2.1 Toutes les oreilles de levage de bride doivent être renforcées et avoir subi des essais de rupture par traction, conformément au règlement de la CSA en matière d'engins de chargement, et doivent se conformer aux règlements concernant les facteurs de sécurité 6:1 de l'Organisation maritime internationale (OMI).

9.2.2 Les oreilles de levage doivent être encastrées dans le pont, ou intégrées au berceau ou au tableau, et peuvent dépasser du pont dans les zones de faible circulation. Les points de levage ne doivent pas être situés en dessous du pont, dans des caissons ou dans des compartiments. Les points de levage doivent être situés de sorte que la bride ne s'accroche pas à la structure, à la console, à l'accastillage ou aux machines de l'embarcation.

9.2.3 Les élingues fournies doivent être des sangles certifiées capables de lever l'embarcation en toute sécurité dans des conditions de charge de 200 % de l'embarcation de sauvetage (équipage, équipement, et réservoir de carburant plein), avec un facteur de sécurité de 3 à 1, à la limite de contrainte des anneaux de levage.

9.3 CIRCUIT ÉLECTRIQUE

DES DISJONCTEURS DOIVENT ÊTRE UTILISÉS POUR TOUS LES COMPOSANTS ÉLECTRIQUES SUR LE CANOT PNEUMATIQUE À COQUE RIGIDE; LES FUSIBLES NE SONT PAS ACCEPTABLES.

La conception du système électrique, la sélection et l'installation des composants doivent être effectuées conformément à la norme C22.2 N° 183.2-M1983 (R1999) de l'Association canadienne de normalisation « Installations électriques à courant continu (c.c.) à bord des bateaux » et conformément au document TP1332 et aux normes de l'ABYC « E » auxquelles renvoie le document TP1332. Tout

l'équipement et le matériel électriques doivent être installés conformément aux caractéristiques techniques du fabricant. L'équipement électrique qui doit être étanche (p. ex. le tableau de commutateurs de la console) sera jugé acceptable s'il répond à la norme IP66. Il doit comprendre un panneau de disjoncteurs muni d'au moins 10 circuits. L'entrepreneur doit veiller à ce que le panneau de disjoncteurs ait un potentiel d'expansion de 10 % ou au moins deux disjoncteurs de rechange (selon l'option qui offre le plus de capacité). Il doit y avoir un minimum de trois panneaux de disjoncteurs; deux (2) de 50 ampères et un (1) de 25 ampères avec la charge répartie entre les trois.

9.3.1 Un système de distribution de 12 V CC. doit être prévu pour alimenter les charges de démarrage des moteurs et de l'équipement électrique du canot, c'est-à-dire :

9.3.1.1 Les feux de navigation;

9.3.1.2 L'éclairage extérieur;

9.3.1.3 L'équipement de navigation;

9.3.1.4 Les instruments;

9.3.1.5 Les pompes de cale;

9.3.1.6 Les systèmes électroniques;

9.3.1.7 Les appareils de communication.

9.3.2 Tout l'équipement électrique installé doit pouvoir fonctionner en même temps que tout autre appareil électronique installé ou le compas magnétique sans causer d'interférences.

9.3.3 Tout l'équipement électrique doit être facilement accessible pour l'entretien.

9.3.4 Deux (2) prises électriques de qualité marine de 12 V doivent être installées sur la console du pilote ou à proximité.

9.3.5 Le système électrique doit être d'accès facile et totalement étanche, et doit comporter un panneau de disjoncteurs étanche comprenant au moins 10 circuits.

9.4 Alimentation à quai :

Un dispositif d'alimentation à quai doit être fourni pour tous les canots pneumatiques à coque rigide livrés en Ontario, dans l'Arctique, au Québec et dans les provinces de l'Atlantique seulement. Une prise d'alimentation externe doit être installée, dotée d'un câble d'alimentation de 15 mètres de qualité marine pouvant fournir un CA monophasé de 120 volts et 30 ampères.

9.4.1 La prise d'alimentation à quai doit être une prise mâle de style marine verrouillable et étanche de 30 A installée à un endroit accessible.

9.4.2 Elle doit être intégrée au système électrique afin de pouvoir établir une connexion pour les systèmes de charge lorsque le canot est à quai ou qu'il repose sur sa remorque.

9.5 BATTERIES, CÂBLES ET SYSTÈMES DE CHARGE

L'embarcation doit être pourvue d'un système à trois (3) batteries. Toutes les batteries doivent être de qualité marine, à mat de verre ou à électrolyte solide sans entretien pour empêcher les fuites. Le système doit être comme suit :

9.5.1 Deux (2) batteries de démarrage pour les moteurs hors-bord et les charges de service. L'embarcation doit être munie d'un système à deux batteries de

750 ampères au démarrage, pourvu d'un commutateur de sélection entre ces batteries monté en position encastrée, conformément aux caractéristiques techniques du fabricant. Le commutateur de sélection de double batterie Guest 2300A est acceptable.

9.5.2 Une (1) batterie dédiée à la radio VHF d'urgence, d'une capacité de réserve minimale de 55 Ah/120 minutes située dans la console arrière à bâbord, dans un boîtier approprié avec couvercle.

9.5.3 Les batteries de démarrage/service doivent être placées dans la console avant avec un boîtier et un couvercle dédiés pour les deux.

9.6 ÉCLAIRAGE FONCTIONNEL

9.6.1 Des gradateurs d'illumination de qualité marine doivent être posés là où c'est possible afin de pouvoir diminuer l'intensité des indicateurs du moteur et des autres indicateurs indépendamment de l'éclairage du compas.

9.6.2 L'embarcation doit être munie de deux (2) projecteurs à DEL de qualité marine, dotés de leur propre disjoncteur, un disposé de chaque côté de la face inférieure de la zone de redressement en cas de chavirement, et pouvant éclairer l'espace du pont avant. (Les projecteurs *Rigid Industries Dually-Floodlights* répondent à cette exigence).

9.6.3 Un feu clignotant bleu (à éclats) doit être installé. (Les feux à éclat Star Warning System, partie 23315, ou Lopolight répondent à cette exigence.)

9.6.4 Phares de recherche posés : (Aquasignal ou l'équivalent) : les phares de recherche doivent être des projecteurs installés sur le pont. Le montage doit être fixé sur la borne de remorquage amovible de l'étrave.

9.6.5 Trois prises d'accessoires (capuchons étanches) doivent être installées sur le canot; il s'agit de prises Marinc Connect Pro de 12 V à verrouillage par rotation, ou l'équivalent. Une à l'avant à hauteur du feu de mât amovible, une à l'extrémité avant de la console du pilote et une sur le coin supérieur bâbord du puits de moteur.

9.6.6 Projecteurs portatifs : (deux requis) à éclairage au xénon DHI de 35 W.

9.7 ÉQUIPEMENT ÉLECTRONIQUE

9.7.1 Ces embarcations doivent être pourvues de l'équipement électronique et de communication ci-après, et les affichages de la console situés conformément à la description, en plus de la boussole et de la corne requises selon le règlement. L'autorité technique du propriétaire doit en approuver la disposition.

9.7.2 Un sondeur dont l'affichage se trouve à la position de l'opérateur doit être installé au-dessus des tachymètres et muni d'un transducteur Airmar P319 monté conformément aux spécifications du fabricant (le sondeur numérique à transducteur Simrad IS42 Combi répond à ces exigences). Le support de transducteur doit être installé à l'aide de rivets aveugles.

9.7.3 Installer un scanner radar Simrad 4G

9.7.4 Deux (2) affichages multifonctions Simrad NSS9evo3 avec radar et interface de traceur doivent être installés à la console de navigation/communication, ainsi qu'une interface GPS et une antenne GS25.

9.7.5 Une radio ASN VHF Standard Horizon GX5500. Comprend un mégaphone et un interphone de bord connectés à la radio avec un haut-parleur SP-24

ICOM. Pour les antennes, il doit s'agir de deux (2) Comrod AV51P4 montées sur des supports à cliquet HD.

9.7.6 La Garde côtière doit installer une radio GSM supplémentaire; il faut donc fournir et poser un disjoncteur de réserve. L'espace de la console doit prévoir une radio Motorola APEX6500 pourvue d'une tête de commande 02 et d'un module de chiffrement.

9.7.7 Un système de casque d'écoute sans fil David Clarke doit inclure quatre émetteurs-récepteurs de ceinture U9910-BSW et les garnitures de casque « Gecko Helmet » connexes, une station principale U9800S, une passerelle universelle U9921, une passerelle sans fil avec antenne-fouet, un panneau d'affichage U9810PD, et les câbles nécessaires à l'intercommunication avec les radios VHF à bord. Les affichages doivent être placés sur la façade supérieure arrière de la console arrière, entre les couvercles de console, de manière à ce qu'ils soient facilement accessibles. Les haut-parleurs doivent être situés sur la façade inférieure de la console arrière.

9.7.8 Les haut-parleurs doivent être situés sous la station principale et le panneau d'affichage.

9.8 POMPAGE ET DRAINAGE

9.8.1 Une pompe de cale (débit de 2 000 gal/h) doit être installée dans la coque principale ou dans la section étanche la plus grande, ainsi qu'une pompe de cale manuelle fixe à membrane. La ou les pompes de cale doivent être situées à un endroit où elles peuvent aspirer à partir du point le plus bas de la coque. Des tuyaux doivent être installés et permettre aux pompes de cale de refouler l'eau directement par-dessus bord. Toute autre section étanche de la coque doit être desservie par une pompe de cale d'une capacité de 1 500 gal/h. Les fils de toutes les pompes de cale doivent être de calibre 10 minimum.

9.8.2 Un capteur de niveau avec commande automatique doit démarrer la pompe de cale électrique (de type sans pédale) dès qu'il y a de l'eau dans la cale. Une pompe de cale à fonctionnement automatique ULTRA PUMP SWITCH SR (différentiel de 1 1/4 po) avec contacteur d'alarme de niveau d'eau élevé (à 3 po), intégré, 12 V à 15 A UL répond à cette exigence (numéro de pièce UPS 01). Un sélecteur de commande doit être posé sur la console du conducteur et permettre de choisir les réglages suivants : « Marche momentanée », « Arrêt » et « Automatique ». Un voyant doit être présent et s'allumer sur le poste de commande pour indiquer que la pompe de cale fonctionne.

