



**RETURN BIDS TO:**  
**RETOURNER LES SOUMISSIONS À:**  
**Bid Receiving - PWGSC / Réception des**  
**soumissions - TPSGC**

**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**

**Vendor/Firm Name and Address**  
**Raison sociale et adresse du**  
**fournisseur/de l'entrepreneur**

**Issuing Office - Bureau de distribution**

Ship Construction, Refit and Related Services/Construction navale, Radoubs et services connexes  
11 Laurier St. / 11, rue Laurier  
6C2, Place du Portage  
Gatineau  
Québec  
K1A 0S5

<b>Title - Sujet</b> Bateau à cabine de 13m PRV	
<b>Solicitation No. - N° de l'invitation</b> F7044-220092/B	<b>Date</b> 2022-11-10
<b>Client Reference No. - N° de référence du client</b> 20220092	
<b>GETS Reference No. - N° de référence de SEAG</b> PW-\$\$MC-038-28856	
<b>File No. - N° de dossier</b> 038mc.F7044-220092	<b>CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME</b>
<b>Solicitation Closes - L'invitation prend fin</b> <b>at - à 02:00 PM</b> Eastern Standard Time EST <b>on - le 2022-12-05</b> Heure Normale du l'Est HNE	
<b>F.O.B. - F.A.B.</b> <b>Plant-Usine:</b> <input type="checkbox"/> <b>Destination:</b> <input type="checkbox"/> <b>Other-Autre:</b> <input type="checkbox"/>	
<b>Address Enquiries to: - Adresser toutes questions à:</b> Robson, Vicki	<b>Buyer Id - Id de l'acheteur</b> 038mc
<b>Telephone No. - N° de téléphone</b> (613) 286-4376 ( )	<b>FAX No. - N° de FAX</b> ( ) -
<b>Destination - of Goods, Services, and Construction:</b> <b>Destination - des biens, services et construction:</b> Nouveau- Brunswick Nouvelle- Ecosse	

**Instructions: See Herein**

**Instructions: Voir aux présentes**

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

## TABLEAU DES MATIERES

<b>PARTIE 1 – RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.....</b>	<b>3</b>
1.1 INTRODUCTION.....	3
1.2 SOMMAIRE .....	3
1.3 COMPTE RENDU.....	4
<b>PARTIE 2 – INSTRUCTIONS À L'INTENTION DES SOUMISSIONNAIRES.....</b>	<b>4</b>
2.1 INSTRUCTIONS, CLAUSES ET CONDITIONS UNIFORMISÉES .....	4
2.2 PRÉSENTATION DES SOUMISSIONS .....	5
2.3 DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS – EN PÉRIODE DE SOUMISSION.....	5
2.4 LOIS APPLICABLES .....	6
2.5 AMÉLIORATIONS APPORTÉES AU BESOIN PENDANT LA DEMANDE DE SOUMISSIONS.....	6
2.6 PROCESSUS DE CONTESTATION DES OFFRES ET MÉCANISMES DE RECOURS .....	6
<b>PARTIE 3 – INSTRUCTIONS POUR LA PRÉPARATION DES SOUMISSIONS .....</b>	<b>6</b>
3.1 INSTRUCTIONS POUR LA PRÉPARATION DES SOUMISSIONS .....	6
3.2 SECTION I : SOUMISSION TECHNIQUE .....	7
3.3 SECTION II : SOUMISSION DE GESTION .....	7
3.4 SECTION III : SOUMISSION FINANCIÈRE .....	7
3.5 SECTION IV : ATTESTATIONS .....	7
<b>PARTIE 4 – PROCÉDURES D'ÉVALUATION ET MÉTHODE DE SÉLECTION .....</b>	<b>7</b>
4.1 PROCÉDURES D'ÉVALUATION .....	7
4.2 MÉTHODE DE SÉLECTION .....	10
<b>PARTIE 5 – ATTESTATIONS ET RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES .....</b>	<b>10</b>
5.1 ATTESTATIONS EXIGÉES AVEC LA SOUMISSION .....	10
5.2 ATTESTATIONS PRÉALABLES À L'ATTRIBUTION DU CONTRAT ET RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES ..	10
<b>PARTIE 6 – EXIGENCES RELATIVES À LA SÉCURITÉ, EXIGENCES FINANCIÈRES ET AUTRES EXIGENCES .....</b>	<b>11</b>
6.1 EXIGENCES RELATIVES À LA SÉCURITÉ .....	11
6.2 EXIGENCES EN MATIÈRE D'ASSURANCE .....	11
<b>PARTIE 7 – CLAUSES DU CONTRAT SUBSÉQUENT .....</b>	<b>12</b>
7.1 ÉNONCÉ DES BESOIN .....	12
7.2 CLAUSES ET CONDITIONS UNIFORMISÉES.....	12
7.3 EXIGENCES RELATIVES À LA SÉCURITÉ .....	12
7.4 DURÉE DU CONTRAT.....	12
7.5 RESPONSABLES.....	13
7.6 PAIEMENT .....	14
7.7 INSTRUCTIONS RELATIVES À LA FACTURATION .....	15
7.8 ATTESTATIONS ET RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES .....	16
7.9 LOIS APPLICABLES .....	16
7.10 ORDRE DE PRIORITÉ DES DOCUMENTS .....	16
7.11 RÉUNION PRÉALABLE AUX TRAVAUX DE CONSTRUCTION, APRÈS L'ATTRIBUTION DU CONTRAT .....	17
7.12 CALENDRIER DE PROJET .....	17
7.13 RAPPORTS PÉRIODIQUES .....	17

---

7.14	RÉUNIONS D'EXAMEN DE L'AVANCEMENT DES TRAVAUX .....	18
7.15	RÉUNIONS D'EXAMEN DES PROGRÈS .....	18
7.16	PROCÉDURES POUR MODIFICATIONS DE CONCEPTION OU TRAVAUX SUPPLÉMENTAIRES .....	18
7.17	EXIGENCES EN MATIÈRE D'ASSURANCE .....	19
7.18	INSTRUCTIONS D'EXPÉDITION - FRANCO À BORD DESTINATION ET RENDU DROITS ACQUITTÉS .....	20
7.19	SACC .....	20
7.20	ACCEPTATION .....	20
7.21	RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS .....	20
<b>ANNEXE « A » .....</b>		<b>21</b>
	ÉNONCÉ DES TRAVAUX .....	21
<b>ANNEXE « B » .....</b>		<b>22</b>
	BASE DE PAIEMENT .....	22
<b>ANNEXE « C » .....</b>		<b>24</b>
	SOUS-TRAITANTS .....	24
<b>ANNEXE « D » .....</b>		<b>25</b>
	EXIGENCES EN MATIÈRE D'ASSURANCE.....	25
<b>ANNEXE « E ».....</b>		<b>29</b>
	QUESTIONS DES SOUMISSIONNAIRES ET RÉPONSES DU CANADA.....	29
<b>ANNEXE « F » DE LA PARTIE 5 DE LA DEMANDE DE SOUMISSIONS.....</b>		<b>30</b>
	PROGRAMME DE CONTRATS FÉDÉRAUX POUR L'ÉQUITÉ EN MATIÈRE D'EMPLOI – ATTESTATION.....	30

## **PARTIE 1 – RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX**

### **1.1 Introduction**

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

Partie 1	Renseignements généraux : renferme une description générale du besoin;
Partie 2	Instructions à l'intention des soumissionnaires : renferme les instructions, clauses et conditions relatives à la demande de soumissions;
Partie 3	Instructions pour la préparation des soumissions : donne aux soumissionnaires les instructions pour préparer leur soumission;
Partie 4	Procédures d'évaluation et méthode de sélection : décrit la façon selon laquelle se déroulera l'évaluation et présente les critères d'évaluation auxquels on doit répondre dans la soumission, ainsi que la méthode de sélection;
Partie 5	Attestations et renseignements supplémentaires : comprend les attestations et les renseignements supplémentaires à fournir;
Partie 6	Exigences relatives à la sécurité, exigences financières et autres exigences : comprend des exigences particulières auxquelles les soumissionnaires doivent répondre; et
Partie 7	Clauses du contrat subséquent : contient les clauses et les conditions qui s'appliqueront à tout contrat subséquent.

Les annexes comprennent l'Énoncé des Besoin, la Base de paiement, le Programme de contrats fédéraux pour l'équité en matière d'emploi – Attestation, les exigences en matière d'assurance, et toute autre annexe.

### **1.2 Sommaire**

- 1.2.1 Le ministère de Pêches et Océans Canada a besoin de quatre (4) navires à cabine en plastique renforcé de fibre de verre (PRV) de 13,0 à 13,7 m, équipés de moteurs et d'une remorque et construits conformément à l'annexe «A», Énoncé des besoins techniques (EDT).

#### Dates de Livraison:

Les deux premiers navires doivent être reçus au plus tard le **30 Novembre 2023**.

Les 2 navires restants doivent être reçus au plus tard le **30 Mars 2024**.

#### Points de livraison

La livraison des navires achevés et des livrables doit être faite à :

Richiucto, NB  
Barrington, NS  
Burnside, NS

---

Liverpool, NS

- 1.2.2 En plus de l'exigence en 1.2.1, le Canada aura l'option irrévocable d'acheter un maximum de deux (2) navires PRV supplémentaires complets avec moteurs et remorque, selon les mêmes modalités et conditions du contrat subséquent, et aux prix optionnels prévu à l'annexe « B ». L'option peut être exercée à tout moment jusqu'à un an après la livraison du premier navire. L'option ne peut être exercée que par l'autorité contractante.
- 1.2.3 Ce besoin est assujéti aux dispositions de l'Accord de libre-échange canadien (ALEC).
- 1.2.4 Ce besoin ne comporte aucune exigence relative à la sécurité.
- 1.2.5 Le Programme de contrats fédéraux pour l'équité en matière d'emploi s'applique au présent besoin; veuillez-vous référer à la Partie 5 – Attestations et renseignements supplémentaires, la Partie 7 – Clauses du contrat subséquent et l'annexe intitulée Programme de contrats fédéraux pour l'équité en matière d'emploi – Attestation.
- 1.2.6 Cette demande de soumissions permet aux soumissionnaires d'utiliser le service Connexion de la SCP offert par la Société canadienne des postes pour la transmission électronique de leur soumission. Les soumissionnaires doivent consulter la partie 2, Instructions à l'intention des soumissionnaires, et partie 3, Instructions pour la préparation des soumissions, de la demande de soumissions, pour obtenir de plus amples renseignements.

### 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 Restriction relative à la présentation de soumissions

Il s'agit d'une demande de soumissions pour la construction de navires de moins de 1 000 tonnes en déplacement à l'état léger. Les deux chantiers navals sélectionnés par le Canada dans le cadre de la Stratégie nationale de construction navale pour les lots de travaux des navires de combat et des navires autres que de combat ne sont pas admissibles à soumissionner à cet égard. Par conséquent, ni Irving Shipbuilding Inc., ni Vancouver Shipyards Company Ltd., ni aucune de leurs filiales ou sociétés affiliées, ni la personne qui les contrôle (« filiale », « société affiliée », « contrôle » et « personne », tels que ces termes sont définis par la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* L.R.C. 1985, ch. C-44) ne sont admissibles à présenter une soumission ou à obtenir un contrat pour les travaux visés par la présente demande de soumissions. En déposant une soumission dans le cadre de la présente demande de soumissions, le soumissionnaire atteste qu'il respecte la restriction susmentionnée. Il sera également précisé, dans tout contrat subséquent, que si le soumissionnaire ne respecte pas la restriction susmentionnée, sciemment ou non, le Canada aura le droit de résilier le contrat pour manquement, conformément aux dispositions du contrat en la matière.

## 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 (2022-03-29) Instructions uniformisées – biens ou services - besoins concurrentiels, est incorporé par renvoi dans la demande de soumissions et en fait partie intégrante.

### 2.1.1 Clauses du Guide des CCUA

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

B3000T (2006-06-16)- Produits équivalents

## 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.

Remarque : Pour les soumissionnaires qui choisissent de présenter leurs soumissions en utilisant le service Connexion de la Société canadienne des postes (SCP) pour la clôture des soumissions du Module de réception des soumissions dans la région de la capitale nationale, l'adresse de courriel est la suivante :

[tpsgc.pareceptiondессoumissions-apbidreceiving.pwgsc@tpsgc-pwgsc.gc.ca](mailto:tpsgc.pareceptiondессoumissions-apbidreceiving.pwgsc@tpsgc-pwgsc.gc.ca)

Remarque : Les soumissions ne seront pas acceptées si elles sont envoyées directement à cette adresse de courriel. Cette adresse de courriel doit être utilisée pour ouvrir une conversation Connexion de la SCP, tel qu'indiqué dans les instructions uniformisées 2003 ou pour envoyer des soumissions au moyen d'un message Connexion de la SCP si le soumissionnaire utilise sa propre licence d'utilisateur du service Connexion de la SCP.

En raison du caractère de la demande de soumissions, les soumissions transmises par télécopieur à l'intention de TPSGC ne seront pas acceptées.

## 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 3 jours civils avant la date de clôture des soumissions. Pour ce qui est des demandes de renseignements reçues après ce délai, il est possible qu'on ne puisse pas y répondre.