9.8.3 Purge de coque : Un bouchon fileté en laiton doit être vissé au point le plus bas de la coque pour permettre de la drainer lorsque l'embarcation est hors de l'eau.

9.8.4 Les robinets et les poignées doivent être fabriqués d'un matériau résistant à la corrosion, et se trouver à des endroits qui en facilitent l'utilisation, l'entretien et la dépose.

9.9 ARC POUR RADAR/SYSTÈME DE REDRESSEMENT AUTOMATIQUE

- 9.9.1** Un arc pour radar doit être monté à l'arrière du navire pour accueillir antennes, projecteurs et autres accessoires.
- 9.9.2** Un système de redressement automatique pour embarcation de sauvetage conforme à la SOLAS de conception éprouvée doit être installé.
- 9.9.3** Le système doit utiliser une vessie réutilisable, être manuel, à redressement automatique et pouvoir redresser une embarcation pneumatique à coque rigide en 15 secondes maximum, à des températures de -20 °C ou plus.
- 9.9.4** La vessie doit être rangée dégonflée dans une enceinte permettant un dégagement rapide, sur l'arche.
- 9.9.5** Les matériaux et le mode de construction de la structure doivent garantir une durée de vie de dix ans sans défaillance dans des conditions normales d'utilisation. Les matériaux doivent au minimum être fabriqués de tubes d'aluminium 5086 de 2 po, de nomenclature 40.
- 9.9.6** Une ligne de rétablissement d'au moins 10 m doit être fixée au support de protection du moteur côté bâbord.
- 9.9.7** La poignée d'activation doit être située du côté bâbord pour qu'elle se trouve au-dessus de la ligne de flottaison lorsque l'embarcation est retournée.
- 9.9.8** Le système doit être à air comprimé, muni de soupapes de surpression et d'une valve de gonflage à laquelle est fixé un manomètre. (Le mécanisme de déclenchement et le manomètre Mirada 5000 répondent à ces exigences.)
- 9.9.9** La bouteille d'air doit être fabriquée d'un matériau robuste pouvant supporter des conditions de fonctionnement difficiles. (Les bouteilles fabriquées par Structural Composites Industries [SCI] en aluminium recouvert de composite verre-résine, à haute pression [4 500 lb/po²], répondent à ces exigences.) (http://www.scicomposites.com/custom_cylinders.html). La bouteille ne doit pas être installée sur le cadre de redressement automatique, mais plutôt à un endroit bien protégé des éléments qui permet toutefois de l'entretenir et de vérifier le manomètre facilement. Les supports de montage de la bouteille doivent être en fibre de verre.
- 9.9.10** Les équipements auxiliaires tels que les feux de navigation, les dômes de radar ou les antennes radio fixés à la cage de redressement automatique ne doivent pas nuire au bon fonctionnement de ce système.

9.10 ÉQUIPEMENT DE SAUVETAGE D'URGENCE

Les articles suivants doivent être fournis avec les accessoires nécessaires pour le rangement et l'arrimage (selon l'article). Toute la quincaillerie fournie par l'entrepreneur doit être à usage intensif et résister à la corrosion. Tous les articles doivent être facilement accessibles (la pompe à pied et les trousse de réparation doivent être rangées dans un casier de rangement). L'entrepreneur doit fournir les articles d'urgence suivants et en munir le canot :

- 9.10.1** un extincteur d'incendie (catégorie 5BC, de type marine);
- 9.10.2** une gaffe de 8 pi de longueur (télescopique);
- 9.10.3** deux pagaies;
- 9.10.4** une ancre (Fortress 7X ou l'équivalent) et une ligne avec chaîne;
- 9.10.5** une ancre flottante et une ligne;

- 9.10.6 quatre (4) lignes d'amarre en nylon tressé de 25 pi et de 1/2 po de diam.;
- 9.10.7 une trousse de réparation du collier (pour le collier gonflable);
- 9.10.8 une trousse de réparation de coque;
- 9.10.9 une pompe à pied (à soufflet, pour le collier de flottaison);
- 9.10.10 une (1) lampe de poche étanche à DEL avec piles et ampoule de rechange;
- 9.10.11 un (1) sifflet sans bille;
- 9.10.12 une trousse de premiers soins dans un contenant étanche approuvée par TC;
- 9.10.13 deux (2) bouées de sauvetage flottantes fixées à 30 m de ligne d'attrape flottante;
- 9.10.14 trois aides de protection thermique;
- 9.10.15 un réflecteur radar, à installer sur la cage, de type tubulaire;
- 9.10.16 six (6) fusées éclairantes approuvées par la Direction de la Sécurité maritime de Transports Canada, de type A.B.C;
- 9.10.17 un couteau de sécurité flottant muni d'un étui et d'une pointe arrondie.

10.0 PROPULSION – Deux moteurs hors-bord

10.1 MOTEURS HORS-BORD À ESSENCE

Sauf avis contraire, les moteurs hors-bord SEULEMENT seront FOURNIS PAR LE GOUVERNEMENT et installés par l'entrepreneur. Les moteurs hors-bord fournis sont de l'une des trois marques (modèles) suivantes :

- 10.1.1 Deux Evinrude G-2, 175 HP avec arbre de 25 po, numéros de modèle C175PXAA (rotation standard) et C175PXCAA (rotation inverse). Fournis pour les canots pneumatiques à coque rigide livrés en Colombie-Britannique, en Nouvelle-Écosse et au Collège de la GCC.
- 10.1.2 Deux Mercury Verado, 175 HP avec arbre de 25 po, numéros de modèle 1175V23ED (rotation standard) et 1175V24ED (rotation inverse). Fournis pour les canots pneumatiques à coque rigide livrés à Terre-Neuve-et-Labrador.
- 10.1.3 Deux Yamaha à cylindres en ligne, quatre temps, 175 HP avec arbre de 25 po, numéros de modèle F175XCA (rotation standard) et LF175XCA (rotation inverse). Fournis pour les canots pneumatiques à coque rigide livrés en Ontario, Québec et dans l'Arctique.
- 10.1.4 Les moteurs hors-bord doivent être installés et utilisés conformément aux recommandations du fabricant. Il faut utiliser les accessoires et l'équipement approuvés par le fabricant de moteurs. Ne pas utiliser d'équipement ou de composants ni faire d'essais avec le moteur qui pourraient, de quelque façon que ce soit, annuler les garanties du fabricant du moteur.
- 10.1.5 Il convient de monter les moteurs hors-bord le plus loin possible l'un de l'autre.
- 10.1.6 Les moteurs hors-bord doivent être montés conformément aux instructions du fabricant.
- 10.1.7 L'entraînement du moteur bâbord doit être contrarotatif.

- 10.1.8** L'entrepreneur doit fournir et installer les ensembles de jauges numériques et le matériel mentionnés à la section 7.4, et ce qui est requis par la marque de hors-bord indiquée pour le canot particulier.
- 10.1.9** Les réservoirs d'huile (le cas échéant) doivent être installés selon les instructions du fabricant. Tous les réservoirs d'huile montés sous le pont doivent comprendre des conduits de remplissage à distance et, le cas échéant, un indicateur de niveau d'huile.
- 10.1.10** L'entrepreneur doit demander à l'agent de maintenance du fabricant des moteurs d'inspecter et de vérifier l'installation avant de procéder aux essais et à l'expédition.
- 10.1.11** Les câbles de commande, les faisceaux de câblage, les turbines à hélice et tous les autres composants doivent être fournis et installés par l'entrepreneur.
- 10.1.12** Les hélices doivent être fournies par l'entrepreneur et doivent être en acier inoxydable. L'entrepreneur doit déterminer, au moyen de calculs, le pas et le diamètre des hélices afin de respecter les exigences de rendement indiquées dans les présentes. Une fois le contrôle de la conception des entrepreneurs terminée, ces calculs seront fournis à l'autorité technique.
- 10.1.13** Coupe-circuit – Les installations de moteur doivent comprendre un dispositif d'arrêt automatique (coupe-circuit), pour chaque moteur, qui doit être fixé près des commutateurs d'allumage. Deux (2) câbles de rechange doivent être fournis avec chaque embarcation.
- 10.1.14** Si les moteurs sont montés directement sur le tableau, il faut intégrer un puits de moteur à la conception de la coque et du pont, avec un tube support au tableau.
- 10.1.15** Les relais de charge automatique (ACR) depuis les moteurs doivent être directement câblés aux batteries.

10.2 ARCEAU DE PROTECTION DES MOTEURS HORS-BORD

- 10.2.1** Un arceau de protection constitué d'un tuyau d'aluminium 5086 de 2 pouces, de nomenclature 40, doit faire le tour des moteurs hors-bord vers l'extérieur afin de les protéger en cas de choc. Cet arceau doit être fabriqué de façon à ce qu'il puisse être enlevé rapidement pour faciliter la dépose des moteurs hors-bord. Le dispositif de protection ne doit pas dépasser le tableau de plus de 830 mm.

10.3 SYSTÈMES DE CARBURANT – DOIVENT ÊTRE CONFORMES À L'EPA ET RESPECTER LA DERNIÈRE VERSION DE LA NORME ABYC H-24.

TOUS LES TUYAUX DU SYSTÈME D'ALIMENTATION EN CARBURANT DOIVENT ÊTRE HOMOLOGUÉS DE CLASSE A PAR L'USCG

- 10.3.1** Les vannes et les raccords utilisés dans le système d'alimentation en carburant doivent être fabriqués dans des matériaux résistants à la corrosion, et toutes les vannes de carburant doivent être facilement accessibles et étiquetées.
- 10.3.2** Tous les événements de mise à l'air libre du carburant doivent être munis d'un clapet à bille.