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

## 2.4 Lois applicables

Tout contrat subséquent sera interprété et régi selon les lois en vigueur Ontario et les relations entre les parties seront déterminées par ces lois.

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

## 2.5 Améliorations apportées au besoin pendant la demande de soumissions

Les soumissionnaires qui estiment qu'ils peuvent améliorer, techniquement ou technologiquement, le devis descriptif dans la demande de soumissions, sont invités à fournir des suggestions par écrit à l'autorité contractante identifiée dans la demande de soumissions. Les soumissionnaires doivent indiquer clairement les améliorations suggérées et les motifs qui les justifient. Les suggestions, qui ne restreignent pas la concurrence ou qui ne favorisent pas un soumissionnaire en particulier, seront examinées à la condition qu'elles parviennent à l'autorité contractante au plus tard 5 jours avant la date de clôture de la demande de soumissions. Le Canada aura le droit d'accepter ou de rejeter n'importe quelle ou la totalité des suggestions proposées.

## 2.6 Processus de contestation des offres et mécanismes de recours

- (a) Les fournisseurs potentiels ont accès à plusieurs mécanismes pour contester des aspects du processus d'approvisionnement jusqu'à l'attribution du marché, inclusivement.
- (b) Le Canada invite les fournisseurs à porter d'abord leurs préoccupations à l'attention de l'autorité contractante. Le site Web du Canada [Achats et ventes](#), sous le titre « [Processus de contestation des soumissions et mécanismes de recours](#) », fournit de l'information sur les organismes de traitement des plaintes possibles, notamment :
  - Bureau de l'ombudsman de l'approvisionnement (BOA)
  - Tribunal canadien du commerce extérieur (TCCE)
- (c) Les fournisseurs devraient savoir que des **délais stricts** sont fixés pour le dépôt des plaintes et qu'ils varient en fonction de l'organisation concernée. Les fournisseurs devraient donc agir rapidement s'ils souhaitent contester un aspect du processus d'approvisionnement.

## PARTIE 3 – INSTRUCTIONS POUR LA PRÉPARATION DES SOUMISSIONS

### 3.1 Instructions pour la préparation des soumissions

Si le soumissionnaire choisit d'envoyer sa soumission par voie électronique, le Canada exige de sa part qu'il respecte l'article 08 des instructions uniformisées 2003. Le système Connexion de la SCP a une limite de 1 Go par message individuel affiché et une limite de 20 Go par conversation.

Le Canada demande que la soumission soit présentée en sections distinctes comme suit :

Section I : Soumission technique  
Section II : Soumission de gestion  
Section III : Soumission financière

---

## Section IV: Attestations

En raison du caractère de la demande de soumissions, les soumissions transmises par télécopieur ne seront pas acceptées.

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

### 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.

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.

Les soumissionnaires doivent fournir tous les renseignements/documents demandés à la section 4.1.1.1.

### 3.3 Section II : Soumission de gestion

Dans leur soumission, les soumissionnaires doivent décrire leur capacité et fournir tous les documents/informations demandés aux articles 4.1.2.1, 4.1.2.2, 4.1.2.3, et 4.1.2.4.

### 3.4 Section III : Soumission financière

**3.4.1** Les soumissionnaires doivent présenter leur soumission financière en conformité avec la base de paiement reproduite à l'annexe « B ».

#### 3.4.2 Fluctuation du taux de change

Le besoin ne prévoit pas offrir d'atténuer les risques liés à la fluctuation du taux de change. Aucune demande d'atténuation des risques liés à la fluctuation du taux de change ne sera prise en considération. Toute soumission incluant une telle disposition sera déclarée non recevable.

### 3.5 Section IV : Attestations

Les soumissionnaires doivent présenter les attestations et les renseignements supplémentaires exigés à la Partie 5.

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

### 4.1 Procédures d'évaluation

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



#### 4.1.1 Évaluation technique- Critères techniques obligatoires

##### 4.1.1.1 Expérience en construction de coque éprouvée en PRV

Les soumissionnaires doivent fournir la documentation pour un minimum de deux navires éprouvés en aluminium de taille, type et complexité similaires aux exigences de la présente DP qui ont été produits et en service au cours des dix dernières années. Un prototype de coque ne sera pas considéré pour cette exigence. Aux fins de la présente évaluation, les termes de taille et type similaires sont définis comme suit:

Taille similaire: 12.0m à 13.7m de longueur

Type similaire: coque en plastique renforcé de verre

Complexité: embarcation autre que les embarcations de plaisance construite et immatriculée conformément aux normes de la TP1332

Documentation required for each proven vessel must include:

- i. numéro d'identification de coque (NIC) de Transports Canada ou numéro équivalant au NIC si le navire est immatriculé hors Canada;
- ii. photos du navire (si disponibles);
- iii. calcul préliminaire de la stabilité;
- iv. poids lège calculé;
- v. dessins de disposition générale;
- vi. dessins structuraux indiquant le plan du pont, le profil de l'axe longitudinal et les détails de construction des couples de la charpente;
- vii. plan détaillé des formes;
- viii. dessin de la disposition du circuit d'alimentation en carburant.

#### 4.1.2 Évaluation de la gestion

Afin d'être déclarée conforme, la proposition du soumissionnaire doit, à la satisfaction du Canada, satisfaire à toutes les exigences de l'article 3.3, Section II : **Soumission de gestion, de la PARTIE 3, INSTRUCTIONS POUR LA PRÉPARATION DES SOUMISSIONS**, et fournir tous les renseignements exigés à cet article.

##### 4.1.2.1 Capacité en génie maritime et en dessins de construction navale

Le soumissionnaire devra fournir la preuve objective qu'il dispose des ressources nécessaires à l'interne ou dans le cadre d'une entente conclue par écrit avec un fournisseur pour la durée du contrat pour assurer les services de dessin de constructions navales et de génie maritime. Le soumissionnaire ou le sous-traitant doit posséder l'expérience et les compétences en dessin de construction navale et en génie maritime pour des projets de construction de navires de taille et de type semblables à ceux du navire visé par la présente DP.

##### 4.1.2.2 Calendrier du projet

1. Dans sa soumission technique, le soumissionnaire doit proposer son calendrier de projet préliminaire sous la forme d'un document "MS Project" ou l'équivalent. Le calendrier de projet doit comprendre la structure de répartition des travaux du soumissionnaire, la programmation des principales activités et étapes et tout point pouvant nuire à l'achèvement des travaux.

---

2. Le calendrier du soumissionnaire doit également comprendre une date d'échéance prévue pour chacune des étapes importantes suivantes:

- 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
- c) l'installation de l'armement et l'équipement électrique 75% complétée mais l'équipement et les composants doivent avoir été livrés à l'entrepreneur et être disponible pour une inspection complète.
- d) manuels techniques livrés au Canada pour examen et approbation (au moins 14 jours avant la date de livraison prévue);
- e) les tests et les derniers essais en mer de l'entrepreneur ont été exécutés conformément à l'EBT;
- f) le navire et la remorque (le cas échéant) sont livrés au Canada pour approbation définitive à la destination finale.
- g) le début et la fin de la période de garantie de 12 mois.

#### **4.1.2.3 Sous-traitants**

Une liste, sous la forme de l'annexe « C » ci-jointe, des contrats de sous-traitance pour la main-d'œuvre et/ou les matériaux doit être incluse avec la proposition du soumissionnaire, indiquant le nom et l'adresse de chaque sous-traitant, ainsi qu'une description (marque, numéro de modèle) du biens ou services à fournir par chacun.

#### **4.1.2.4 Système de gestion de la qualité de l'entrepreneur**

- 1. Le fournisseur doit fournir des preuves objectives qu'il dispose d'un programme d'assurance de la qualité, qui doit être en place pendant l'exécution des travaux et qui prend en compte les éléments de contrôle de la qualité ci-dessous. Les éléments de contrôle de la qualité doivent inclure au minimum:
  - a. Un manuel d'assurance qualité ou des descriptions du programme d'assurance qualité
  - b. Une inspection et un plan de test
  - c. L'inspection finale
  - d. Les registres de contrôle de la qualité
- 2. Les preuves objectives peuvent être sous la forme d'une copie du manuel d'assurance qualité du fournisseur qui aborde ces éléments.
- 3. Le fournisseur doit également fournir au moins un (1) échantillon des enregistrements de qualité terminés utilisés pour la construction du navire le plus récent dans son installation.

#### **4.1.3 Évaluation financière**

##### **4.1.3.1 Critères financiers obligatoires**

Le prix de la soumission sera évalué en dollars canadiens, excluant les taxes applicables, FAB destination, incluant les droits de douane et les taxes d'accise canadiens.

Afin d'être trouvé recevable, le soumissionnaire doit, à la satisfaction du Canada, respecter toutes les exigences et fournir tous les renseignements tel que demandé dans la **PARTIE 3 - INSTRUCTIONS POUR LA PRÉPARATION DES SOUMISSIONS, 3.4 Section III - Soumission financière.**

---

## 4.2 Méthode de sélection

### 4.2.1 Critères techniques obligatoires

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

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

## PARTIE 5 – ATTESTATIONS ET RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

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

Les attestations que les soumissionnaires remettent au Canada peuvent faire l'objet d'une vérification à tout moment par le Canada. À moins d'indication contraire, 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, sciemment ou non, que ce soit pendant la période d'évaluation des soumissions, ou pendant la durée du contrat.

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

### 5.1 Attestations exigées avec la soumission

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

#### 5.1.1 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](#).

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.

Le Canada aura aussi le droit de résilier le contrat pour manquement si l'entrepreneur, ou tout membre de la coentreprise si l'entrepreneur est une coentreprise, figure dans la liste des « [soumissionnaires à admissibilité limitée du PCF](#) » pendant la durée du contrat.

Le soumissionnaire doit fournir à l'autorité contractante l'annexe intitulée Programme de contrats fédéraux pour l'équité en matière d'emploi – Attestation remplie avant l'attribution du contrat. Si le soumissionnaire est une coentreprise, il doit fournir à l'autorité contractante l'annexe Programme de contrats fédéraux pour l'équité en matière d'emploi - Attestation remplie pour chaque membre de la coentreprise.

## **5.2.3 Attestations additionnelles préalables à l'attribution du contrat**

### **5.2.3.1 Indemnisation des accidents du travail - lettre d'attestation**

Le soumissionnaire doit avoir un compte en règle auprès de la Commission des accidents du travail de la province ou du territoire concerné.

Le soumissionnaire devra fournir un certificat ou une lettre émis par la Commission des accidents du travail attestant que son compte est en règle, dans les **5 civils jours** suivant la demande de l'autorité contractante. Le défaut de répondre à la demande pourra avoir pour conséquence que la soumission soit jugée non recevable.

## **PARTIE 6 – EXIGENCES RELATIVES À LA SÉCURITÉ, EXIGENCES FINANCIÈRES ET AUTRES EXIGENCES**

### **6.1 Exigences relatives à la sécurité**

Ce besoin ne comporte aucune exigence relative à la sécurité.

### **6.2 Exigences en matière d'assurance**

Le soumissionnaire doit fournir une lettre d'un courtier ou d'une compagnie d'assurances autorisé 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 l'annexe «D».

Si l'information n'est pas fournie dans la soumission, l'autorité contractante en informera le soumissionnaire et lui donnera un délai afin de se conformer à cette exigence. Le défaut de répondre à la demande de l'autorité

contractante et de se conformer à l'exigence dans les délais prévus aura pour conséquence que la soumission sera déclarée non recevable.

## **PARTIE 7 – CLAUSES DU CONTRAT SUBSÉQUENT**

Les clauses et conditions suivantes s'appliquent à tout contrat subséquent découlant de la demande de soumissions et en font partie intégrante.

### **7.1 Énoncé des Besoin**

Le ministère de Pêches et Océans Canada a besoin de quatre (4) navires a cabine en plastique renforcé de fibre de verre (PRV) d'une longueur (Lh) de 13,0 à 13,7 m, construit conformément à l'annexe «A», Énoncé des besoins techniques (EDT) et l'annexe « E » les questions des soumissionnaires et réponses du Canada.

#### **7.1.1 Option d'achat**

L'entrepreneur accorde au Canada l'option irrévocable d'acheter jusqu'à deux (2) navires a cabine PRV supplémentaire et une remorque selon les mêmes termes et conditions énoncés dans le contrat et aux prix unitaires fermes indiqués à l'annexe B- Base de paiement. L'option peut être exercée à tout moment jusqu'à un (1) an après la livraison du bateau initial et de la remorque. L'option ne peut être exercée que par l'autorité contractante et sera confirmée, pour des raisons administratives uniquement, par une modification au contrat.

### **7.2 Clauses et conditions uniformisées**

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

#### **7.2.1 Conditions générales**

[2030](#) (2022-05-12), Conditions générales - besoins plus complexes de biens, s'appliquent au contrat et en font partie intégrante.

#### **7.2.2 Conditions générales supplémentaires**

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

### **7.3 Exigences relatives à la sécurité**

**7.3.1** Le contrat ne comporte aucune exigence relative à la sécurité.

### **7.4 Durée du contrat**

#### **7.4.1 Date de livraison**

Les deux premiers navires doivent être reçus au plus tard le **30 Novembre 2023**.

Les 2 navires restants doivent être reçus au plus tard le **30 Mars 2024**.

## 7.4.2 Points de livraison

La livraison des navires achevés et des livrables doit être faite à :

Richiucto, NB  
Barrington, NS  
Burnside, NS  
Liverpool, NS

## 7.5 Responsables

### 7.5.1 Autorité contractante

L'autorité contractante pour le contrat est:

Vicki Robson  
Spécialiste en approvisionnement  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada  
Direction générale de l'approvisionnement maritime et de défense

Tél : 613-286-4376

Courriel : [vicki.robson@tpsgc-pwgsc.gc.ca](mailto:vicki.robson@tpsgc-pwgsc.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.

### 7.5.2 Chargé de projet

Le chargé de projet pour le contrat est :

Nom : \_\_\_\_\_

Titre : \_\_\_\_\_

Organisation : \_\_\_\_\_

Adresse : \_\_\_\_\_

Téléphone : \_\_\_\_-\_\_\_\_-\_\_\_\_\_

Courriel : \_\_\_\_\_

Le chargé de projet 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 chargé de projet; 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.

### 7.5.3 Responsable de l'inspection

Nom : \_\_\_\_\_

Titre : \_\_\_\_\_

Organisation : \_\_\_\_\_

Adresse : \_\_\_\_\_

N° de l'invitation - Sollicitation No.  
F7044-220092/B

N° de la modif - Amd. No.

Id de l'acheteur - Buyer ID  
038mc

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

File No. - N° du dossier  
038mc.F7044-220092

N° CCC / CCC No./ N° VME - FMS

Téléphone : \_\_\_\_ - \_\_\_\_ - \_\_\_\_

Courriel : \_\_\_\_\_

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.

#### **7.5.4 Représentant de l'entrepreneur**

Nom : \_\_\_\_\_

Titre : \_\_\_\_\_

Organisation : \_\_\_\_\_

Adresse : \_\_\_\_\_

Téléphone : \_\_\_\_ - \_\_\_\_ - \_\_\_\_

Courriel : \_\_\_\_\_

#### **7.6 Paiement**

##### **7.6.1 Base de paiement**

À condition de remplir de façon satisfaisante toutes ses obligations en vertu du contrat, l'entrepreneur sera payé des prix fermes précisés dans l'annexe B, selon un montant total de \_\_\_\_\_ \$. Les droits de douane sont inclus et la taxe sur les produits et services ou la taxe de vente harmonisée est en sus, s'il y a lieu.

##### **7.6.2 Limitation des dépenses**

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.

##### **7.6.3 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.

##### **7.6.4 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.

##### **7.6.5 Paiements d'étape**

Le Canada effectuera les paiements d'étape conformément au calendrier des étapes détaillé dans le contrat et les dispositions de paiement du contrat si :

- a. une demande de paiement exacte et complète en utilisant le formulaire [PWGSC-TPSGC 1111](#), Demande de paiement progressif, et tout autre document exigé par le contrat ont été présentés conformément aux instructions relatives à la facturation fournies dans le contrat;

- b. toutes les attestations demandées sur le formulaire [PWGSC-TPSGC 1111](#) ont été signées par les représentants autorisés;
- c. tous les travaux associés à l'étape et, selon le cas, tout bien livrable exigé ont été complétés et acceptés par le Canada

#### 7.6.6 Calendrier des étapes

Le calendrier des étapes selon lequel les paiements seront faits en vertu du contrat est le suivant et s'appliquera par navire:

No. De l'étape	Description des livrables	%	Prix Ferme
<b>A</b>	Livraison des matériaux de la coque à l'entrepreneur et le commencement soutenu de la construction	20%	\$
<b>B</b>	La coque, cabine et le pont terminés et acceptés par le Canada	30%	\$
<b>C</b>	Les tests et essais de l'entrepreneur et essais définitifs en mer exigés au titre de l'EBT complétés et acceptés par le Canada	17%	\$
<b>D</b>	Bateau, remorque et manuels livrés et acceptés par le Canada	30%	\$
<b>E</b>	Fin de la période de garantie de 12 mois. Acceptation finale.	3%	\$

Les étapes identifiées doivent être incluses dans tous les calendriers de projet.

Le paiement pour la livraison, **étape « D »** est payable sur livraison et acceptation par le Canada du bateau, de la remorque et des manuels moins une retenue du double de la valeur estimée des travaux restants.

La retenue pour les travaux restants est payable lorsque les travaux sont complétés et acceptés par le Canada.

Le paiement de la garantie, **étape « E »** est payable quand la période de douze (12) mois est terminée. Le montant payable sera le montant total accordé à cette étape moins le montant total de tous travaux entrepris par le Canada pour la réparation des défauts sujet à la garantie.

#### 7.7 Instructions relatives à la facturation

1. L'entrepreneur doit soumettre une demande de paiement en utilisant le formulaire [PWGSC-TPSGC 1111](#), Demande de paiement progressif.

Chaque demande doit présenter:

- a. toute l'information exigée sur le formulaire [PWGSC-TPSGC 1111](#);
- b. toute information pertinente détaillée à l'article intitulé « Présentation des factures » des conditions générales;
- c. la description et la valeur de l'étape réclamée selon la description au contrat.

2. Les taxes applicables doivent être calculées pour le montant total de la demande, avant l'application de la retenue. Au moment de la demande de la retenue, il n'y aura pas de taxes applicables à payer car celles-ci ont été réclamées et sont payables sous les demandes de paiement progressif précédentes.

3. L'entrepreneur doit préparer et certifier un original et une (1) copie de la demande sur le formulaire [PWGSC-TPSGC 1111](#), et les envoyer à l'autorité contractante sous l'article intitulé



« Responsables » du contrat pour fin d'attestation après l'inspection et l'acceptation des travaux. L'autorité contractante fera parvenir l'original au responsable projet pour attestation et présentation au Bureau du traitement des paiements pour toutes autres attestations et opérations de paiement.

4. L'entrepreneur ne doit pas soumettre de demandes avant que les travaux identifiés sur la demande soient complétés

## **7.8 Attestations et renseignements supplémentaires**

### **7.8.1 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.

### **7.8.2 Programme de contrats fédéraux pour l'équité en matière d'emploi - Manquement de la part de l'entrepreneur**

Lorsqu'un Accord pour la mise en œuvre de l'équité en matière d'emploi a été conclu avec Emploi et Développement social Canada (EDSC) – Travail, l'entrepreneur reconnaît et s'engage, à ce que cet accord demeure valide pendant toute la durée du contrat. Si l'Accord pour la mise en œuvre de l'équité en matière d'emploi devient invalide, le nom de l'entrepreneur sera ajouté à la liste des « soumissionnaires à admissibilité limitée du PCF ». L'imposition d'une telle sanction par EDSC fera en sorte que l'entrepreneur sera considéré non conforme aux modalités du contrat.

### **7.8.3 Indemnisation des accidents du travail**

L'entrepreneur doit maintenir son compte en règle auprès de la Commission des accidents du travail de la province ou du territoire concerné pour la durée du contrat.

## **7.9 Lois applicables**

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

## **7.10 Ordre de priorité des documents**

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

- a) les articles de la convention;
- b) les conditions générales supplémentaires 1028 (2010-08-16), Construction de navires- prix ferme
- c) les conditions générales 2030 (2022-05-12), Conditions générale- besoins plus complexe de biens
- d) l'Annexe « A », Énoncé des Besoin;
- e) l'Annexe « B », Base de paiement;
- f) l'Annexe « C », Sous-contraints;
- g) l'Annexe « D », Exigences en matière d'assurance;
- h) l'Annexe « E », Les questions des soumissionnaires et réponses du Canada;
- i) la soumission de l'entrepreneur datée du \_\_\_\_\_.

### 7.11 Réunion préalable aux travaux de construction, après l'attribution du contrat

Dans les **5 jours** suivant l'attribution du contrat, l'entrepreneur doit communiquer avec l'Autorité Contractante et l'Autorité Technique pour planifier et déterminer la réunion de pré-production, y compris les essais de pré-production conformément à l'annexe A, Énoncé des besoins techniques. La réunion aura lieu à l'installation de l'entrepreneur. Les coûts liés à la tenue de cette réunion 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.

### 7.12 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**.

2. Le calendrier de l'entrepreneur doit comprendre les dates d'échéances prévues pour chacune des étapes importantes suivantes:

- a) Réunion préalable aux travaux de construction;
- b) livraison de matériaux de la coque à l'entrepreneur et le commencement de la construction;
- c) la coque et le pont complétés mais non fermés afin de permettre une inspection complète de la structure. L'entrepreneur doit fournir une copie papier des certs du matériel et les dessins de construction au responsable technique/inspection une (1) semaine avant l'inspection du responsable technique/inspection;
- d) l'installation de l'armement et l'équipement électrique 75% 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;
- e) tests et essais de l'entrepreneur et tests et essais requis par l'ÉBT;
- f) livraison du bateau, de la remorque et des manuels au Canada pour acceptation;
- g) le début et la fin de la période de garantie de douze (12) mois.

*Note: Les manuels ne seront pas retournés lors de l'approbation.*

3. 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.

### 7.13 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 :

**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.

**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.

#### **7.14 Réunions d'examen de l'avancement des travaux**

Les réunions d'avancement, présidées par l'autorité contractante, auront lieu aux installations de l'entrepreneur, au besoin, généralement une fois par mois. D'autres réunions pourront également être organisées. L'entrepreneur sera représenté à ces réunions, à tout le moins, par le gestionnaire de contrats (projet), le gestionnaire de la production (superviseur) et le gestionnaire de l'assurance de la qualité. Les réunions d'avancement incorporeront généralement des réunions techniques devant être présidées par le responsable technique.

#### **7.15 Réunions d'examen des progrès**

Les réunions d'examen de l'avancement des travaux engloberont l'état du projet dans sa totalité à la date d'examen. L'entrepreneur doit, au minimum, faire état de l'information suivante :

- a. les progrès réalisés jusqu'à maintenant;
- b. tout écart par rapport aux progrès prévus et la mesure corrective à prendre durant la prochaine période de rapport;
- c. une explication générale relativement aux problèmes prévisibles et des propositions de solutions, y compris une évaluation de l'incidence de ces solutions sur le contrat du point de vue des échéanciers, du rendement technique et des risques. La solution proposée doit être accompagnée des précisions quant aux efforts requis et aux conséquences sur le calendrier (registre des risques);
- d. les changements proposés au calendrier;
- e. les progrès à l'égard de mesures de suivi, de problèmes ou d'enjeux particuliers;
- f. les produits livrables présentés avant les réunions d'examen de l'avancement des travaux;
- g. les jalons (techniques et financiers);
- h. les activités planifiées en vue de la prochaine période de rapport;
- i. l'état de tout avis ou demande de modification;
- j. toute modification apportée au Plan de gestion du projet;
- k. Autres questions convenues d'un commun accord entre le Canada et l'entrepreneur

#### **7.16 Procédures pour modifications de conception ou travaux supplémentaires**

Ces procédures doivent être suivies pour toute modification de conception ou travaux supplémentaires.

1. Lorsque le Canada demande une modification de conception ou des travaux supplémentaires :
  - a. Le responsable technique fournira à l'autorité contractante une description de la modification de conception ou des travaux supplémentaires en donnant suffisamment de détails pour permettre à l'entrepreneur de fournir les renseignements suivants :
    - i. tout impact de la modification de conception ou des travaux supplémentaires sur les exigences du contrat;
    - ii. une ventilation des prix (avec augmentation ou diminution) découlant de la mise en oeuvre de la modification de conception ou de l'exécution des travaux supplémentaires,

- 
- au moyen du formulaire [PWGSC-TPSGC 1686](#),  
Soumission pour modification du plan ou travail  
supplémentaire.
- iii. un calendrier pour effectuer la modification de conception  
ou pour exécuter les travaux supplémentaires ainsi que  
l'impact sur le calendrier d'exécution du contrat.
- b. L'autorité contractante transmettra alors cette information à l'entrepreneur.
- c. L'entrepreneur retournera le formulaire rempli à l'autorité contractante  
pour évaluation et négociation. Lorsqu'une entente est conclue, le  
formulaire doit être signé par toutes les parties dans les blocs-signature  
appropriés. Cela constituera l'autorisation écrite permettant à  
l'entrepreneur d'exécuter les travaux, et le contrat sera modifié en  
conséquence.
2. Lorsque l'entrepreneur demande une modification de conception ou des travaux  
supplémentaires :
- a. L'entrepreneur doit fournir à l'autorité contractante une demande de  
modification de conception ou de travaux supplémentaires en donnant  
suffisamment de détails pour permettre au Canada de l'examiner.
- b. L'autorité contractante transmettra la demande au responsable technique  
pour examen.
- c. Si le Canada convient qu'une modification de conception ou que des  
travaux supplémentaires sont requis, les procédures figurant au  
paragraphe 1 devront être suivies.
- d. Si le Canada détermine que la modification de conception ou les travaux  
supplémentaires ne sont pas requis, l'autorité contractante en informera  
l'entrepreneur par écrit.
3. Approbation  
L'entrepreneur ne doit effectuer aucune modification de conception ou exécuter des  
travaux supplémentaires sans avoir obtenu l'autorisation écrite de l'autorité contractante.  
Tout travail exécuté sans l'autorisation écrite de l'autorité contractante sera considéré  
comme étant hors de la portée du contrat et aucun paiement ne sera versé pour ces  
travaux

## 7.17 Exigences en matière d'assurance

L'entrepreneur doit respecter les exigences en matière d'assurance prévues à l'annexe « D » .