- 10.3.3** Le point de ravitaillement en carburant doit être élevé et pourvu d'un couvercle de réservoir conforme à l'EPA. Le point de ravitaillement en carburant doit être élevé de manière à dépasser le pont d'au moins 2 po afin d'éviter la contamination à l'intérieur de la coque. Le point de ravitaillement en carburant doit être pourvu d'un mécanisme de verrouillage pour empêcher l'accès non autorisé.
- 10.3.4** Les deux réservoirs de carburant doivent être reliés à un collecteur commun qui permet au moteur d'utiliser le carburant du réservoir sélectionné.
- 10.3.5** Les dispositifs de fixation et les attaches des réservoirs de carburant doivent être suffisamment robustes pour les opérations prévues du canot, de manière à ce qu'il ne se produise aucun mouvement des réservoirs ou de courbure des attaches.
- 10.3.6** Le réservoir principal doit contenir au moins 322 litres (85 gallons US) et le réservoir auxiliaire, au moins 182 litres (48 gallons US).
- 10.3.7** Tous les réservoirs de carburant doivent être munis d'un système de filtrage pour la séparation de l'eau et des contaminants (bol transparent), facilement accessible pour la maintenance. Racor 320R-RAC-02 ou l'équivalent.
- 10.3.8** Il faut installer deux réservoirs faits de polyéthylène réticulé rotomoulé ou d'aluminium de qualité marine dont le cerclage est suffisant pour empêcher tout mouvement du réservoir. Des trappes d'inspection doivent être prévues dans le pont afin de permettre l'accès au tube d'aspiration du carburant (avec le robinet d'arrêt requis au réservoir), ainsi qu'un évent de mise à l'air libre, des raccords de remplissage et des indicateurs de niveau du réservoir.
- 10.3.9** Ventilateur de cale : l'espace du réservoir d'essence doit être doté d'un système de ventilation de cale de 12 V CC., supérieur aux normes TP1332, commandé par un interrupteur étanche distinct doté de son propre disjoncteur, à la console de commande.

11.0 GOVERNE

- 11.1** Une servodirection doit être fournie pour tous les canots pneumatiques à coque rigide livrés en Ontario, dans l'Arctique, au Québec et dans les provinces de l'Atlantique seulement.
- 11.2** Le système de commande de gouverne doit comprendre un vérin hydraulique de servocommande muni d'un réservoir d'huile autonome et de joints d'étanchéité remplaçables sur les tiges, à moins que le fabricant du système de propulsion n'exige un autre dispositif de gouverne.
- 11.3** Les boyaux hydrauliques doivent être de diamètre et de longueur suffisants pour empêcher l'effet de pulsation. Ils doivent aussi convenir à une utilisation en milieu marin et être munis de raccords en acier inoxydable. Les systèmes de commande de gouverne doivent être hydrauliques; le nombre de tours de barre toute à barre dépend de la marque du moteur hors-bord, mais aucun effort ne doit être ménagé pour atteindre un maximum de 4 tours de barre toute à barre

toute. Le système de commande de gouverne Seastar Teleflex répond à cette exigence.

- 11.4 Tous les boyaux de la commande de gouverne hydraulique doivent être acheminés sous le pont de façon à ce qu'il n'y ait aucun point de pincement.
- 11.5 Le raccordement entre le volant de gouverne et la console doit être solide afin d'éliminer les mouvements avant-arrière ou latéraux du support de volant et de l'axe de direction.
- 11.6 Le volant doit être suffisamment rigide pour ne pas fléchir pendant les opérations en eaux agitées et devrait être rembourré pour offrir une surface confortable et antidérapante au pilote. (Les volants Momo Marine respectent ces exigences.)

12.0 PEINTURE ET PRÉSERVATION

- 12.1 Les composants en fibre de verre doivent être finis à l'aide d'un enduit coloré gélifié ignifuge sur toutes les surfaces extérieures. L'enduit gélifié doit être appliqué pour obtenir une épaisseur de 20 à 22 mil). La ou les couleurs de peinture de finition sont déterminées selon la section 8.1.3.
- 12.2 Les composants en aluminium doivent être recouverts d'un fini peint (un revêtement en poudre approuvé est acceptable) sur toutes les surfaces extérieures et intérieures indiquées, constituées de peinture pour couche primaire, d'apprêts et de couches de finition, conformément à la section 8.1.4. Les systèmes types de peinture à couche unique peuvent être appliqués à une épaisseur variant de 5 à 7 mils par ensemble de couches. Les composants types du système seraient les suivants : a) un apprêt réactif, b) deux couches d'apprêt et c) au moins deux couches de finition.
- 12.3 Avant la livraison du canot, l'entrepreneur doit vérifier que toutes les surfaces en aluminium exposées et non peintes sont exemptes d'imperfections, y compris les marques de fabrication, les égratignures, les rainures et les taches.

13.0 SYSTÈMES – GÉNÉRALITÉS

PROTECTION DES COMMANDES – Les câbles de commande, les câbles électriques pour les moteurs et les tuyaux hydrauliques de la commande de gouverne doivent être installés dans des conduits en plastique résistant aux UV (gainés), ou l'équivalent. Ces conduits doivent être installés de façon à ce qu'aucun câble ne soit immergé dans l'eau.

13.1 CÂBLES

- 13.1.1 Les câbles de distribution électrique doivent être de calibre suffisant pour l'utilisation particulière. Il doit s'agir de câbles étamés de qualité marine pour embarcation.
- 13.1.2 Les câbles doivent être regroupés par faisceaux dans la mesure du possible. Tous les faisceaux de câbles doivent être acheminés dans des conduits de protection. Si c'est impossible, il faut fixer les câbles et les conducteurs par des colliers ou des sangles au moins tous les 18 pouces à l'horizontale et tous les 14 pouces à la verticale.

- 13.1.3** Les câbles et les conducteurs qui traversent les joints étanches, les ponts, les cloisons ou toute autre surface exposée doivent être installés de façon à maintenir l'étanchéité de la structure. Les entrées de câbles dans les enceintes étanches doivent être dotées de presse-étoupes étanches de qualité marine de dimensions appropriées.
- 13.1.4** Les câbles et les conducteurs qui traversent les structures et qui ne sont pas munis de presse-étoupes doivent être protégés contre l'usure par frottement au moyen de passe-câbles résistant à l'abrasion.
- 13.1.5** Dans la mesure du possible, il faut éviter de faire passer des câbles dans des espaces remplis de mousse. Lorsqu'il est nécessaire de faire passer des câbles dans les espaces remplis de mousse, utiliser un tuyau de PVC. Ce tuyau doit être installé de façon à empêcher l'eau de s'y accumuler.

13.2 Tuyauterie

- 13.2.1.1 Le système de carburant doit être soumis à une épreuve hydrostatique ou à un essai à l'air à 3 lb/po² et être étiqueté conformément aux normes TP 1332.
- 13.2.1.2 Les fixations et les colliers de serrage doivent être fabriqués en acier inoxydable. Les boulons utilisés pour tous les accessoires doivent être fabriqués en acier inoxydable de nuance 316.
- 13.2.1.3 Chaque compartiment étanche de coque doit être doté de sa propre pompe de cale de 12 V CC., raccordée pour refouler l'eau du compartiment à la mer, conformément à la norme TP 1332.

13.3 ÉQUIPEMENT DE NAVIGATION (COLREG)

L'entrepreneur doit fournir et installer les éléments suivants :

- 13.3.1** Les luminaires des feux de navigation doivent être conçus pour résister aux effets de la vibration et de l'humidité et doivent être bien protégés contre les dommages.
- 13.3.2** Règles particulières du COLREG à prendre en compte (bateaux inf. à 12 M.); règles 22, 23, et annexe 1, règles 2, 9, et 10. (REMARQUE : Les feux doivent être installés parallèlement à la ligne de flottaison de « charge normale » qui peut souvent ne pas être parallèle au pont.)
- 13.3.3** Les feux de navigation doivent être installés de façon à ne pas gêner la vue de l'opérateur.
- 13.3.4** Les feux de navigation doivent être fixés en permanence.
- 13.3.5** Tous les feux de navigation doivent afficher la portée ou le secteur de visibilité comme le prévoit le règlement sur les abordages de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.
- 13.3.6** Les feux de navigation doivent être fixés en permanence à la cage de redressement automatique et les fils doivent être protégés en plus d'être étanches. L'installation d'un fanal combiné sur le collier gonflable n'est pas acceptable.
- 13.3.7** Les luminaires des feux de navigation doivent être conçus pour résister aux effets de la vibration et de l'humidité et doivent être bien protégés contre les dommages qui peuvent survenir lorsque le canot est à couple le long d'un autre navire ou accosté à quai. (Le projecteur Hella NaviLED répond à cette exigence.) Un feu de tête de mât ou un feu de poupe visible sur tout

l'horizon est acceptable s'il est monté sur l'étau à 1 m au-dessus des feux latéraux. On peut utiliser des feux de navigation à DEL.

13.3.8 L'entrepreneur doit fournir et installer un avertisseur électrique qui répond aux exigences du COLREG. Un avertisseur de petit bateau standard qui peut être entendu à une distance de 0,5 mm est conforme à la Règle 32. L'avertisseur doit être installé à l'extérieur de l'embarcation, orienté vers l'avant. L'avertisseur doit être actionné à l'aide d'un interrupteur à ressort de rappel situé sur la console de pilotage. Un avertisseur BRP d'au moins 120 dB doit être installé.

13.3.9 Un compas magnétique doit être installé près de l'axe du poste de barre, afin d'être bien vu par le pilote lorsqu'il fait face vers l'avant. Le compas Ritchie F83 répond à cette exigence.

14.0 TESTS ET ESSAIS

L'entrepreneur doit mener ses propres inspections, tests et essais pour vérifier que les travaux ont bien été effectués, conformément au présent EBT, et pour vérifier le bon fonctionnement du bateau et de tout l'équipement connexe. Les exigences d'inspection, de tests et d'essais et pour les documents livrables connexes sont définies dans le contrat et dans les annexes pertinentes, y compris les tests, les essais ou les rapports d'échantillons qui y sont annexés. Toutes les déficiences mises en évidence par les inspections, les tests et les essais doivent être corrigées avant la livraison.