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. Pour les soumissionnaires établis au Canada, l'assurance doit être souscrite auprès d'un assureur autorisé à faire affaire au Canada, cependant, pour les soumissionnaires établis à l'étranger, la couverture d'assurance doit être prise avec un assureur détenant une cote A.M. Best d'au moins « A- ». L'entrepreneur doit, à la demande de l'autorité contractante, transmettre au Canada une copie certifiée de toutes les polices d'assurance applicables.

---

## 7.18 Instructions d'expédition - franco à bord Destination et rendu droits acquittés

Les biens doivent être expédiés et livrés au point de destination précisé dans le contrat :

FAB destination, incluant tous les frais de livraison, les droits de douanes et les taxes applicables.

## 7.19 SACC

A1009C- Access aux lieux d'exécution des travaux (2008-05-12)

D0018C- Livraison et déchargement (2007-11-30)

D3015C- Marchandises dangereuses / produits dangereux - conformité de l'étiquetage et de l'emballage (2014-09-25)

D9002C- Ensembles incomplets (2007-11-30)

H4500C- Droit de rétention - article 427 de la Loi sur les banques (2010-01-11)

## 7.20 Acceptation

1. L'Acceptation du Canada pour la livraison du/des bateau(x) sera faite lors que le(s) bateau(x) sera/seront construit(s) et que tous les essais auront été exécutés de façon satisfaisante en signant un certificat d'Acceptation conformément avec le formulaire TPSGC 1105. La signature du certificat annule en aucun cas, les autres obligations de l'entrepreneur envers ce contrat.
2. Il est entendu et convenu que lorsque les travaux seront essentiellement achevés et que les parties se seront entendues sur les modalités selon lesquelles l'entrepreneur devra corriger toutes les lacunes, le certificat visé ci-dessus pourra être signé et une déclaration pourra y être jointe pour confirmer que l'entrepreneur a corrigé ces lacunes.
3. Le(s) bateau(x) sera/seront accepté(s) définitivement par le Canada à la fin de la période de garantie de 12 mois et lorsque tous les comptes entre les parties auront été réglés relativement à ce contrat.

## 7.21 Règlement des différends

- (a) Les parties conviennent de maintenir une communication ouverte et honnête concernant les travaux pendant toute la durée de l'exécution du marché et après.
- (b) Les parties conviennent de se consulter et de collaborer dans l'exécution du marché, d'informer rapidement toute autre partie des problèmes ou des différends qui peuvent survenir et de tenter de les résoudre.
- (c) Si les parties n'arrivent pas à résoudre un différend au moyen de la consultation et de la collaboration, les parties conviennent de consulter un tiers neutre offrant des services de règlement extrajudiciaire des différends pour tenter de régler le problème.
- (d) Vous trouverez des choix de services de règlement extrajudiciaire des différends sur le site Web Achats et ventes du Canada sous le titre « [Règlement des différends](#) ».

N° de l'invitation - Sollicitation No.  
F7044-220092/B

N° de la modif - Amd. No.

Id de l'acheteur - Buyer ID  
038mc

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

File No. - N° du dossier  
038mc.F7044-220092

N° CCC / CCC No./ N° VME - FMS

---

## **ANNEXE « A »**

### **ÉNONCÉ DES TRAVAUX**

*ci-joint*

## ANNEXE « B »

### BASE DE PAIEMENT

Note: Les soumissionnaires doivent indiquer les éléments suivants, leur prix unitaire soumissionne, excluant les taxes.

#### **B1: Prix Ferme (CAD\$)**

Objet	Description	Prix Unitaire	Qté	Prix Total (CAD\$)
B1.1	Bateau de 13.0- 13.7 PRV construit et livrer en accord avec l'annexe « A » EBT et l'annexe « E ».	\$	4	\$
B1.2	Une (1) remorque construite conformément à l'annexe "A" et « E ».	\$	4	\$
B1.3	Livraison à Richiucto, NB.	\$	1	\$
B1.4	Livraison à Barrington, NS.	\$	1	\$
B1.5	Livraison à Burnside, NS.	\$	1	\$
B1.6	Livraison à Liverpool, NS.	\$	1	\$
Total Navires et Remoques (hors taxes):				\$

#### **B2: Tarif des services externes et taux de majoration des matériaux**

Les tarifs des travaux imprévus suivants seront inclus dans la base de paiement, mais ils ne feront pas partie de l'évaluation des soumissions. Ces tarifs doivent rester valables pendant toute la durée du Contrat.

Les soumissionnaires doivent fournir les tarifs suivants :

1. Le taux de facturation spécifié ci-dessous comprend toutes les catégories de main-d'œuvre, d'ingénierie et de contremaître, ainsi que tous les frais généraux, la supervision et le profit. Le taux de facturation sera utilisé pour la tarification des travaux imprévus qui entraînent une augmentation ou une diminution de la période de travail, sauf indication contraire dans la clause intitulée « Heures supplémentaires ».

Tarif de sortie - \$. /personne/heure.

2. Heures supplémentaires :

À l'occasion, le Canada peut choisir d'autoriser les heures supplémentaires, pour le travail imprévu seulement. Si tel est le cas, et que le taux est supérieur au taux de facturation, le coût des heures de travail sera déterminé sur la base suivante ;

Tarif à temps et demi : ..... \$ /personne/heure

Tarif horaire double : ..... \$/personne/heure

4. Le coût du matériel doit être le prix de revient net du matériel auquel il faut ajouter une majoration de 10 % du prix de revient net du matériel. Aux fins de la tarification, les travaux imprévus et le matériel doivent être réputés inclure des contrats de sous-traitance.

### **B3 : Navire PRV et Remorque en Option**

1. Si des fonds supplémentaires deviennent disponibles, le GCC peut décider d'exercer l'option, d'acheter jusqu'à deux (2) bateaux PRV et remorques additionnels conformément à l'annexe A et l'annexe E. Les soumissionnaires sont par conséquent invités à proposer un prix.

2. Les prix indiqués pour l'option doivent être ferme et demeurer en vigueur jusqu'au 1 an après la livraison du bateau initial. L'option proposée doit être conforme aux modalités de la présente DP.

3. L'option proposée ne fait pas partie de l'évaluation pour l'attribution d'un contrat en réponse à la présente DP.

4. Seule l'option proposée par le soumissionnaire retenu peut être considérée par le Canada.

5. L'option, si elle est incorporée au contrat, peut être exercée ou non à l'appréciation du Canada, peut importe si des fonds supplémentaires deviennent disponibles.

Le Canada conserve le droit de négocier l'option incluant les prix.

Objet	Description	Prix Unitaire	Qté	Prix total (CAD\$)
B3.1	Bateau de 13.0- 13.7 PRV construit et livrer en accord avec l'annexe « A » EBT et l'annexe « E ».	\$	2	\$
B3.2	Une (1) remorque construite conformément à l'annexe "A" et « E ».	\$	2	\$



N° de l'invitation - Sollicitation No.  
F7044-220092/B

N° de la modif - Amd. No.

Id de l'acheteur - Buyer ID  
038mc

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

File No. - N° du dossier  
038mc.F7044-220092

N° CCC / CCC No./ N° VME - FMS

---

## **ANNEXE « C »**

### **SOUS-TRAITANTS**

Caractéristiques du produit	Description des biens et services (y compris la marque, le numéro de modèle, selon le cas)	Nom du fournisseur	Adresse du fournisseur

## **ANNEXE « D »**

### **EXIGENCES EN MATIÈRE D'ASSURANCE**

#### **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. La police 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, la police doit couvrir toutes les parties assurées dans la pleine mesure de la couverture prévue. De plus, la police doit s'appliquer à chaque assuré de la même manière et dans la même mesure que si une police distincte avait été émise à chacun d'eux.

f) Responsabilité contractuelle générale : La police 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 de la police.

k) S'il s'agit d'une police sur la base des réclamations, la couverture doit être valide pour une période minimale de 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), o), p), q) - non-utilisés.

r) 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 co-défense dans toute poursuite intentée contre le Canada. Le Canada assumera tous les frais liés à cette co-défense. 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.

### **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 Le ministère des Pêches et Océans Canada 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 30 jours en cas d'annulation de la police.

d) Responsabilité réciproque/Séparation des assurés : Sans augmenter la limite de responsabilité, la police doit couvrir toutes les parties assurées dans la pleine mesure de la couverture prévue. De plus, la police doit s'appliquer à chaque assuré de la même manière et dans la même mesure que si une police distincte avait été émise à chacun d'eux.

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 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

N° de l'invitation - Solicitation No.  
F7044-220092/B

N° de la modif - Amd. No.

Id de l'acheteur - Buyer ID  
038mc

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

File No. - N° du dossier  
038mc.F7044-220092

N° CCC / CCC No./ N° VME - FMS

---

4. 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 co-défense dans toute poursuite intentée contre le Canada. Le Canada assumera tous les frais liés à cette co-défense. 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.

N° de l'invitation - Sollicitation No.  
F7044-220092/B

N° de la modif - Amd. No.

Id de l'acheteur - Buyer ID  
038mc

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

File No. - N° du dossier  
038mc.F7044-220092

N° CCC / CCC No./ N° VME - FMS

---

**ANNEXE « E »**  
**QUESTIONS DES SOUMISSIONNAIRES ET RÉPONSES DU CANADA**

*Complété and actualisé durant la période de soumission*

---

## ANNEXE « F » de la PARTIE 5 de la DEMANDE DE SOUMISSIONS

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

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

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

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

Compléter à la fois A et B.

A. Cochez seulement une des déclarations suivantes :

- ☐ A1. Le soumissionnaire atteste qu'il n'a aucun effectif au Canada.
- ☐ A2. Le soumissionnaire atteste qu'il est un employeur du secteur public.
- ☐ A3. Le soumissionnaire atteste qu'il est un [employeur sous réglementation fédérale](#), dans le cadre de la [Loi sur l'équité en matière d'emploi](#).
- ☐ A4. Le soumissionnaire atteste qu'il a un effectif combiné de moins de 100 employés permanents à temps plein et/ou permanents à temps partiel au Canada.

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

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

**OU**

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

B. Cochez seulement une des déclarations suivantes :

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

**OU**

N° de l'invitation - Solicitation No.  
F7044-220092/B

N° de la modif - Amd. No.

Id de l'acheteur - Buyer ID  
038mc

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

File No. - N° du dossier  
038mc.F7044-220092

N° CCC / CCC No./ N° VME - FMS

---

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



# **MINISTÈRE DES PÊCHES ET DES OCÉANS**

## **ANNEXE A**

### **Énoncé des besoins techniques**

**Bateau en plastique renforcé de fibre de verre (PRV) de 13,0  
à 13,7 m et remorque**

## **TABLE DES MATIÈRES**

1. ABRÉVIATIONS .....	II
2. LISTE DES DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE .....	III
3. APERÇU .....	4
<b>4.0 EXIGENCES GÉNÉRALES .....</b>	<b>5</b>
<b>5.0 CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES .....</b>	<b>9</b>
<b>6.0 EXIGENCES OPÉRATIONNELLES .....</b>	<b>9</b>
<b>7.0 CONSTRUCTION DU NAVIRE .....</b>	<b>11</b>
<b>8.0 ARMEMENT DU BÂTIMENT .....</b>	<b>13</b>
<b>9.0 SYSTÈMES – GÉNÉRALITÉS .....</b>	<b>24</b>
<b>10.0 ESSAIS .....</b>	<b>36</b>
<b>11.0 PROVISIONS DISPOSITIONS EN MATIÈRE DE GARANTIE ET D'ENTRETIEN .....</b>	<b>40</b>
<b>12.0 DOCUMENTATION .....</b>	<b>41</b>
<b>13.0 EXPÉDITION ET LIVRAISON .....</b>	<b>44</b>
APPENDICE I .....	45
APPENDICE II .....	48

## 1. ABRÉVIATIONS

ABYC	American Boat and Yacht Council
ASTM	American Society for Testing and Materials
AT	Autorité technique (tel que défini dans le contrat)
CA	Courant alternatif
CC	Courant continu
COLREGS	Règlement sur les abordages
CSA	Association canadienne de normalisation
ÉBT	Énoncé des besoins techniques
GCC	Garde côtière canadienne
GPS	Système de localisation GPS
ISO	Organisation internationale de normalisation
LMMC	<i>Loi sur la marine marchande du Canada</i>
ME	Matériel de l'entrepreneur
MFG	Matériel fourni par le gouvernement
PRFV	Plastique renforcé de fibre de verre
PVC	Polychlorure de vinyle
RIB	Canot pneumatique à coque rigide
SMTC	Sécurité marine de Transports Canada
UV	Ultraviolet
VHF	Très hautes fréquences

## 2. LISTE DES DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

RÉFÉRENCE	TITRE
ASTM F1166	Standard Practice for Human Engineering Design for Marine Systems, Equipment and Facilities
CT-043-EQ-EG-001-E	Spécification en matière de soudures de la Garde côtière canadienne
TP 1332 (2010)	Normes de construction pour les petits bâtiments
TP 13430	Norme de jaugeage des bâtiments
TP 14070	Guide de sécurité des petits bâtiments commerciaux
ISO 12217	Petits navires – Évaluation et catégorisation de la stabilité et de la flottabilité
<i>Loi sur la marine marchande du Canada, 2001</i>	Règlement sur les petits bâtiments
<i>Loi sur la marine marchande du Canada, 2001</i>	Règlement sur les abordages (COLREGS)
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 No. 183.2-M1983 (R1999)	Normes sur les installations électriques à c.c. à bord des bateaux
(CSA) C22.2 No. 183.2-M1983 (R1999)	Normes sur les installations électriques à c.c. à bord des bateaux
IEEE Standard 45	Recommended Practice for Electrical Installations on Shipboard

### **3. APERÇU**

#### **3.1 GÉNÉRALITÉS**

- 3.1.1 Le ministère des Pêches et des Océans (MPO) achète, gère et exploite de nombreuses petites embarcations pour appuyer ses programmes et d'autres missions. Ce bateau sera utilisé principalement pour la récupération d'engins de pêche illégaux et abandonnés dans la zone de protection de la baleine noire de l'Atlantique Nord.

#### **3.2 EXIGENCES**

- 3.2.1 Ce bateau doit être construit à partir d'une coque de petit bateau de travail ou de bateau commercial avec un minimum de modifications, comme indiqué dans le présent document.
- 3.2.2 Les prototypes de coque ne seront pas pris en considération pour ce marché.
- 3.2.3 Le soumissionnaire doit fournir de la documentation pour au moins deux (2) coques éprouvées construites et mises en service par le soumissionnaire au cours des dix dernières années.
- 3.2.4 L'entrepreneur doit concevoir, construire et livrer à 4 bateau avec cabine en plastique renforcé de fibre de verre (PRFV) de 13,00 à 13,7 m, alimenté par un moteur diesel en-bord de 850 à 999 HP avec hélice et arbre conformément à la publication TP 1332 en vigueur « Normes de construction pour les petits bâtiments » de la Direction de la Sécurité maritime de Transports Canada (DSMTC), appelée publication TP 1332 de la DSMTC dans le présent document. La jauge brute du navire doit être d'au plus 15 tonnes.
- 3.2.5 Le bateau de patrouille doit être suffisamment puissant pour permettre un déploiement rapide entre le port d'attache et la zone de travail. Il doit être en bon état de navigabilité pour permettre une utilisation prudente et sécuritaire et une bonne tenue en mer de façon à minimiser la fatigue de l'équipage.
- 3.2.6 Le bateau doit avoir une longueur de 13,0 à 13,7 m et comporter une cabine pouvant accueillir quatre membres d'équipage.
- 3.2.7 Notez qu'il y a des changements requis à la construction du bateau en fonction de l'emplacement. Les deux catégories de construction seront divisées entre les Maritimes et la Région du Golfe, et identifiées dans tant qu'annexe III

#### **3.3 EXIGENCES RELATIVES À LA DOCUMENTATION TECHNIQUE**

- 3.3.1 L'entrepreneur est responsable de tous les aspects de la conception et de la production du bateau.

##### **3.3.2 ENSEMBLE DE DONNÉES PRÉLIMINAIRES**

L'ensemble de données préliminaires doit démontrer que le bateau sera entièrement apte à prendre la mer, exploitable et conforme à tous les égards aux objectifs prévus. L'entrepreneur doit soumettre son ensemble de données préliminaires conformément aux critères d'évaluation durant le

processus d'attribution de contrats à l'autorité technique pour examen, afin de s'assurer que le bateau est conforme aux exigences de la Sollicitation.

3.3.2.1.1 L'ensemble de données préliminaires doit contenir toutes les approbations de dessins requises par Transports Canada selon les règles définies.

### **3.3.3 ENSEMBLE FINAL DE DONNÉES**

3.3.3.1.1 L'entrepreneur doit fournir au gouvernement du Canada tout document exigé par le contrat, par le présent ÉBT, les annexes ou les pièces jointes au contrat.

## **4.0 EXIGENCES GÉNÉRALES**

### **4.1 INSTALLATIONS**

4.1.1 L'entrepreneur doit pouvoir réguler la température et l'humidité dans son atelier de manière à ce qu'elles conviennent aux matériaux et à la peinture sensibles à ces paramètres, selon le cas.

4.1.2 Il doit être capable de maintenir la température entre 16 °C et 25 °C.

4.1.3 Il doit être capable de maintenir une humidité relative inférieure à 70 %.

### **4.2 PROPRETÉ DU CHANTIER**

4.2.1 Pendant la construction, tous les copeaux, les rognures, les déchets, la poussière et l'eau devront être retirés à la fin de la journée de travail ou même avant.

4.2.2 L'entrepreneur devra prendre des mesures pour éviter toute usure et tout dommage, ainsi que toute corrosion ou autre détérioration.

4.2.3 L'équipement soumis à des températures sous le point de congélation doit être vidé sauf lors des tests et des essais. L'équipement doit être maintenu propre et à l'abri des intempéries avant son installation.

### **4.3 PROTECTION DE L'ÉQUIPEMENT**

4.3.1 L'entrepreneur doit assurer la protection de tout l'équipement.

4.3.2 Toutes les pièces, en particulier celles dont les surfaces de travail ou les passages sont destinés à recevoir de l'huile de lubrification, doivent être maintenues dans un état propre et doivent être protégées au cours des étapes de la fabrication, de l'entreposage et de l'assemblage, ainsi qu'après l'installation.

4.3.3 L'équipement doit être protégé en tout temps contre la poussière, l'humidité ou toute autre corps étranger, et il faut éviter qu'il soit exposé à des changements rapides de température ou à des températures extrêmes.

4.3.4 L'entrepreneur devra en outre réparer ou remplacer à ses propres frais les moteurs qu'il endommagera.

### **4.4 NORMES DE CONSTRUCTION**

4.4.1 L'embarcation construite dans le cadre du présent ÉBT doit être conçue, construite, inspectée et homologuée afin de respecter les exigences des

- normes, règlements et codes suivants : publication TP 1332 (2010) – DSMTC intitulé « Normes de construction pour les petits bateaux », normes ISO et ABYC qui portent sur les exigences en matière de structure, de carburant, de circuits électriques, de stabilité et de vidange.
- 4.4.2 Norme CSA C22.2 n° 183.2FM1983 (C1999) « Installations électriques à courant continu (c.c.) à bord des bateaux » et normes électriques E de l'ABYC.
- 4.4.3 CSA\ACNOR W47.2 – Certification des compagnies de soudage par fusion de l'aluminium; section 2.1 – « Certification pour le soudage de l'aluminium » (version la plus récente) du Bureau canadien de soudage (CWB).
- 4.4.4 ASTM F1166-07 Standard Practice for Human Engineering Design for Marine Systems, Equipment, and Facilities.
- 4.4.5 Le bateau doit être construit conformément aux exigences relatives à la catégorie C de l'ISO.
- 4.4.6 Le bateau construit dans le cadre de l'ÉBT doit être en plastique renforcé de fibre de verre.
- 4.4.7 L'entrepreneur doit organiser des visites sur place pour l'autorité technique/l'autorité contractante durant toutes les phases de la construction du bateau. Des visites sur place sont requises pour s'assurer que l'embarcation construite dans le cadre de l'ÉBT respecte chaque norme énoncée. L'entrepreneur doit fournir une copie électronique (AutoCAD, format \*dwg) et deux (2) copies papier de tous les dessins de la conception de l'embarcation à l'autorité technique.
- 4.4.1 L'entrepreneur doit fournir une lettre signée dans laquelle il atteste que le bateau proposé est conforme à la publication TP 1332 de la DSMTC, ainsi que le formulaire « Certificat du constructeur pour premier titre au Canada » rempli ([https://wwwapps.tc.gc.ca/Corp-Serv-Gen/5/forms-formulaires/download/84-0040\\_BO\\_PX](https://wwwapps.tc.gc.ca/Corp-Serv-Gen/5/forms-formulaires/download/84-0040_BO_PX)) pour assurer la conformité avec les exigences de la DSMTC en vigueur.
- 4.4.2 Les systèmes électriques pour l'embarcation doivent être conformes à la publication TP 1332 de la DSMTC, Section 8 « Systèmes électriques ».

## 4.5 MATÉRIAUX

- 4.5.1 Tous les matériaux doivent être résistants à la corrosion et adéquats pour l'utilisation dans l'eau salée, tel que détaillé dans les Exigences opérationnelles. Tous les matériaux généralement exposés aux rayons du soleil doivent résister à la détérioration par les rayons ultraviolets. Les matériaux galvanisés ne conviennent pas.
- 4.5.2 Métaux dissemblables : Le contact direct de métaux de potentiel électrolytique différent n'est pas permis. La corrosion électrolytique doit être évitée en isolant les métaux dissemblables les uns des autres à l'aide de joints d'étanchéité, de rondelles, de manchons ou de bagues en matériau isolant approprié.
- 4.5.3 Aluminium : Des alliages d'aluminium de type 5086-H116 ou 5086-H32 doivent être utilisés pour la construction des tôles. De l'alliage

d'aluminium de qualité 6061-T6 (anodisé) ou 6063-T54, qui convient à l'alliage d'apport de qualité 5356, doit être utilisé pour les profilés extrudés et les tuyaux et les tubes soudés. Les éléments non structuraux de garniture et d'armement comme les cadres d'écouille, les pièces moulées, les consoles et le matériel peuvent être faits d'autres alliages d'aluminium, comme 5083/86 ou 5052.

- 4.5.4 Dans les cas où un matériau d'étanchéité approuvé pour une utilisation maritime est utilisé, celui-ci doit être du 3M 4200, du Sika flex 291 ou l'équivalent.
- 4.5.5 Acier inoxydable : L'acier inoxydable de type 316L ou 316 doit être utilisé pour toutes les applications qui requièrent de l'acier inoxydable, sauf indication contraire. L'alliage 316L doit être utilisé dans toutes les pièces soudées immergées.
- 4.5.6 Les raccords et les colliers de serrage doivent être en acier inoxydable. Les boulons utilisés dans tous les raccords doivent être fabriqués d'acier inoxydable de type 316.
- 4.5.7 Lorsque des raccords flexibles sont requis pour le système de gouverne et le système de carburant, l'entrepreneur doit utiliser les raccords recommandés par le fabricant de pièces d'origine et les installer conformément à ses instructions.
- 4.5.8 Tous les matériaux et les équipements doivent être entreposés, installés et éprouvés conformément aux directives, aux recommandations et aux exigences du fabricant.

## **4.6 FIXATIONS**

- 4.6.1 Toutes les fixations doivent être conformes à la section 4.5.
  - 4.6.1.1 Métaux dissemblables : Le contact direct de métaux de potentiel électrolytique différent n'est pas permis. La corrosion électrolytique doit être évitée en isolant les métaux dissemblables les uns des autres à l'aide de joints d'étanchéité, de rondelles, de manchons ou de bagues en matériau isolant approprié.
  - 4.6.1.2 Les pièces et fixations en cadmium ou plaquées de plastique, y compris les rondelles, ne doivent pas être utilisées.
  - 4.6.1.3 Si le fabricant d'équipement l'exige, et à condition que, en référence au paragraphe 4.5.7 dans les cas où le fabricant d'équipement d'origine (FEO) recommande des pièces autre qu'en acier inoxydable pour les dispositifs de fixation, les raccords, les rondelles et les pièces, ces pièces recommandées doivent être fabriqués d'un matériau à l'épreuve de la corrosion, autre qu'un matériau plaqué de cadmium ou galvanisé et mais ces pièces doivent ultimement respecter les dispositions de la publication TP 1332.
  - 4.6.1.4 Aucun dispositif de fixation ne doit être vissé directement dans le PRFV, l'aluminium ou l'acier inoxydable. Des rondelles, des écrous et/ou des plaques d'appui séparés doivent être utilisés, selon le cas.



Des tôles encastrées et taraudées ou des vis à filets internes/externes peuvent être exigées pour retenir l'équipement de pont.

- 4.6.1.5 Les dispositifs de fixation qui risquent de se desserrer en raison des vibrations doivent être retenus, selon le cas, au moyen d'écrous autobloquants, d'écrous de blocage, d'écrous à câble ou de rondelles-frein. Lorsque des écrous deviendront inaccessibles après le montage de l'embarcation, ils doivent être de type imperdable pour permettre le remontage et l'entretien et empêcher leur desserrage. Sauf indication contraire, des écrous autobloquants doivent être posés pour éviter que les attaches se desserrent en raison des chocs et des vibrations.
- 4.6.1.6 La fixation directe sur l'aluminium des alliages contenant du cuivre n'est pas permise, sauf dans le cas d'une tresse de mise à la masse unique.
- 4.6.1.7 Exception faite de la tresse de mise à la masse [4.6.1.7], un contact direct des métaux dissemblables du point de vue galvanique n'est pas autorisé, et on doit prévenir un tel contact en isolant ces matériaux dissemblables au moyen de joints d'étanchéité, de rondelles, de manchons ou de coussinets fabriqués d'un matériau isolant approprié.
- 4.6.1.8 Les dispositifs de fixation dans les zones de circulation du pont doivent être encastrés ou fraisés afin d'éliminer les risques de chute et d'accrochage.
- 4.6.1.9 Les raccords et les colliers de serrage doivent être faits d'acier inoxydable.
- 4.6.1.10 Les boulons utilisés pour tous les raccords doivent être faits d'acier inoxydable de type 316.