14.1.1 L'entrepreneur doit au moins inspecter et tester les éléments ci-après pour s'assurer qu'ils sont conformes aux exigences du contrat et qu'ils fonctionnent bien (bon fonctionnement signifie qu'il est possible de démarrer, d'utiliser et de brancher l'élément en question et de démontrer qu'il fonctionne normalement, le cas échéant). Les inspections et les essais énumérés dans les présentes sont des minima et ne visent pas à remplacer les contrôles, les examens, les inspections ou les essais effectués normalement par l'entrepreneur pour assurer la qualité de l'embarcation :

14.1.1.1 Poids

14.1.1.2 Qualité de la construction

14.1.1.3 Engins de levage (le cas échéant)

14.1.1.4 Moteurs de propulsion, y compris le démarrage

14.1.1.5 Commandes de propulsion

14.1.1.6 Système de commande de gouverne

14.1.1.7 Système de carburant

14.1.1.8 Système électrique

14.1.1.9 Système électronique

14.1.2 Essais en mer

Le niveau minimum d'acceptabilité en matière d'essai en mer de même que le rapport figurent dans la PIÈCE JOINTE I DE L'APPENDICE II.

14.1.3 Une copie des calculs de stabilité de l'embarcation et les documents soumis précédemment pour obtenir le certificat d'embarcation de

sauvetage de la SOLAS en vigueur doivent figurer dans le manuel technique; une copie supplémentaire doit être fournie à l'autorité technique.

14.1.4 Dossiers et rapports d'essai :

Les exigences concernant la consignation et la tenue des dossiers sur les essais figurent dans le contrat et les annexes applicables.

14.1.5 Documents livrables :

Les exigences relatives aux documents livrables figurent dans le contrat et les annexes applicables.

15.0 PLAQUE DU CONSTRUCTEUR

15.1 CODE D'ACTIF NATIONAL

15.1.1 Les codes d'actif national de chaque navire figurent à l'annexe B.

L'entrepreneur doit faire inscrire ce code à cinq caractères sur la plaque du constructeur de l'embarcation, précédé de la mention « code d'actif national ».

15.2 PLAQUE DU CONSTRUCTEUR

15.2.1 Une plaque du constructeur doit être fixée au canot et à la remorque à un endroit facilement lisible. Par exemple, pour le canot, elle doit être visible du poste de barre, et pour la remorque, elle doit se trouver sur le côté gauche de la flèche d'attelage.

15.2.2 La plaque doit être faite d'un matériau résistant aux intempéries et compatible avec celui auquel elle est fixée.

15.2.3 La plaque doit mesurer au moins 200 mm x 125 mm.

15.2.4 La plaque doit comporter les renseignements suivants, gravés en permanence :

15.2.4.1 le code d'actif national;

15.2.4.2 l'architecte ou le concepteur naval;

15.2.4.3 le nom du constructeur;

15.2.4.4 le numéro de coque;

15.2.4.5 l'année de construction;

15.2.4.6 le poids du bateau à l'état lège en kilogrammes.

15.2.5 Les inscriptions sur la plaque du constructeur doivent être dans les deux langues officielles.

16.0 EXPÉDITION ET LIVRAISON

Avant l'expédition, le canot doit être nettoyé, bien protégé et recouvert conformément aux indications de la présente section.

16.1 Avant l'expédition, les canots doivent être arrimés sur leur remorque, nettoyés, munis de la protection appropriée et emballés conformément aux indications de la présente section. Toutes les parties du canot doivent être nettoyées avant de le recouvrir pour l'expédition. Les fonds de cale doivent être secs et exempts d'huile et de débris, et les réservoirs de carburant doivent être remplis et contenir du stabilisateur de carburant.

- 16.2** Le système de propulsion doit recevoir un traitement de protection, conformément aux recommandations du fabricant, pour un entreposage d'un an au plus dans un environnement assujéti au gel.
- 16.3** Les batteries doivent être débranchées. Une plaque d'avertissement doit être fixée au volant de gouverne à l'aide d'un fil métallique afin d'indiquer que le canot a reçu un traitement de protection pour l'expédition et l'entreposage et qu'il ne doit pas être mis en marche tant que l'équipement de propulsion n'a pas été remis en état de marche.
- 16.4** Tous les points de contact avec le canot doivent être coussinés. Un emballage moulant doit être posé pour protéger le canot pendant le transport et l'entreposage.
- 16.5** Moyens de livraison : pour une distance de livraison inférieure à 1 000 km, l'entrepreneur peut livrer l'ensemble de l'embarcation et de la remorque à l'aide de la remorque. Si la distance est supérieure à 1 000 km, on ne peut pas utiliser la remorque comme moyen de livraison.

17.0 REMORQUE

- 17.1** L'entrepreneur doit fournir une remorque à deux essieux adaptée à l'embarcation, en métal soudé galvanisé, et cotée pour transporter au moins 20 % de plus que le poids de « charge normale » prévu de l'embarcation, avec une capacité de charge minimale de 8 000 lb. La remorque doit répondre aux exigences commerciales conformément aux normes du ministère des Transports pour tirer le bateau, et être dotée des éléments suivants :
- 17.1.1** Des essieux tandem, un cadre soudé avec un pneu de rechange sur jante (monté à l'avant de la remorque), des chaînes de sécurité et des chapeaux de protection des roulements en acier inoxydable « Bearing Buddy » ainsi que des bouchons graisseurs.
- 17.1.2** Des feux à DEL submersibles de freinage et clignotants munis d'un connecteur plat à sept broches. (Prendre note des exigences concernant d'autres raccords, s'ils sont requis pour l'équipement de la remorque.)
- 17.1.3** Des étriers en acier inoxydable, des supports de montage et des rotors pourvus de plaquettes de freins appropriées.
- 17.1.4** Un système de freins hydrauliques et électriques conforme aux règlements du territoire d'utilisation.
- 17.1.5** Un treuil d'étrave manuel à deux vitesses muni d'une sangle, un crochet de sécurité résistant à la corrosion, une cale d'étrave et un cric de stationnement (1 600 lb) avec roulette et dispositif d'antidérivage.
- 17.1.6** Des garde-boue très résistants avec bavettes et un attelage permettant d'accrocher une rotule de 2 5/16 po.
- 17.1.7** Des berceaux, une roue de secours et un porte-roue, ainsi qu'un démonte-roue et six points de fixation amovibles.
- 17.1.8** Chaque remorque doit être fournie avec deux (2) sangles de fixation à cliquet munies de crochets pour fixer l'embarcation à l'arrière de la remorque. Un tendeur à vis doit être fourni afin d'arrimer l'embarcation à l'avant de la remorque.

- 17.1.9** La remorque doit être munie d'un cric robuste de type Fulton d'une capacité de 545 kg (1 600 lb) ou l'équivalent, avec roue robuste.
- 17.1.10** Convient aux attelages répartiteurs de charge de catégorie III.
- 17.1.11** Elle doit être dotée de pneus radiaux approuvés pour les remorques, de 225 75 R de 15 po au minimum, à capacité de charge de type D, avec des jantes galvanisées à 6 boulons et un pneu de rechange de même taille sur un support monté en hauteur. Les pneus doivent avoir une capacité égale ou supérieure à la capacité de charge de la remorque.
- 17.2** L'entrepreneur doit consigner les renseignements de la vente et de l'immatriculation de la remorque dans le manuel de chaque canot.

Annexe I

Ensemble de données définitif livrable

L'ensemble de données définitif qui doit être livré au Canada doit être tel que défini dans le contrat, mais doit inclure, au minimum, les publications techniques indiquées dans le présent appendice.

1.0 Manuels complets du propriétaire et du pilote

1.1 Produits livrables

1.1.1 Un (1) exemplaire papier complet et un (1) exemplaire électronique complet sur USB de l'ensemble des manuels pour chaque embarcation livrée, destinés au pilote; ces exemplaires doivent être livrés avec l'embarcation.

1.1.2 Un (1) exemplaire papier complet et un (1) exemplaire électronique complet sur USB de l'ensemble des manuels de chaque embarcation livrée, destinés à l'autorité technique; ces exemplaires doivent être livrés à l'adresse qui figure sur les factures.

1.2 Contenu

Les manuels doivent fournir une description physique et fonctionnelle de l'embarcation, de sa machinerie et de son équipement, et les documents sur les résultats des essais à la livraison et des essais en mer. Les manuels doivent comprendre, au minimum, les trois sections suivantes selon la description fournie ci-après :

- Renseignements généraux
- Renseignements techniques
- Liste des pièces de rechange

1.2.1 SECTION DES RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

La section des Renseignements généraux doit comprendre une description de la disposition et de la fonction de l'ensemble des structures, des systèmes, de l'accastillage et des accessoires de l'embarcation, de même que les illustrations connexes, y compris :

- 1.2.1.1 les procédures d'exploitation;
- 1.2.1.2 les caractéristiques de fonctionnement de base (comme les températures, les pressions, les débits);
- 1.2.1.3 les critères et dessins d'installation, les directives de montage et de démontage avec des illustrations détaillées pour chaque étape;
- 1.2.1.4 l'entretien préventif recommandé;
- 1.2.1.5 les procédures de dépannage complètes.

1.2.2 SECTION DES RENSEIGNEMENTS TECHNIQUES

La section d'information technique doit comprendre un ensemble complet de directives d'utilisation, de dessins (section 15), de listes de pièces et de renseignements complémentaires pour tous les composants de l'embarcation

(qu'ils proviennent d'un fournisseur externe ou qu'ils aient été fabriqués sur mesure).

- 1.2.2.1 Les dessins dimensionnels (intitulés « plans conformes à l'exécution ») doivent être produits pour les manuels afin de consigner les caractéristiques de l'embarcation.
 - 1.2.2.1.1 Poids calculé du navire;
 - 1.2.2.1.2 Dispositions générales, vues de la section Plan de profil;
 - 1.2.2.1.3 Dessins structurels montrant le plan de pont, un profil d'axe et les détails de construction de la station-cadre;
 - 1.2.2.1.4 Plan détaillé des lignes;
 - 1.2.2.1.5 Dessin de l'approvisionnement en carburant et propulsion; et,
 - 1.2.2.1.6 Dessin de l'alimentation électrique et des fonctions du navire.
- 1.2.2.2 La liste des pièces doit indiquer le nom, le numéro de pièce, le numéro de série (le cas échéant) et les coordonnées du fournisseur (nom, adresse, numéro de téléphone et adresse courriel) de l'article, de la pièce, de l'équipement ou du composant et préciser dans quelle partie des caractéristiques techniques il est mentionné.
- 1.2.2.3 Le numéro d'identification de la coque, la copie de la plaque du constructeur, les résultats des TESTS et ESSAIS selon la pièce jointe 1 de l'appendice II, les numéros de série ou ceux du fabricant et les bons de garantie de l'équipement.
- 1.2.2.4 Moteur et équipement : numéro de série du moteur et du système de propulsion.
- 1.2.2.5 Le cas échéant, collier : les matériaux du collier et les colles, et la marche à suivre pour réparer un collier à bord.
- 1.2.2.6 Les certificats d'acceptation et les bulletins ou certificats de conformité fournis avec l'équipement, comme les appareils de sauvetage, les engins de levage, les rapports d'essai moteur, les certificats d'étalonnage, les certificats des feux de position, les certificats des systèmes d'extinction d'incendie et les formulaires d'évaluation de la mousse de flottaison.
- 1.2.2.7 La fiche de contrôle pour l'essai préalable en atelier.
- 1.2.2.8 Les composants électroniques (le cas échéant) : numéro de modèle et numéro de série.
- 1.2.2.9 Les documents de réglementation et de stabilité selon les normes TP 1332 qui renvoient à la norme ISO 12217 ou ISO 6185 concernant les embarcations pneumatiques à coque rigide (le cas échéant).