## **4.7 ERGONOMIE**

- 4.7.1 Les conditions d'exploitation dangereuses doivent être évitées en disposant les machines et le matériel de façon sûre et en fournissant des éléments de protection contre les dangers d'ordre électrique, mécanique ou thermique de même que des dispositifs de protection ou de recouvrement pour les commandes qu'un contact avec le personnel pourrait actionner par inadvertance.
- 4.7.2 L'embarcation doit être conçue et construite pour accueillir un équipage composé d'hommes et de femmes qui mesurent entre 1,6 m et 1,9 m 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.

- 4.7.3 L'entrepreneur doit tenir compte du fait que l'équipage portera des vêtements et de l'équipement pour temps froid et travaillera normalement en position debout.
- 4.7.4 Les facteurs d'ergonomie dont on doit tenir compte lors de la conception doivent comprendre l'accessibilité, la visibilité, la lisibilité, l'efficacité et le confort des membres d'équipage. Tout l'équipement doit être accessible en vue de son utilisation, de son inspection, de son nettoyage et de sa maintenance.
- 4.7.5 L'équipement doit être accessible en vue de son utilisation, de son inspection, de son nettoyage et de sa maintenance conformément à la norme ASTM F1166-07. Tous les verrous, commutateurs et poignées doivent être de taille suffisante et conçus pour être utilisés avec une main gantée.

## **5.0 CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES**

### **5.1 CARACTÉRISTIQUES DU BATEAU**

- 5.1.1 Longueur hors-tout – 13,0 à 13,7 mètres.
- 5.1.2 Largeur hors-tout – entre 4,57 et 5 mètres.
- 5.1.3 Tirant d'eau maximal - 2 mètres.
- 5.1.4 Hauteur de franc-bord maximale (dans des conditions normales de fonctionnement) – 0,75 mètre.
- 5.1.5 Chargement en pontée sécuritaire : au moins 70 cages à homards – 1,22 m x 0,61 m x 0,39 m ayant chacune un poids de 31,75 kg, empilées de façon sécuritaire, OU au moins 30 casiers à crabes ayant les dimensions suivantes : 2,13 m de largeur sur 0,72 m de profondeur pour des casiers à crabe des neiges empilés de façon sécuritaire et ayant chacune un poids de 90,71 kg
- 5.1.6 Conditions de charge normales :
  - 5.1.6.1 Équipage de 4 = 400 kg
  - 5.1.6.2 Carburant = charge de réservoir rempli d'essence à 95 %
  - 5.1.6.3 Équipement et fournitures = 680 kg
- 5.1.7 Propulsion – Un seul moteur en-bord diesel principal
- 5.1.8 Vitesse maximale d'au moins 20 nœuds dans des conditions de charge normales
- 5.1.9 Vitesse de croisière d'au moins 14 nœuds à une puissance moteur de 80 % dans des conditions de charge normales
- 5.1.10 Vitesse d'au moins 14 nœuds dans des conditions de charge normales.

## **6.0 EXIGENCES OPÉRATIONNELLES**

### **6.1 GÉNÉRALITÉS**

- 6.1.1 Sauf indication contraire, le rendement sera établi par mer calme sans vent, en eau salée, dans des conditions de charge normale.
- 6.1.2 L'embarcation doit avoir une durée de vie d'au moins 12 ans, pour une utilisation prévue de 150 à 200 heures par année. Le fabricant doit fournir

une évaluation des coûts du cycle de vie avec sa proposition, plus particulièrement pour la coque, la propulsion, le système de gouverne et les autres composants et systèmes.

- 6.1.3 La jauge brute de l'embarcation ne doit pas dépasser quinze (15) tonneaux.
- 6.1.4 L'embarcation doit utiliser un moteur en-bord diesel.
- 6.1.5 L'embarcation doit respecter les exigences opérationnelles relatives à une utilisation dans des eaux de catégorie C de l'ISO.
- 6.1.6 Vitesse maximale : au moins 20 nœuds dans des conditions calmes.
- 6.1.7 Endurance : vitesse de 20 nœuds pendant 6 heures dans des conditions calmes.
- 6.1.8 Vitesse de croisière : 19 nœuds
- 6.1.9 Autonomie : 140 milles marins avec une réserve de 10 %, à une vitesse d'au moins 20 nœuds.
- 6.1.10 Capacité de fonctionner à plein régime à des profondeurs de 3 mètres et capacité d'effectuer des manœuvres de base à des profondeurs de 2,0 mètres.

## **6.2 GOUVERNE**

- 6.2.1 Capable de virer de 15° par rapport au cap, dans un état de la mer de niveau 6 à l'échelle Beaufort, vent et mer dans n'importe quelle direction.
- 6.2.2 Capable d'effectuer un virage de 360 degrés à bâbord et à tribord en marche avant et en marche arrière à une vitesse de 3 nœuds dans un état de la mer de niveau 4 à l'échelle Beaufort.
- 6.2.3 Capable de virer sur une distance équivalant à sa propre longueur dans un état de la mer de niveau 4 à l'échelle Beaufort à une vitesse de 5 nœuds.

## **6.3 ÉCHOUAGE**

- 6.3.1 Capable de s'échouer sur un sol meuble (sable, terre ou argile) à une vitesse d'au plus 5 nœuds sans endommager la coque.
- 6.3.2 Capable de s'échouer sur des surfaces dures (roche ou béton) à une vitesse d'au plus 3 nœuds sans endommager la coque.

## **6.4 JAUGE BRUTE**

- 6.4.1 La jauge brute, conformément à la TP 13430 Partie 3, ne doit pas dépasser 15,00 tonneaux.

## **6.5 CONDITIONS ENVIRONNEMENTALES**

- 6.5.1 L'embarcation doit pouvoir être utilisée de jour comme de nuit dans les conditions suivantes :
  - 6.5.1.1 Température moyenne de l'air ambiant : -15 °C à + 30 °C.
  - 6.5.1.2 Température moyenne de l'eau : 0 °C à +20 °C.
  - 6.5.1.3 Vagues d'une hauteur d'au plus 3,4 mètres (état de la mer de niveau 6 à l'échelle Beaufort).
  - 6.5.1.4 Vents d'au plus 30 nœuds.

6.5.1.5 L'embarcation doit pouvoir fonctionner sous les embruns givrants ou la pluie verglaçante avec des accumulations allant jusqu'à 6,0 mm tout en maintenant la stabilité et en assurant un déplacement sûr sous un vent de force 3 sur l'échelle de Beaufort.

## **6.6 NIVEAUX DE BRUIT**

6.6.1 Les niveaux sonores doivent être évalués conformément au Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime du Canada et à la réglementation provinciale du Nouveau-Brunswick, et doivent être mesurés conformément à la réglementation de Santé Canada en matière d'enquêtes acoustiques.

6.6.2 Pont de travail : maximum 90 dB (décibels) en marche, à la vitesse de croisière.

## **7.0 CONSTRUCTION DU NAVIRE**

### **7.1 COQUE**

7.1.1 La coque, les ponts et les roufles doivent être fabriqués en plastique renforcé de fibre de verre, conformément aux exigences de la publication TP 1332.

7.1.2 La coque doit être moulée monopièce à partir d'une coque existante de service éprouvée. L'échantillonnage hors-tout (largeur et épaisseur des pièces de construction) doit être conçu pour l'utilisation prévue de l'embarcation. La coque doit être renforcée de planchers, de longerons, de ponts et de cloisons en fibre de verre moulée selon l'utilisation prévue de l'embarcation. Plus particulièrement, la rigidité des panneaux de coque doit être adéquate pour minimiser le fléchissement dû à la force des vagues subie dans la zone opérationnelle de l'embarcation.

7.1.3 Le désarmement de la coque doit être clairement énoncé dans la proposition, y compris les composants de fibre de verre intégrés à la coque.

7.1.4 Les principaux planchers doivent être du type panneaux sandwich à âme, en fibre de verre moulée; les matériaux de cœur doivent être appropriés et intégrés dans une surface antidérapante moulée dans l'enduit de type gel.

7.1.5 Les zones de la coque et du pont assujetties à des charges locales ou à l'abrasion, comme le support pour casiers, doivent être renforcées. On doit veiller à ce que l'enduit gélifié employé pour le renforcement de ces zones ne pénètre pas dans les fixations mécaniques. La zone de la coque où se trouve le treuil doit être protégée en appliquant des couches

supplémentaires de fibre de verre. La zone à couvrir doit être d'au moins 61 cm devant le bossoir et d'au moins 122 cm derrière celui-ci.

- 7.1.6 Pour protéger l'embarcation lorsqu'elle s'approche le long des quais ou d'autres bateaux, des bourrelets de défense doivent être installés. Deux ensembles de bourrelets sont requis. Ils doivent suivre le plat-bord, de la proue au tableau, à bâbord et à tribord. Une ceinture de type D doit être installée sur la section arrière, à bâbord et à tribord, sous les deux derniers orifices libres pour éviter que l'eau ne passe d'un côté à l'autre du pont.
- 7.1.7 Tous les appendices de coque extérieurs, les gardes, listons, etc. doivent être intégrés à la coque pour empêcher que les équipements, cordes, câbles, etc. ne s'y emmêlent.
- 7.1.8 Toutes les structures et tous les composants (coque, pont, console, sièges, etc.) doivent être assez résistants pour supporter, en charge maximale (selon la plaque apposée par les constructeurs), la charge d'impact latérale et verticale qui équivaut aux conditions du profil opérationnel ou aux exigences de mission.
- 7.1.9 La forme de la coque ne doit pas nuire à la circulation de l'eau jusqu'aux unités de propulsion et doit éloigner les embruns et les vagues du personnel à bord.
- 7.1.10 Cloisons étanches et cloisons des réservoirs : La coque doit être conçue de façon à ce que ces cloisons respectent toutes les exigences de stabilité de la SMTC.
- 7.1.11 Des supports de fixation du transducteur doivent être installés sur le tableau, sur les côtés bâbord et tribord.

## **7.2 PONT**

- 7.2.1 Le bateau doit être construit conformément à la 8 du présent devis.
- 7.2.2 La plateforme et les compartiments doivent être en plastique renforcé de fibre de verre.
- 7.2.3 La plateforme doit être couverte de tapis antidérapants à écoulement libre, conformément au paragraphe 8.2.14.

## **7.3 PEINTURE ET PROTECTION CONTRE LA ROUILLE**

- 7.3.1 Les composantes du PRFV doivent avoir un fini constitué d'un enduit gélifié coloré (MPO Gris : RAL7042)
- 7.3.2 Tous les bords grossiers et les coins à angle aigu doivent être arrondis, adoucis et être adaptés ergonomiquement.
- 7.3.3 Les composantes en fibre de verre doivent avoir un fini constitué d'un enduit gélifié coloré sur toutes les surfaces extérieures. L'enduit de type gel doit être appliqué selon l'épaisseur de feuil recommandée par le fabricant. Couleur(s) de finition selon les caractéristiques du bateau. Toutes les parties exposées en aluminium non peint devront être

- exemptes de toute marque superficielle, y compris des marques de construction, de rectification, de rayures, d'entailles ou de taches.
- 7.3.4 La proposition du soumissionnaire doit décrire le système de couleurs de la couche de finition et les temps de séchage à respecter pour toutes les surfaces selon les matériaux de construction utilisés dans le bateau de patrouille. Le revêtement antisalissure doit être du type sans cuivre et sans tributylétain (TBT).
- 7.3.5 Toutes les surfaces de marche, y compris le pont de travail, le plat-bord et les marches allant de la timonerie à la cabine doivent être rendues antidérapantes pour assurer la sécurité durant les opérations. Les méthodes à employer pour rendre les surfaces de marche antidérapantes doivent être détaillées dans la proposition du soumissionnaire. La couleur standard pour la coque, le pont, le boudin et la console du bateau doit être la couleur gris ardoise du MPO (RAL7042). Toutes les surfaces en aluminium exposées doivent être de couleur noire mat et les surfaces extérieures de la cabine doivent être grises.
- 7.3.6 Une anode de coque adaptée à la longueur et aux dispositifs électroniques du bateau doit être fournie.
- 7.3.7 Avant la livraison, l'entrepreneur doit s'assurer que toutes les surfaces exposées non peintes sont exemptes de toute marque superficielle, y compris des marques de construction, de rectification, de rayures, d'entailles ou de taches.

## **7.4 VIBRATIONS**

- 7.4.1 Toutes les composantes doivent être installées sur des supports isolants pour minimiser l'impact des vibrations localisées qui pourraient mettre en danger l'équipage, endommager la structure du bateau ou nuire à l'exploitation ou à l'entretien des machines ou des systèmes.
- 7.4.2 Les supports des composants mobiles, dont ceux déplacés à des fins de rangement, de remorquage ou de transport, doivent comporter des matériaux élastiques, au besoin, pour prévenir les bruits.
- 7.4.3 Des dispositifs de fixation autobloquants doivent être utilisés afin d'empêcher le desserrage des dispositifs de fixation sous l'effet des vibrations.

## **8.0 ARMEMENT DU BÂTIMENT**

### **8.1 ARMEMENT DE LA COQUE**

#### **8.1.1 MOUILLAGE**

- 8.1.1.1 La bitte doit être une bitte d'amarrage cruciforme adaptée au remorquage du bateau à une vitesse de 5 nœuds en eaux calmes sans inclinaison ni assiette dans l'état de chargement maximal indiqué à la 5.1.6.

- 8.1.1.2 Un feu de remorquage doit être fixé à la timonerie, conformément au Règlement sur les abordages.
- 8.1.1.3 La bitte de proue doit être placée de manière à être facilement atteignable par un seul membre d'équipage posté sur la proue.
- 8.1.1.4 La bitte de proue doit être placée de manière à empêcher le câble de remorquage d'endommager le bateau ou d'user par frottement le câble de remorquage.

## **8.2 ARMEMENT DU PONT**

### **8.2.1 MAINS COURANTES**

- 8.2.1.1 Toutes les mains courantes doivent être constituées de tuyaux de série 40 d'au moins  $\frac{3}{4}$  po (19 mm).
- 8.2.1.2 Des mains courantes doivent être installées sur la plateforme.

### **8.2.2 POIGNÉES**

- 8.2.2.1 Les poignées doivent être constituées de tuyaux de série 40 d'au moins  $\frac{3}{4}$  po (19 mm).
- 8.2.2.2 Le bateau doit être muni de barres d'appui comportant au moins deux mains courantes verticales au dos de la cloison arrière de la timonerie, sur les deux côtés et d'une longueur minimale de 30 cm.
- 8.2.2.3 Le bateau doit être muni d'un garde-fou en acier inoxydable d'une hauteur de 45 cm partant de l'arrière de la timonerie côté bâbord jusqu'au côté tribord arrière de la timonerie.
- 8.2.2.4 L'emplacement doit être approuvé lors de l'adjudication du contrat.

### **8.2.3 TAQUETS ET ATTACHES D'AMARRAGE**

- 8.2.3.1 Il doit y avoir au moins deux (2) points d'attache par côté le long du plat-bord, dont deux (2) à l'avant et deux (2) à l'arrière, aux coins du tableau.

### **8.2.4 DISPOSITION DE LA CABINE**

- 8.2.5 La console et/ou la cabine doivent être placées de façon ergonomique, avec une bonne visibilité des instruments et commandes essentiels, ainsi qu'un accès facile à ceux-ci. La cabine doit être située le plus loin possible vers l'avant, de manière à maximiser l'espace de travail du pont arrière. Les emplacements de rangement ou de montage appropriés, bien fixés et accessibles destinés à tout l'équipement de sécurité spécifié ou requis, y compris les vestes de flottaison, les fusées et les extincteurs, doivent être maximisés. Le pont de la cabine doit être recouvert de tapis anti-fatigue.
- 8.2.6 La hauteur de tête du pont de la cabine une fois finie doit être d'au moins 214 cm à partir du pont principal.
- 8.2.7 Les dimensions de la cabine doivent permettre d'accueillir et d'asseoir quatre (4) membres d'équipage. La cabine doit être entièrement fermée et l'entrée doit s'y faire par une porte coulissante dans la cloison arrière. La conception de la cabine doit permettre à l'opérateur d'avoir une vue dégagée directement vers l'avant jusqu'à  $22\frac{1}{2}$  degrés sur l'arrière du travers sur les côtés bâbord et tribord. La visibilité doit être de 360 degrés



par des vitres de sécurité de qualité marine à l'avant, sur les côtés et à l'arrière de la timonerie.

8.2.8 La disposition des places pour un (1) équipage doit comporter un fauteuil de barre à dossier élevé Sea Post de HO Bostrom avec appuie-pieds et accoudoirs rétractables ou l'équivalent, pour le poste de barre et, pour les trois (3) passagers, un banc de rangement avec coussin et table pouvant servir de poste d'étude de carte ou de poste de travail lorsque le bateau est en marche. La table doit avoir une longueur d'au moins 85 cm et une largeur d'au moins 60 cm, et le banc doit mesurer au moins 40 cm pour assurer une assise confortable. La table et le banc doivent être en PRFV. La table doit comporter un port d'alimentation accessible permettant l'utilisation d'un ordinateur portable.

8.2.9 Une toilette marine doit être fournie par l'entrepreneur et installée dans la cabine. Celle-ci doit être de qualité marine ou l'équivalent et doit pouvoir être fermée. Elle doit être munie d'une porte, d'un évier et d'un dispositif d'éclairage. Une citerne de retenue avec pompe de vidange facilement accessible doit être installée. L'alimentation en eau de la toilette doit comporter des robinets d'arrêt facilement accessibles. Une porte doit être installée. Le système d'égout et la capacité doivent respecter le Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux (Transports Canada), paragraphe 90(1). L'espace occupé par la toilette doit être d'au moins 90 cm sur 110 cm. Une porte doit être installée pour assurer une certaine intimité lorsqu'elle est fermée. La porte doit être munie d'un mécanisme permettant de la verrouiller de l'intérieur.

8.2.10 La zone du gouvernail doit se trouver du côté tribord et comporter un gouvernail fixé à la console, ainsi qu'un dispositif de commande du moteur à tribord. Le dispositif de commande doit être conforme aux recommandations du fabricant relatives à une utilisation commerciale. La console doit être installée de manière à permettre à l'opérateur d'utiliser le gouvernail et la commande du moteur en position assise, et de voir dans cette même position les jauges et l'électronique de la console. La largeur de la console doit être d'au moins 76 cm. Elle doit avoir la forme d'un L d'au moins 40 cm pour faire place à l'électronique. Le L doit se trouver sur le côté bâbord de la console.

#### 8.2.11 EXIGENCES RELATIVES À LA CABINE

8.2.11.1 La cabine doit être assez grande pour permettre à quatre (4) membres d'équipage de s'asseoir.

8.2.11.2 La cabine et la cabine du capitaine doivent être complètement fermées et dotées des points d'accès ci-après.

8.2.11.3 Une (1) porte latérale coulissante à l'épreuve des intempéries dans la cloison arrière de la cabine (ouverture bâbord). La visibilité arrière de l'utilisateur ne doit pas être obstruée lorsque la porte est fermée ou sécurisée. La porte doit être dotée d'une fenêtre faite de verre de sécurité à pellicule de protection de manière à favoriser au minimum



une bonne visibilité arrière quand la porte est fermée. La porte doit être munie d'un seuil surélevé avec une ouverture dégagée d'au moins 90 cm de largeur et une hauteur effective de 198 cm. Elle doit pouvoir être verrouillée en position ouverte et fixée par un dispositif de blocage à des fins de sécurité.

8.2.11.4 Une (1) porte coulissante intérieure pour accéder de la timonerie principale à la cabine.

8.2.11.5 Le toit de la cabine doit être pourvu d'une (1) écoutille de sauvetage étanche à charnières de type « Bomar » ou un produit équivalent en polycarbonate, de dimensions conformes aux exigences d'évacuation de la DSMTC.

8.2.11.6 La cabine doit être conçue de façon à permettre à l'opérateur d'avoir un champ de vision libre de l'avant jusqu'à 22,5 degrés sur l'arrière du travers à bâbord et à tribord. Un système doit chauffer la cabine, la cabine du capitaine et la timonerie et fournir un moyen de réduire l'embuage et le givrage des fenêtres. L'entrepreneur doit calculer la dimension requise de l'espace total chauffé par le système et utiliser cette mesure lors de la commande du système. Il doit installer le système conformément aux recommandations du fabricant.

8.2.11.7 Les fenêtres doivent être équipées d'essuie-glaces et de dispositifs de désembuage pour assurer une bonne visibilité. Le système d'essuie-glaces doit être constitué d'une pompe électrique de 12 V c.c., de tuyaux d'interconnexion, d'un réservoir de fluide facilement accessible, le tout commandé par des boutons-poussoirs à la console de la barre. Les essuie-glaces doivent être activés individuellement par un commutateur à quatre (4) positions (arrêt, lent, rapide et intermittent) situé à la barre.

8.2.11.8 Chaudière diesel : Le bateau doit être muni d'une chaudière diesel comme le modèle Espar Airtronic D5 ou un modèle équivalent, comme source de chaleur, dont les dimensions conviennent à la conception du bateau, avec son propre conduit vers le pare-brise. La chaudière doit être raccordée au système existant et au réservoir de carburant.

## 8.2.12 RANGEMENT

8.2.12.1 Tous les compartiments de rangement extérieur doivent être verrouillables, fixés à l'aide de dispositifs de sécurité et utilisables par une personne qui a les mains gantées.

8.2.12.2 Les écoutilles des compartiments étanches ne doivent pas être installées où l'eau stagnante peut s'accumuler sur le joint d'étanchéité.

8.2.12.3 Le bateau doit disposer d'espaces de rangement pour l'équipement dans les espaces vides sous le pont et à l'intérieur de la console, si possible. Les écoutilles des compartiments de rangement doivent être le plus larges possible et les verrous doivent être encastrés ou

ne pas interférer avec le passage de l'équipage à bord lorsqu'ils sont fermés.

8.2.12.4 Des rangements pour l'équipement doivent être prévus dans les espaces vides à l'intérieur des plats-bords; ils n'ont pas besoin d'être étanches.

8.2.12.5 Moteur principal : L'accès au compartiment moteur doit se faire par une écoutille étanche à charnières encastrées, de dimensions suffisantes pour permettre le retrait du moteur principal. L'écoutille doit être dotée de vérins hydrauliques pour faciliter son ouverture et sa fermeture. Les vérins hydrauliques doivent être montés de manière à ne pas entraver l'entretien, la remise à neuf ou la dépose du moteur. Les vérins hydrauliques doivent être surdimensionnés pour empêcher une fermeture prématurée de l'écoutille lorsqu'elle est complètement ouverte, mais permettre qu'elle soit facilement fermée par une seule personne. L'écoutille doit être étanche et verrouillable en position complètement fermée au moyen d'un mécanisme encastré. L'écoutille doit être dotée de poignées encastrées, ayant un dégagement suffisant pour une main gantée afin de faciliter son ouverture. La conception du pont doit prévoir un espace entre le dessus du moteur et la partie inférieure de l'écoutille quand elle est fermée, conformément aux recommandations du fabricant.

8.2.12.6 Pont arrière : Une écoutille étanche doit être ménagée dans le pont principal arrière pour permettre l'accès au compartiment de l'appareil à gouverner. L'écoutille doit être encastrée et se trouver sur le pont arrière, dans l'axe du bateau. L'écoutille doit mesurer au moins 76 cm sur 106 cm pour assurer un accès facile au compartiment de l'appareil à gouverner. Elle doit être en acier inoxydable 316 ou un matériau équivalent.

8.2.12.7 Deux (2) écoutilles étanches encastrées doivent également être ménagées sur le pont arrière principal pour fournir de l'espace de rangement pour l'équipement. Les écoutilles doivent mesurer au moins 91 cm sur 121 cm. L'emplacement des écoutilles sera déterminé à l'attribution du contrat.

### **8.2.13 REVÊTEMENT DE PONT**

8.2.13.1 Le revêtement de pont doit respecter tous les règlements de Transports Canada et convenir à une utilisation maritime.

8.2.13.2 Toutes les surfaces de marche doivent être antidérapantes pour favoriser la sécurité des opérations, quel que soit l'état de la mer. Ces surfaces comprennent le pont avant, le toit de la timonerie, le toit de la cabine du capitaine et les plats-bords.

### **8.2.14 POSTE DE BARRE**

8.2.14.1 Le bateau doit être équipé d'un poste de barre central situé dans la cabine, côté tribord.

- 8.2.14.2 La barre doit être conçue pour être maniée principalement en position assise.
- 8.2.14.3 Le pare-brise doit offrir une vue dégagée.
- 8.2.14.4 La console doit être construite et conçue pour répondre à des exigences élevées de résistance afin de résister à l'accélération et aux charges du bateau, de l'opérateur et de trois (3) membres d'équipage en service.
- 8.2.14.5 La barre doit comprendre un système de gouvernail capable de résister à la puissance installée du bateau. Les commandes du moteur doivent être fournies par le fabricant du moteur et être conçues pour les moteurs installés.
- 8.2.14.6 Tous les commutateurs doivent être ergonomiques et situés de manière à ce qu'ils soient facilement accessibles, visibles la nuit et dégagés.
- 8.2.14.7 L'entrepreneur doit installer des jauges d'assiette de moteur, des jauges de volets compensateurs et des jauges de niveau de carburant.
- 8.2.14.8 Tous les interrupteurs d'éclairage et les disjoncteurs de circuits doivent être situés à portée de main du poste de timonerie.
- 8.2.14.9 Tous les interrupteurs électriques installés doivent être étanches et de qualité marine.
- 8.2.14.10 L'intensité du rétroéclairage de toutes les jauges doit être réglable et commandée par un gradateur unique situé à la barre.
- 8.2.14.11 Le plancher doit être recouvert de nattage antidérapant autodrainant offrant une bonne stabilité.