1.2.3 SECTION DE LA LISTE DES PIÈCES DE RECHANGE

La section de la liste des pièces de rechange doit comprendre une liste de pièces de rechange qu'il est recommandé de stocker à bord de l'embarcation. La liste des pièces doit indiquer le nom, le numéro de pièce, le numéro de série (le cas échéant) et les coordonnées du fournisseur (nom, adresse, numéro de téléphone et adresse courriel) de l'article, de la pièce, de l'équipement ou du composant et préciser dans quelle partie de l'énoncé des besoins techniques il est mentionné. La liste doit au moins contenir les éléments suivants (s'il y a lieu) :

- 1.2.3.1 Propulsion : hélices, filtres, rotor de pompe à eau, batteries, câbles de manette de poussée et de levier sélecteur et outils spéciaux pour les moteurs.
- 1.2.3.2 Composants électriques : disjoncteurs, fusibles, ampoules.
- 1.2.3.3 Structures et accastillage de l'embarcation : assortiment de fixations fréquemment utilisées.

2.0 DOCUMENTS LIVRABLES SUPPLÉMENTAIRES

2.1.1 La documentation supplémentaire suivante doit être fournie dans les deux ensembles de manuels de publication technique livrés (définis au 8.4.2):

- 2.1.1.1 Certificat d'enregistrement du jaugeage conformément à la norme TP 13430 – <http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/pcpb-menu-3948.htm>;
- 2.1.1.2 Une copie remplie et signée du Programme de conformité des petits bâtiments (PCPB) pour l'embarcation livrée. Site Web : <http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/pcpb-menu-3633.htm>;
- 2.1.1.3 Deux (2) Bill of Sales, un (1) pour le navire et un (1) pour la remorque;
- 2.1.1.4 Test et résultats d'essai requis par l'Annexe A;
- 2.1.1.5 Certificats d'acceptation, c'est-à-dire les appareils de sauvetage, les appareils de levage, les rapports d'essais du moteur, les certificats d'étalonnage, les extincteurs, etc.
- 2.1.1.6 Un certificat d'immatriculation de véhicule automobile valide pour la province concernée de livraison de la remorque; et,
- 2.1.1.7 Toutes les fiches de contrôle de test créées et complétées par le générateur.

Annexe II

Essais en mer

- 1.0** Les essais marins doivent être accomplis par l'Entrepreneur pour démontrer que le vaisseau et son équipement se conforment aux exigences comme exposé dans le Contrat. Tout l'incident de frais aux essais doit être porté par l'Entrepreneur, en incluant le combustible à moins qu'autrement ne spécifié. Un équipage fourni par l'Entrepreneur doit faire marcher le vaisseau pendant les essais marins. Le combustible restant, si non égoûté pour l'expédition, doit être livré dans son réservoir avec le vaisseau.
- 2.0** Toute l'instrumentation d'Essai Marine et l'équipement doivent être fournis et faits marcher par l'Entrepreneur. L'instrumentation d'essai, où applicable, ne doit pas remplacer les instruments du vaisseau (par ex., le tachymètre de locomotive, les indicateurs de pressions et les thermomètres). L'Entrepreneur doit fournir tout le matériel nécessaire et les essayages et doit installer les appareils de mesure. Après l'achèvement satisfaisant des essais, toute l'instrumentation doit être enlevée et tous les systèmes restitués à leur condition originale. L'Entrepreneur doit fournir deux (2) copies des données d'étalonnage certifiant l'exactitude de l'instrumentation pour les épreuves et l'inclure dans les publications techniques
- 3.0** L'Entrepreneur doit soumettre une Épreuve * le Plan d'Essais, en incluant une description de tous les essais d'acceptation à être exécutés. Comme un minimum, en Utilisant l'Attachement je, modifié pour aller à ces vaisseaux, les essais suivants doivent être accomplis : (le vaisseau doit opérer dans la Condition de Charge Normale.)
 - 3.1.1** Les Essais de Vitesse - les essais de vitesse doivent être faits sur un cours au moins un mile naval de longueur. Deux (2) courses doivent être rendues sur le cours, un (1) dans chaque direction avec les vitesses pour les deux (2) courses fait en moyenne. L'utilisation de données GPS (faites en moyenne) est acceptable.
 - 3.1.2** L'Essai D'endurance - le bateau doit faire marcher à la vitesse maximale pour un minimum d'intervalles de dix (10) minute dans la Condition Complètement Chargée période de plus d'une heure en considérant l'interruption des procédures de l'équipement. Pendant les essais d'endurance, il doit être démontré que toutes les parties du système de propulsion sont dans l'opération complète. Tous les systèmes doivent être faits marcher pour vérifier pour la lubrification nécessaire, le contrôle et l'alignement. La consommation du combustible doit être enregistrée pour l'essai d'un heure.
 - 3.1.3** À l'arrière la Propulsion - le vaisseau doit être fait marcher et a manœuvré en utilisant à l'arrière la propulsion pour établir à l'arrière la performance. Pendant les épreuves de la performance faisant marche arrière on doit charger que le fait d'étrangler fournisse 1/3 du cheval-vapeur évalué de locomotive. Pour démontrer à l'arrière la performance des moteurs à un arrêt d'urgence et évaluer la force des fondations, le moteur doit être fait subir à deux arrêts de la pleine puissance en avant à la vitesse maximale à

mort dans l'eau en utilisant la poussée contraire. Le temps exigé d'exécuter cet essai doit être enregistré.

- 3.1.4** La Timonerie - les Épreuves doivent être accomplies sur la timonerie pour démontrer l'adéquation du système se dirigeant dans toutes les opérations. Les épreuves manœuvrant doivent être exécutées pour garantir que le vaisseau satisfait les besoins indiqués. Les essais manœuvrant doivent être accomplis dans la Condition de Charge Normale et répétés dans la Condition de Pleine charge.
- 3.1.5** L'Entrepreneur doit fournir des Épreuves * le Drap d'Essais, (l'Attachement 1) pour chaque bateau et inclure ce drap dans les publications techniques.
- 3.1.6** Les Travaux Publics et les Services Gouvernementaux le Canada Contracte l'Autorité et l'Autorité Technique doivent être notifiés aucunes moins de 2 semaine avant les essais marins. L'Autorité Technique sera témoin et assistera aux essais marins. Les résultats d'essai marins doivent être envoyés à l'Autorité Technique avant la livraison du vaisseau.
- 3.1.7** À la fin des essais marins chaque vaisseau doit être tout à fait nettoyé et inspecté. Les systèmes de refroidissement de locomotive doivent être faits partir par avec l'eau douce. L'Entrepreneur doit réparer n'importe quel dommage au vaisseau ou à l'équipement auxiliaire provenant des essais marins, à la satisfaction de l'Autorité Technique.
- 3.1.8** Pour le but des essais, on doit considérer que la Condition Chargée Normale est le vaisseau fondamental, correspondu avec tout l'équipement normal, le combustible complet, avec le complément et les charges par Détails de Vaisseau, (voir la section 5.1.9).

N° de l'invitation - Solicitation No.

F7044-170075

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

F7044-170075

N° de la modif - Amd. No.

File No. - N° du dossier

Id de l'acheteur - Buyer ID

XLV-166

N° CCC / CCC No./ N° VME - FMS

L'APPENDICE II, L'ATTACHEMENT 1

FEUILLE DE TESTS ET D'ESSAIS DE PETITE EMBARCACTION/PETIT NAVIRE CONTRAT NO F7044-170075

Constructeur de la petite embarcation/du petit navire :			
Description de la petite embarcation/du petit navire :			
Numéro d'identification de la coque			
Code d'actif national :			
Date des essais :			
Personnel présent			
Constructeur			
TPSGC			
MPO			
MPO			
Heure : _____ h Au départ de _____			
Poids de la petite embarcation/du petit navire :	Poids à sec de la coque avec cabine :	_____ lb/ _____ kg	
	Ameublement et accessoires	_____ lb/ _____ kg	
	Moteurs et équipement :	_____ lb/ _____ kg	
	Carburant : _____ gal. imp.	Carburant : _____ litres	_____ lb/ _____ kg
	Poids total de la petite embarcation/du petit navire		_____ lb/ _____ kg
	Nombre de membres d'équipage _____ et équipement opérationnel :		_____ lb/ _____ kg
	Poids en charge total du test :		_____ lb/ _____ kg
	Poids de la remorque:		_____ lb/ _____ kg

	Poids du bateau et de la remorque :	_____ lb/ _____ kg
Moteurs : démarrage - fonctionnement « IDENTIFIER EN- BORD/HORS-BORD »	Bâbord	<input type="radio"/> Immédiat - Oui/Non
	Tribord	<input type="radio"/> Immédiat - Oui/Non
Hélices/rotors	Pas	_____
	Diamètre	_____
	Nombre de pales	_____
	Acier inoxydable ou aluminium	<input type="radio"/> S/S ___ AL
Attitude statique et assiette :		
Conditions météorologiques : se reporter à l'échelle de force du vent de Beaufort ci-joint. BWS n° _____		
Essais de vitesse	Vitesse requise _____ - _____ nœuds	
	Vitesse de croisière : parcours d'un mille aller	_____ nœuds @ _____ tr/min
	Vitesse de croisière : parcours d'un mille retour	_____ nœuds @ _____ tr/min
	Vitesse de croisière moyenne :	_____ nœuds @ _____ tr/min
	Vitesse maximale : parcours d'un mille aller	_____ nœuds @ _____ tr/min
	Vitesse maximale : parcours d'un mille retour	_____ nœuds @ _____ tr/min
	Vitesse maximale moyenne	_____ nœuds @ _____ tr/min
Plein régime	Arrêt complet jusqu'au déjaugage	_____ secondes
	Arrêt complet à 30 nœuds	_____ secondes
Propulsion marche arrière :	Ligne droite à 2 000 tr/min	<input type="radio"/> Problèmes, Oui/Non
	Bâbord toute	<input type="radio"/> Problèmes, Oui/Non

	Tribord toute	<input type="radio"/> Problèmes, Oui/Non
	Arrêt d'urgence	_____ secondes
Tubes (s'il y a lieu)	Nombre de chambres	_____
	Système de remplissage semi-automatique	<input type="radio"/> Oui/Non
	Temps requis pour remplir toutes les chambres	_____ secondes
Essai d'endurance : X = gallons ou litres	Consommation de carburant	
	Moteur bâbord et tribord : en vitesse de croisière :	_____ X/hr @ _____ tr/min
	Moteur bâbord et tribord : à plein régime :	_____ X/hr @ _____ tr/min
Commande de gouverne : Acceptable O/N	Ligne droite	<input type="radio"/> Oui/Non
	Rayon de virage serré bâbord Plein régime	_____ pieds
	Rayon de virage serré tribord Plein régime	_____ pieds
	Braquage = 35 degrés bâb. et trib.	<input type="radio"/> Oui/Non
	Direction efficace 0,5 nœud	<input type="radio"/> Oui/Non
	5 à 10 nœuds	<input type="radio"/> Oui/Non
	20 à 30 nœuds	<input type="radio"/> Oui/Non
	Pleine vitesse	<input type="radio"/> Oui/Non
Contrôle de l'assiette- parcours extérieur/intérieur :	De la position entièrement relevée à la position entièrement abaissée.	<input type="radio"/> Acceptable Oui/Non
Fonctionnement des volets de réglage de l'assiette :	Entièrement relevés/entièrement abaissés.	<input type="radio"/> Acceptable Oui/Non
Commandes des moteurs :	Début	<input type="radio"/> Problèmes, Oui/Non
	Changement de vitesse	<input type="radio"/> Problèmes, Oui/Non

	Manette des gaz	<input type="radio"/> Acceptable Oui/Non
	Compte-tours	<input type="radio"/> Acceptable Oui/Non
Indicateurs de moteur :	Indicateurs de carburant	<input type="radio"/> Acceptable Oui/Non
	Indicateurs d'assiette	<input type="radio"/> Acceptable Oui/Non
Indicateurs de moteur :	Pression d'huile	<input type="radio"/> Acceptable Oui/Non
	Voltmètre	_____ volts
Niveaux sonores de la cabine	Vitesse de croisière - porte et fenêtre fermées	_____ dbA @ _____ tr/min
	Vitesse de croisière - porte et fenêtre ouvertes	_____ dbA @ _____ tr/min
	Pleine vitesse - porte et fenêtre fermées	_____ dbA @ _____ tr/min
	Pleine vitesse - porte et fenêtre ouvertes	_____ dbA @ _____ tr/min
Fonctionnement du moteur en-bord/hors-bord	Démarrage	<input type="radio"/> Acceptable Oui/Non
	Changement de vitesse	<input type="radio"/> Acceptable Oui/Non
	Manette des gaz	<input type="radio"/> Acceptable Oui/Non
	Augmenter	<input type="radio"/> Acceptable Oui/Non
	Diminuer	<input type="radio"/> Acceptable Oui/Non
Test de choc du navire chargé :	Le cas échéant	<input type="radio"/> Acceptable Oui/Non
Dispositif de levage certifié :	Le cas échéant	<input type="radio"/> Acceptable Oui/Non
Test de retournement	Le cas échéant	<input type="radio"/> Acceptable Oui/Non
<u>REMARQUES</u>		

Beaufort Wind Scale Identifier

Force	Wind Speed		Descriptive Term	Effects Observed at Sea	Effects Observed on Land
	Km/h	Knots			
0	Less than 1	Less than 1	Calm	Sea surface like a mirror, but not necessarily flat.	Smoke rises vertically.
1	1 - 5	1 - 3	Light air	Ripples with the appearance of scales are formed, but without foam crests.	Direction of wind shown by smoke drift, but not wind vanes.
2	6 - 11	4 - 6	Light breeze	Small wavelets, still short but more pronounced. Crests do not break. When visibility good, horizon line always very clear.	Wind felt on face. Leaves rustle. Ordinary vane moved by wind.
3	12 - 19	7 - 10	Gentle breeze	Large wavelets. Crests begin to break. Foam of glassy appearance. Perhaps scattered whitecaps.	Leaves and small twigs in constant motion. Wind extends light flag.
4	20 - 28	11 - 16	Moderate breeze	Small waves, becoming longer. Fairly frequent whitecaps.	Raises dust and loose paper. Small branches are moved.
5	29 - 38	17 - 21	Fresh breeze	Moderate waves, taking a more pronounced long form. Many whitecaps are formed. Chance of some spray.	Small trees with leaves begin to sway. Crested wavelets form on inland waters.
6	39 - 49	22 - 27	Strong breeze	Large waves begin to form. The white foam crests are more extensive everywhere. Probably some spray.	Large branches in motion. Whistling heard in telephone wires. Umbrellas used with difficulty.
7	50 - 61	28 - 33	Near gale	Sea heaps up and white foam from breaking waves begins to be blown in streaks along the direction of the wind.	Whole trees in motion. Inconvenience felt in walking against wind.
8	62 - 74	34 - 40	Gale	Moderately high waves of greater length. Edges of crests begin to break into the spindrift. The foam is blown in well-marked streaks along the direction of the wind.	Breaks twigs off trees. Generally impedes progress. Walking into wind almost impossible.

N° de l'invitation - Solicitation No.

F7044-170075

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

F7044-170075

N° de la modif - Amd. No.

File No. - N° du dossier

Id de l'acheteur - Buyer ID

XLV-166

N° CCC / CCC No./ N° VME - FMS

Force	Wind Speed		Descriptive Term	Effects Observed at Sea	Effects Observed on Land
	Km/h	Knots			
9	75 - 88	41 - 47	Strong gale	High waves. Dense streaks of foam along the direction of the wind. Crests of waves begin to topple, tumble and roll over. Spray may affect visibility.	Slight structural damage occurs, e.g. roofing shingles may become loose or blow off.
10	89 - 102	48 - 55	Storm	Very high waves with long overhanging crests. Dense white streaks of foam. Surface of the sea takes a white appearance. The tumbling of the sea becomes heavy and shock-like. Visibility affected.	Trees uprooted. Considerable structural damage occurs.
11	103 - 117	56 - 63	Violent storm	Exceptionally high waves. Sea completely covered with long white patches of foam. Visibility affected.	Widespread damage.
12	118 - 133	64 - 71	Hurricane	Air filled with foam and spray. Sea entirely white with foam. Visibility seriously impaired.	Rare. Severe widespread damage to vegetation and significant structural damage possible.



BEAUFORT FORCE 0
WIND SPEED: LESS THAN 1 KNOT
SEA: SEA LIKE A MIRROR



BEAUFORT FORCE 1
WIND SPEED: 1-3 KNOTS
SEA: WAVE HEIGHT: 1M (3FT). RIPPLES WITH THE APPEARANCE OF SCALES, BUT WITHOUT FOAM CRESTS.



BEAUFORT FORCE 2
WIND SPEED: 4-6 KNOTS
SEA: WAVE HEIGHT: 2.3M (7.5-10 FT). SMALL WAVELETS. CRESTS HAVE A GLASSY APPEARANCE AND DO NOT BREAK.



BEAUFORT FORCE 3
WIND SPEED: 11-16 KNOTS
SEA: WAVE HEIGHT: 1-1.5M (3.3-5 FT). SMALL WAVES BECOMING LONGER. FAIRLY FREQUENT WHITE HORSES.



BEAUFORT FORCE 4
WIND SPEED: 17-21 KNOTS
SEA: WAVE HEIGHT: 2-2.5M (6.6-8 FT). MODERATE WAVES TAKING MORE PRONOUNCED LONG FORM. MANY WHITE HORSES. CHANCE OF SOME SPRAY.



BEAUFORT FORCE 5
WIND SPEED: 22-27 KNOTS
SEA: WAVE HEIGHT: 3-4M (9.8-13 FT). LARGER WAVES BEGIN TO FORM. SPRAY IS PRESENT. WHITE FOAM CRESTS ARE EVERYWHERE.



BEAUFORT FORCE 6
WIND SPEED: 28-33 KNOTS
SEA: WAVE HEIGHT: 4-5.5M (13.1-18 FT). SEA HEAPS UP. WHITE FOAM FROM BREAKING WAVES BEGINS TO BE BLOWN IN STREAKS ALONG THE WIND DIRECTION.



BEAUFORT FORCE 7
WIND SPEED: 34-40 KNOTS
SEA: WAVE HEIGHT: 5.5-7.5M (18-25 FT). MODERATELY HIGH WAVES OF GREATER LENGTH. EDGES OF CREST BEGIN TO BREAK INTO THE SPINDRIFT. FOAM BLOWN IN WELL-MARKED STREAKS ALONG WIND DIRECTION.



BEAUFORT FORCE 8
WIND SPEED: 41-47 KNOTS
SEA: WAVE HEIGHT: 7-10M (23-33 FT). HIGH WAVES. DENSE STREAKS OF FOAM ALONG DIRECTION OF THE WIND. WAVE CRESTS BEGIN TO TOPPLE, TUMBLE, AND ROLL OVER. SPRAY MAY AFFECT VISIBILITY.



BEAUFORT FORCE 9
WIND SPEED: 48-55 KNOTS
SEA: WAVE HEIGHT: 8-12.5M (26-41 FT). VERY HIGH WAVES WITH LONG OVERHANGING CRESTS. THE RESULTING FOAM, IN GREAT PATCHES, IS BLOWN IN DENSE WHITE STREAKS ALONG WIND DIRECTION. ON THE WHOLE, SEA SURFACE TAKES A WHITE APPEARANCE. TUMBLING OF SEA IS HEAVY AND SHOCK-LIKE. VISIBILITY AFFECTED.



BEAUFORT FORCE 10
WIND SPEED: 56-63 KNOTS
SEA: WAVE HEIGHT: 11.5-16M (37-53 FT). EXCEPTIONALLY HIGH WAVES. SMALL MEDIUM SIZED SHIPS MAY BE LOST TO VIEW BEHIND THE WAVES. SEA COMPLETELY COVERED WITH LONG WHITE PATCHES OF FOAM LYING ALONG WIND DIRECTION. EVERYWHERE. THE EDGES OF WAVE CRESTS ARE BLOWN INTO FRITH.



BEAUFORT FORCE 11
WIND SPEED: 64 KNOTS
SEA: SEA COMPLETELY WHITE WITH DRIVING SPRAY. VISIBILITY VERY SERIOUSLY AFFECTED. THE AIR IS FILLED WITH FOAM AND SPRAY.

N° de l'invitation - Sollicitation No.
F7044-170075
N° de réf. du client - Client Ref. No.
F7044-170075

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

Id de l'acheteur - Buyer ID
XLV-166
N° CCC / CCC No./ N° VME - FMS

N° de l'invitation - Sollicitation No.

F7044-170075

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

F7044-170075

N° de la modif - Amd. No.

File No. - N° du dossier

Id de l'acheteur - Buyer ID

XLV-166

N° CCC / CCC No./ N° VME - FMS

ANNEXE B – QUESTIONS DES SOUMISSIONNAIRES ET RÉPONSES DU CANADA

Article	Spécifications - description	Questions soumissionnaire	Réponses du Canada

ANNEXE C - INSPECTION/ASSURANCE DE LA QUALITÉ/CONTRÔLE DE LA QUALITÉ

1. Conduite des inspections

- a) Les inspections doivent être effectuées conformément au plan des essais et des inspections présentés et acceptés par l'autorité d'inspection et comme il est détaillé dans cette annexe.
- b) L'entrepreneur doit fournir ses propres employés ou sous-traitants pour effectuer les inspections et les essais; mis à part le responsable technique ou le responsable de l'inspection qui peuvent être désignés dans les spécifications. Dans ce cas, l'entrepreneur doit s'assurer que ses propres employés soient présents pour appuyer les inspections ou les essais.
- c) Le cas échéant, l'entrepreneur doit veiller à ce que les conditions énoncées dans le plan des essais et des inspections prévalent au début de chaque essai ou inspection et pendant toute leur durée.
- d) L'entrepreneur doit veiller à ce que les employés nécessaires pour faire fonctionner l'équipement et pour prendre des notes pendant les essais et les inspections soient dûment informés et disponibles au début des essais et des inspections et pendant toute leur durée. Les gens de métier ou les services d'ingénierie et de supervision sur le terrain qui doivent apporter des ajustements ou des changements mineurs doivent être disponibles à court préavis.
- e) L'entrepreneur doit coordonner les activités de tous les employés qui participent à chaque essai ou inspection et veiller à ce qu'ils se déroulent de façon sécuritaire.

2. Rapports et dossiers d'inspection

- a) L'entrepreneur doit inscrire les résultats de chaque inspection dans le registre d'inspection ou sur les feuilles d'essai, le cas échéant. L'entrepreneur doit conserver des dossiers des inspections effectuées.
- b) Le représentant de l'entrepreneur au chapitre du contrôle de la qualité (et service d'ingénierie et de supervision sur le terrain) doit apposer sa signature comme témoin des inspections ou des essais dans le registre des inspections. L'entrepreneur doit acheminer les originaux des dossiers d'inspection, ainsi que les feuilles d'essai dûment remplies au responsable de l'inspection, dans le dossier du certificat d'acceptation provisoire.
- c) Les résultats des essais ou des inspections jugés insatisfaisants, pour lesquels des mesures correctrices ne peuvent pas être apportées dans le cadre normal de l'essai ou de l'inspection exigeront de l'entrepreneur qu'il en établisse la cause, à la satisfaction du responsable de l'inspection. Les représentants du Canada pourront participer à cette identification, au besoin.
- d) L'entrepreneur doit présenter aux parties contractantes et au responsable des inspections, par écrit, les mesures correctrices visant à supprimer la cause des inspections insatisfaisantes, aux fins d'approbation avant d'effectuer les réparations nécessaires et de reprendre les essais ou les inspections jugés insatisfaisants. Ces avis doivent être incorporés au registre final remis au responsable des inspections.
- e) L'entrepreneur doit corriger les lacunes liées aux installations ou aux réparations, et ce, dès que possible. Il doit organiser ces réparations à ses propres risques.
- f) L'entrepreneur doit reprendre les inspections jugées insatisfaisantes lorsque les réparations nécessaires ont été effectuées.
- g) Les documents d'essais, d'inspection et de contrôle de la qualité qui prouvent le respect des exigences établies, y compris les dossiers de mesures correctrices, doivent être conservés par

l'entrepreneur pendant une période de trois (3) ans à compter de la date d'achèvement du contrat et devront être remis à la partie contractante et au responsable de l'inspection, sur demande.

3. Processus d'essai et d'inspection

3.1 Dessins et bons de commande

- a) Après avoir reçu deux (2) exemplaires de chaque dessin ou bon de commande, le responsable des inspections désigné en examine le contenu par rapport aux dispositions de l'ÉBT. Lorsqu'il relève des divergences, le responsable de l'inspection prévient officiellement tous les intéressés par écrit, au moyen d'un avis de divergence. L'entrepreneur et les autres responsables du Canada doivent se consulter au sujet des divergences ainsi relevées.

3.2 Inspection

- a) À la réception et l'acceptation du plan des essais et des inspections de l'entrepreneur, l'inspection comportera un certain nombre de points, complétés par les autres inspections, essais, démonstrations et tests que le responsable de l'inspection désigné peut juger nécessaires pour pouvoir attester que les travaux ont été exécutés conformément aux dispositions de la spécification. L'entrepreneur doit faire connaître au responsable des inspections désigné la date à laquelle l'ouvrage pourra être inspecté, en lui donnant un préavis suffisant pour qu'il puisse prendre des mesures pour effectuer l'inspection voulue.
- b) Le responsable des inspections examine les matériaux, l'équipement et les travaux pour l'ensemble du projet par rapport aux dispositions du devis; lorsqu'il relève des cas de non-conformité, il établit les **RAPPORTS D'INSPECTION – DÉFECTUOSITÉS** pertinentes
- c) Le contrat exige un système d'assurance et de contrôle de la qualité donc le responsable des inspections doit exiger que l'entrepreneur lui fournisse un exemplaire de son rapport d'inspection interne se rapportant à l'ouvrage visé avant de procéder à l'inspection demandée. S'il faut demander à des tiers de faire des inspections conformément au contrat (par exemple, en faisant appel à un inspecteur de soudage agréé selon la norme BCS 178.2), les rapports doivent être déposés avant que le responsable des inspections examine les travaux.
- d) Il faut mettre sur pied un système d'assurance et de contrôle de la qualité (AQ/CQ). Par conséquent, lorsqu'on présente au responsable des inspections, avant l'inspection, les documents confirmant que les travaux sont satisfaisants, mais que le responsable des inspections constate que ces travaux n'ont pas été examinés de manière satisfaisante, le responsable de l'inspection doit établir un Rapport d'inspection – défauts par rapport aux travaux et un autre rapport en ce qui concerne les lacunes du système d'AQ/CQ de l'entrepreneur.
- e) Avant d'examiner des travaux, le responsable des inspections doit passer en revue les exigences relatives à ces travaux et les normes d'acceptation et/ou de rejet à appliquer. Lorsqu'il faut appliquer plusieurs normes ou exigences qui pourraient se contredire, le responsable des inspections doit consulter l'ordre de priorité des documents du contrat afin de connaître les normes ou exigences à appliquer d'abord.

3.3 Rapport d'inspection – défauts

- a) Il faut établir un Rapport d'inspection – défauts pour chaque cas de non-conformité relevé par le responsable des inspections. Chaque rapport doit porter un numéro de référence unique, être signé et daté par le responsable des inspections et décrire le cas de non-conformité.
- b) Lorsque l'entrepreneur a corrigé le problème de non-conformité et que l'ouvrage a été inspecté de nouveau et accepté par le responsable des inspections, ce dernier remplit le rapport en y ajoutant une mention pertinente, qu'il doit signer et dater.

- c) À la fin du projet, le contenu de tous les Rapports d'inspection – défauts qui n'ont pas été approuvés par le responsable des inspections est transcrit dans les documents d'acceptation avant que le responsable des inspections atteste ces documents.

3.4 Essais, tests et démonstrations

- a) Pour permettre au responsable des inspections d'attester que les travaux ont été exécutés de manière satisfaisante, conformément au contrat et aux spécifications, l'entrepreneur doit programmer, coordonner, exécuter et enregistrer l'ensemble des essais, des tests et des démonstrations précisés et exigés par le responsable des inspections.
- b) Lorsque la spécification fait état d'une exigence précise pour ce qui est de l'exécution d'un composant, d'un bien d'équipement, d'un système ou d'un sous-système, l'entrepreneur doit les soumettre à des essais à la satisfaction du responsable des inspections, pour démontrer qu'ils produisent le rendement spécifié et qu'ils fonctionnent conformément aux spécifications
- c) Les essais, tests et démonstrations doivent se dérouler conformément à un calendrier logique et systématique, qui doit permettre de s'assurer qu'on met à l'épreuve tous les composants et biens d'équipement connexes avant la démonstration ou la mise à l'essai des sous-systèmes et que ces sous-systèmes sont mis à l'épreuve avant la démonstration ou la mise à l'essai des systèmes.
- d) Lorsque les spécifications ne comprennent pas d'exigences propres au rendement d'un composant, d'un bien d'équipement, d'un système ou d'un sous-système, l'entrepreneur doit faire la démonstration du rendement de ce composant, de ce bien d'équipement, de ce système ou de ce sous-système à la satisfaction du responsable des inspections.
- e) L'entrepreneur doit coordonner chacun des essais, tests et démonstrations avec toutes les parties intéressées, dont le responsable des inspections, l'autorité contractante, le responsable technique et les sous-traitants, entre autres. Il doit donner au responsable des inspections et aux autres représentants du Canada un préavis d'au moins dix (10) jours ouvrables pour la tenue de chaque essai, test ou démonstration programmé.
- f) L'entrepreneur doit conserver des relevés écrits sur l'ensemble des tests, des essais et des démonstrations effectués requis par le système d'assurance de la qualité.
- g) L'entrepreneur doit être en tous points responsable du déroulement de l'ensemble des essais et des tests conformément aux exigences du contrat.
- h) La partie contractante et le responsable des inspections se réservent le droit de reporter le début ou la suite des tests en mer pour tout motif, notamment les intempéries, la visibilité, une panne ou la détérioration de l'équipement, l'absence d'employés compétents et l'application insuffisante des normes de sécurité.

ANNEXE D – FEUILLE DE PRÉSENTATION DE LA SOUMISSION FINANCIÈRE DÉTAILLÉE**D-1** Lieu de travail proposé:

L'installation de l'entrepreneur : _____

D-2 Evaluation of Price

Le prix de l'offre sera évalué en dollars canadiens, les droits de douane sont inclus et les taxes applicables sont en sus, selon les Incoterms 2000 rendu droits acquittés (DDP) à destination.

a.	Travail connu - (5 bateau, 5 remorque) Tel que défini et décrit à la partie 6, article 6.2 et à l'annexe A - Énoncé des travaux. Pour un prix ferme de :	\$ _____
b.	Livraison (5 Bateau et 5 remorque) DDP Incoterms 2000 Destination selon la partie 6, article 6.4.2 et 6.4.3 Pour un prix ferme de :	\$ _____
c.	Travaux Imprévus (pour évaluation) <i>Coût de main d'œuvre:</i> Nombres d'heures est estimées pour un prix ferme de coût de main d'œuvre, incluant les frais généraux et bénéfices 100 person heures X \$_____ par heure pour un PRIX de: Voir articles D-3 et D3.1 ci-dessous	\$ _____
d.	PRIX D'ÉVALUATION [a + b + c] Pour un PRIX D'ÉVALUATION de: frais de douane sont inclus et taxe applicable exclues	\$ _____

D3- Travaux imprévus

Les travaux imprévus autorisés par le ministre seront calculés comme suit :

« Nombre d'heures (à négocier) X _____\$, montant correspondant au tarif d'imputation horaire ferme de l'entrepreneur pour la main-d'œuvre, y compris les *coûts indirects* et les bénéfices, plus le prix de revient réel des matériaux, auquel sera ajoutée une majoration de 10 p. 100, ainsi que les taxes applicables, du coût total du matériel et de la main-d'œuvre.

Le *tarif d'imputation horaire ferme* et la majoration pour les matériaux demeureront fermes pour la durée du contrat et toutes autres modifications s'y rattachant. »

D-3.1 Nonobstant les définitions ou les termes utilisés ailleurs dans le présent document ou dans le système de gestion des coûts du soumissionnaire, lors de la négociation des *heures* de travail pour les travaux imprévus, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada tiendra uniquement compte des heures de travail directement liées aux travaux pertinents.

Les éléments des frais de main-d'œuvre connexes identifiés au point D3.2 ci-dessous ne seront pas négociés, mais ils doivent être inclus dans le *tarif d'imputation pour la main d'œuvre*. Il incombe donc au soumissionnaire d'intégrer les valeurs au tableau qui précède pour assurer une rémunération juste, sans égards à la structure du système de gestion des coûts.

D-3.2 Une Indemnité pour les frais de main-d'œuvre connexes comme la gestion, la supervision directe, les achats, la manutention, l'assurance de la qualité et les rapports connexes, les premiers soins,

les inspections de dégazage et les rapports connexes, et l'établissement de prévisions sera incluse comme *frais généraux* pour établir le *tarif d'imputation pour la main-d'œuvre* inscrit à la ligne D-2b et à l'article D-3 ci-dessus.

- D-3.3** Un taux de majoration de 10 p. 100 pour les matériaux s'appliquera également aux coûts des contrats de sous-traitance. Le taux de majoration comprend toutes les indemnités pour la gestion des matériaux et de la sous-traitance qui n'entrent pas dans le tarif d'imputation pour la main-d'œuvre. L'entrepreneur n'aura pas droit à une indemnité distincte pour l'achat et la manutention des matériaux ou pour l'administration de la sous-traitance.

N° de l'invitation - Sollicitation No.

F7044-170075

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

F7044-170075

N° de la modif - Amd. No.

File No. - N° du dossier

Id de l'acheteur - Buyer ID

XLV-166

N° CCC / CCC No./ N° VME - FMS

ANNEXE E – LISTE DES SOUS-TRAITANTS

Caractéristiques du produit	Description des biens et services (y compris la marque et le n° de modèle s'il y a lieu)	Nom du fournisseur	Adresse du fournisseur

**ANNEXE F – RENSEIGNEMENTS REQUIS POUR LA VÉRIFICATION DES DISPOSITIONS
RELATIVES À L'INTÉGRITÉ**

Veillez fournir une liste des noms des entités suivantes, conformément à la nature de la société.

1. Pour une société de personnes : chacun des membres du conseil d'administration du soumissionnaire

2. Pour une société de personnes, une société en nom collectif ou une société en commandite : les noms de tous les partenaires actuels

3. Pour une entreprise individuelle ou un particulier faisant affaire sous le nom d'une entreprise : le nom de l'unique propriétaire ou particulier

4. Pour une coentreprise : le nom de tous les membres actuels de la coentreprise

5. Pour un particulier : le nom de la personne

ANNEXE G – LISTE DE VÉRIFICATION DE L'OFFRE

Instruction aux soumissionnaires : Le tableau G-1 est une liste de vérification aux fins d'autovérification.

Tableau G-1 Liste de vérification du dossier de soumission**G1.1**

Nonobstant les exigences touchant les livrables mentionnés ailleurs dans cette demande de soumission et dans ses spécifications techniques connexes, voici les seuls livrables obligatoires qui doivent être présentés avec les documents de la soumission au moment de la fermeture des soumissions. Les éléments suivants sont obligatoires et le soumissionnaire doit présenter chacun d'eux pour que sa soumission soit jugée recevable.

N°	Partie	Article	Description	Condition	Document fourni
Section I – Soumission technique					
1		Page Frontal	Demande d'appel d'offre Partie 1 page 1, complété et signée	Obligatoire avec la soumission	<input type="checkbox"/>
2	3	3.2	Section 1 – Technical Bid	Obligatoire avec la soumission	<input type="checkbox"/>
3	3	3.2.3	Dessins et autres documents	Obligatoire avec la soumission	<input type="checkbox"/>
4	3	3.2.5	Expérience en construction de navires	Obligatoire avec la soumission	<input type="checkbox"/>
Section II – Soumission financière					
6	Annexe D	Tout	Annexe D : Feuille de présentation de la soumission financière détaillée, complet.	Obligatoire avec la soumission	<input type="checkbox"/>

G1.2 Liste de contrôle des livrables appuyer

Si les renseignements suivants qui viennent appuyer la soumission ne sont pas présentés avec la soumission, l'autorité contractante en fera la demande au plus bas soumissionnaire, et ils devront être fournis dans un délai de quarante-huit (48) heures suivant la demande écrite :

N°	Partie	Article	Description	Condition	Document fourni
Section I – Soumission technique					
1	3	3.2.2	Plans des essais et des inspections (PEI)	48 hrs of written request	<input type="checkbox"/>
2	3 et Annexe E	3.2.4 et Annexe E	Sous-traitants	48 hrs of written request	<input type="checkbox"/>
3	3	3.2.6	Capacité en génie navale	48 hrs of written request	<input type="checkbox"/>
4	3	3.2.7	Système d'assurance de la qualité de l'entrepreneur	48 hrs of written request	<input type="checkbox"/>

5	3	3.2.8	Exigences en matière d'assurance	48 hrs of written request	<input type="checkbox"/>
6	3	3.2.9	Certification relative aux normes de soudage – soumission	48 hrs of written request	<input type="checkbox"/>
Section III – Attestation					
7	5	5.2.1	Annexe F, Renseignements requis pour la verification des dispositions relatives à l'integrite, complet.	48 hrs of written request	<input type="checkbox"/>
8	6	6.5.4	Représentant de l'entrepreneur	48 hrs of written request	<input type="checkbox"/>
9	6	6.20	Loi Applicable	48 hrs of written request	<input type="checkbox"/>

G1.3 Liste de contrôle des livrables supplémentaires

Les informations suivantes, qui viennent appuyer la soumission, mai être demandée par l'autorité contractante, à partir du soumissionnaire et elle doit être prévue dans le délai indiqué ci-dessous :

N°	Partie	Article	Description	Condition	Document fourni
Autres documents requis après l'attribution du contrat (rappel)					
1	6	6.10	Calendrier de projet	5 jours après l'attribution du contrat	<input type="checkbox"/>
2	6	6.17	Inspection et plan d'essai	7 jours après l'attribution du contrat	<input type="checkbox"/>
3	6	6.19	Certificat d'assurance	10 jours après l'attribution du contrat	<input type="checkbox"/>

N° de l'invitation - Solicitation No.

F7044-170075

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

F7044-170075

N° de la modif - Amd. No.

File No. - N° du dossier

Id de l'acheteur - Buyer ID

XLV-166

N° CCC / CCC No./ N° VME - FMS

ANNEXE H - de la PARTIE 3 de la DEMANDE DE SOUMISSIONS

INSTRUMENTS DE PAIEMENT ÉLECTRONIQUE

Tel qu'indiqué à la clause 3.1.1 de la Partie 3, le soumissionnaire doit compléter l'information ci-dessous afin d'identifier quels instruments de paiement électronique sont acceptés pour le paiement de factures.

Le soumissionnaire accepte d'être payé au moyen de l'un des instruments de paiement électronique suivants :

- Dépôt direct (national et international) ;
- Échange de données informatisées (EDI) ;
- Virement télégraphique (international seulement) ;