#### 8.2.15 PONT ARRIÈRE

- 8.2.15.1 Les sabords de décharge arrière doivent être couverts pour empêcher les amarres arrière de passer par-dessus bord.
- 8.2.15.2 Le pont de travail arrière doit mesurer au moins 7 m de longueur à partir de la timonerie jusqu'au tableau. La largeur à l'intérieur des plats-bords doit être d'au moins 4 m.
- 8.2.15.3 Le plat-bord du pont de travail arrière doit mesurer au moins 0,285 m de largeur.
- 8.2.15.4 **Équipement de pêche au homard** : L'entrepreneur doit fournir et installer un treuil hydraulique Hydro-Slave fixe de 35 cm pour remonter les casiers à homards. Le système doit être alimenté par une pompe à la demande et se composer à tout le moins des éléments ci-après.
- 8.2.15.5 Pompe hydraulique à entraînement direct. Capacité du réservoir permettant de remonter des engins de pêche dont le poids atteint 225 kg, à partir d'une profondeur de 100 brasses sans provoquer la surchauffe du système.
- 8.2.15.6 La structure de la coque près du treuil doit être conçue et construite pour résister à la contrainte locale causée par le fonctionnement du treuil dans des conditions maximales d'utilisation.

- 8.2.15.7 Le treuil doit porter une estampille permanente et clairement visible pour l'opérateur du treuil, indiquant la capacité maximale de charge en kg.
- 8.2.15.8 Un réservoir de fluide hydraulique en acier inoxydable muni de chicanes avec une capacité suffisante pour empêcher la surchauffe.
- 8.2.15.9 Filtre hydraulique à visser.
- 8.2.15.10 Indicateurs de niveau de réservoir à distance et local.
- 8.2.15.11 Voyants lumineux de la pompe situés au poste de barre.
- 8.2.15.12 Dispositif d'arrêt pour prévenir le drainage à tous les endroits où il faut procéder au remplacement ou à la réparation des pièces.
- 8.2.15.13 Le treuil doit être en acier inoxydable avec chaumards à rouleaux devant celui-ci.
- 8.2.15.14 La poignée/valve de commande du treuil doit se trouver à côté du treuil et ce dernier doit être situé à l'arrière du bateau, du côté tribord. L'emplacement exact et la conception du treuil seront déterminés à l'attribution du contrat.
  - 8.2.15.14.1 Les bateaux livrés dans la région des Maritimes nécessiteront un emplacement différent pour le transporteur de casiers à homard, qui sera présenté dans la soumission, ainsi qu'aucun rouleau de tête équitable n'est requis. Voir l'annexe III pour un tableau complet des besoins entre les régions du Golfe et des Maritimes.
- 8.2.15.15 **Équipement de pêche au crabe**
- 8.2.15.16 Le bateau doit être équipé d'un treuil hydraulique Hydro-Slave de 35 cm pour relever les casiers de crabe des neiges et d'une poulie Hydro-Slave en acier inoxydable à l'extrémité. Le système doit être alimenté par une pompe à la demande et se composer à tout le moins des éléments ci-après.
  - 8.2.15.16.1 Pompe hydraulique à entraînement direct. Capacité du réservoir permettant de remonter des engins de pêche dont le poids atteint 225 kg, à partir d'une profondeur de 100 brasses sans provoquer la surchauffe du système.
  - 8.2.15.16.2 La structure de la coque près du treuil doit être conçue et construite pour résister à la contrainte locale causée par le fonctionnement du treuil dans des conditions maximales d'utilisation.
  - 8.2.15.16.3 Un réservoir de fluide hydraulique en acier inoxydable muni de chicanes avec une capacité suffisante pour empêcher la surchauffe.
  - 8.2.15.16.4 Filtre hydraulique à visser.
  - 8.2.15.16.5 Indicateurs de niveau de réservoir à distance et local.
  - 8.2.15.16.6 Voyants lumineux de la pompe situés au poste de barre.

- 8.2.15.16.7 Dispositif d'arrêt pour prévenir le drainage à tous les endroits où il faut procéder au remplacement ou à la réparation des pièces.
- 8.2.15.16.8 La poignée/valve de commande du treuil doit se trouver à proximité de la porte de la timonerie. L'emplacement exact sera déterminé à l'attribution du contrat.
- 8.2.15.16.9 La conception du treuil de casiers à crabes des neiges doit être approuvée à l'attribution du contrat.
- 8.2.15.16.10 Un vérin hydraulique avec valve et poignée de commande sera fixé au treuil de casiers à crabes des neiges pour permettre le mouvement de la poulie Hydro-Slave à l'extérieur du pont du côté tribord pour la remontée et la récupération des casiers à crabes des neiges sur le pont. La poignée et la valve de commande doivent être situées près du côté tribord de la porte de la timonerie. L'emplacement exact sera déterminé à l'attribution du contrat.
- 8.2.15.16.11 À l'emplacement du treuil de casier à crabes des neiges, la coque doit être renforcée par une couche de plastique renforcé de fibre de verre pour la protéger contre l'impact des casiers lorsqu'ils sont remontés à bord.
- 8.2.15.16.12 Il n'y a aucune exigence pour l'équipement de crabe pour les navires maritimes, comme il est indiqué à l'annexe III.
- 8.2.15.17 **Grue marine** : le bateau doit être muni d'une grue marine hydraulique pour lever et déplacer l'équipement et les casiers sur le pont et les charger à partir du pont du bateau sur une remorque au besoin.
- 8.2.15.17.1 La grue marine hydraulique doit être une grue AMCO HAIB CLX 029-4 dotée d'un treuil et d'une télécommande radio (commande multifonction) [RDC] ou l'équivalent et doit être installée sur le pont arrière du bateau, du côté bâbord à au moins 120 cm de la timonerie. L'emplacement exact sera déterminé à l'attribution du contrat.
- 8.2.15.17.2 Le système hydraulique de la grue marine doit être muni d'une pompe et d'un système hydrauliques pour pouvoir déplacer l'équipement et les casiers sans surchauffer. Il peut être combiné avec le treuil de casiers à crabes des neiges. Dans ce cas, la capacité du réservoir doit tenir compte des efforts des deux systèmes pour prévenir la surchauffe.
- 8.2.15.17.3 La structure de la coque près de la grue marine doit être conçue et construite pour résister à la contrainte locale causée par le fonctionnement de la grue dans des conditions maximales d'utilisation.

## 8.3 ÉQUIPEMENT DE NAVIGATION

### 8.3.1 Généralités

- 8.3.1.1 L'entrepreneur doit produire un modèle indiquant l'emplacement de l'équipement aux fins d'approbation par le responsable technique avant le début des travaux d'installation.
- 8.3.1.2 Des gradateurs de qualité marine doivent être installés lorsque possible. Ils doivent pouvoir régler l'intensité d'éclairage des jauges de surveillance des moteurs (si elle n'est pas réglable par les commandes du fabricant) et d'autres indicateurs séparément de celle du compas.
- 8.3.2 **COMPAS MAGNÉTIQUE**
  - 8.3.2.1 Compas magnétique : L'entrepreneur doit fournir et installer un compas à lecture directe avec un éclairage doté de son propre gradateur. Le compas Ritchie Helmsman série 70 respecte cette exigence.
  - 8.3.2.2 Éclairage couleur (rouge ou vert) connecté au système électrique 12 V c.c.
  - 8.3.2.3 Le système doit être fourni avec son propre gradateur étanche de qualité marine.
  - 8.3.2.4 Le compas doit être réglable (déviation).
- 8.3.3 **CORNE**
  - 8.3.3.1 L'entrepreneur doit fournir et installer une corne électrique conforme aux exigences du *Règlement sur les abordages*. Conformément à la règle 32 du Règlement, la corne doit avoir une portée sonore de 0,5 NM. Elle doit être installée sur l'extérieur de la console, orientée vers l'avant et actionnée par un interrupteur à ressort au poste de barre. Elle doit être de marque Signal Tone ou Ongaro ou une autre marque équivalente.
  - 8.3.3.2 La corne doit être actionnée par un interrupteur à ressort sur la console de l'opérateur.
- 8.3.4 **DISPOSITIFS ÉLECTRONIQUES DE NAVIGATION**
  - 8.3.4.1 L'entrepreneur doit fournir et installer les dispositifs électroniques ci-après. Tous les passages de câbles doivent traverser un presse-étoupe étanche.
- 8.3.5 L'entrepreneur doit fournir et installer les éléments ci-après.
- 8.3.6 Le système fourni doit comprendre des cartes marines faisant l'objet d'une licence.
  - 8.3.6.1 Récepteur stéréophonique AM/FM Kenwood à CD, port USB avant et entrée auxiliaire avec deux (2) haut-parleurs étanches de 6,5 po Marine ou équivalent
  - 8.3.6.2 Radio VHF ICOM M604 permettant d'effectuer des appels sélectifs numériques (ASN). Un mégaphone et un interphone de bord reliés à la radio. La radio VHF doit être branchée au système GPS au moyen d'une connexion NMEA permettant les ASN et à l'antenne.
  - 8.3.6.3 Radio BP mobile UNIDEN PRO510 XL avec antenne ou autre modèle équivalent.

- 8.3.6.4 Mégaphone avec sirène Whelan 295SL100 muni d'un haut-parleur ou autre modèle équivalent.
- 8.3.6.5 Module informatique de pilote automatique SIMRAD AP48 ou autre modèle équivalent.
- 8.3.6.6 Traceur de cartes Hondex HDX 121 12.1 et système d'échosondeur, avec télécommande et transducteur ou autre modèle équivalent (système auxiliaire).
- 8.3.6.7 Écran multifonction Furuno NavNet TZtouch 3 TZT19F à affichage couleur de 19 po, lisible en plein soleil ou autre modèle équivalent.
- 8.3.6.8 Antenne radar Open Array NXT Furuno de 4 pi avec 15 m de câble, modèle DRS12A-NXT ou autre modèle équivalent, compatible avec le modèle susmentionné.
- 8.3.6.9 Module détecteur de poissons Furuno DFF1-UHD ou autre modèle le plus récent ou équivalent, compatible avec le modèle susmentionné.
- 8.3.6.10 Navigateur GPS Furuno de 4.3 po modèle GP-33 ou autre modèle équivalent.
- 8.3.6.11 Traceur de cartes Olex 3D avec sonar multifaisceaux Atec 400 et écran d'au moins 15 po ou autre modèle équivalent.
- 8.3.6.12 Toutes les cartes pour l'équipement susmentionné doivent être la plus récente version disponible et être compatibles avec le système installé.
- 8.3.6.13 Système antiroulis Seakeeper 6 sur le bateau ou dernier modèle ou équivalent

### **8.3.7 Appareils d'éclairage de travail**

#### **8.3.7.1 Éclairage de travail avant :**

- 8.3.7.1.1 Appareil d'éclairage de travail à DEL orienté vers l'avant et réglable verticalement;
- 8.3.7.1.2 Appareil d'éclairage de travail à DEL orienté latéralement et réglable verticalement;
- 8.3.7.1.3 Tous les appareils d'éclairage doivent être montés à la plateforme de filet, être protégés contre les impacts et être résistants aux intempéries;
- 8.3.7.1.4 Barre lumineuse à DEL Vision X Xmitter Low Pro Extreme ou autre modèle équivalent, d'une longueur d'environ 16 po.

#### **8.3.7.2 Quatre (4) projecteurs :**

- 8.3.7.2.1 À DEL, réglable, orientation vers l'avant;
- 8.3.7.2.2 À DEL, réglable, orientation vers l'arrière;
- 8.3.7.2.3 À DEL Vision X Multi-LED CG2 de 6,7 po ou autre modèle équivalent.

#### **8.3.7.2.4 Éclairage additionnel**

- 8.3.7.2.4.1 Trois paires (six au total) de lumières de pont encastrées rouge/blanc, montées sur la plateforme, au milieu du bateau et à l'arrière près de la console.



## 8.4 ÉQUIPEMENT D'URGENCE ET DE SAUVETAGE

8.4.1 Les articles suivants doivent être fournis avec les accessoires nécessaires pour l'arrimage et l'immobilisation (selon l'article). Toutes les fixations fournies doivent être robustes et résistantes à la corrosion. Tous les articles doivent être facilement accessibles. L'entrepreneur doit fournir et installer l'équipement d'urgence suivant :

- 8.4.1.1 Un extincteur d'incendie (catégorie 5BC, pour bateau ou de qualité supérieure);
- 8.4.1.2 Une gaffe de 8 pi de longueur (télescopique);
- 8.4.1.3 Deux pagaies fixées dans les plats-bords;
- 8.4.1.4 Ancre (Fortress modèle FX-7 ou autre modèle équivalent) avec câble et chaîne;
- 8.4.1.5 Une ancre flottante avec ligne;
- 8.4.1.6 Une trousse de premiers soins conforme aux exigences de Sécurité maritime – Transports Canada dans un contenant étanche;
- 8.4.1.7 Un avertisseur sonore à air et sifflet;
- 8.4.1.8 Cinq amarres Samson de 3/8 po tressées de 25 pi de longueur;
- 8.4.1.9 Une lampe électrique étanche à DEL avec piles et ampoule de rechange;
- 8.4.1.10 Un sifflet sans bille;
- 8.4.1.11 Deux bouées de sauvetage fixées à 30 m de ligne d'attrape flottante;
- 8.4.1.12 Un réflecteur radar approuvé par la SMTC;
- 8.4.1.13 Une radiobalise ACR RLS 406MZ, avec dispositif de largage hydrostatique, installée;
- 8.4.1.14 Une hache d'incendie et seau à incendie à bord, avec support de fixation, installés;
- 8.4.1.15 Un radeau de sauvetage pour 6 personnes à mécanisme de dégagement hydrostatique Hammar ou autre modèle équivalent, avec support de fixation installé;
- 8.4.1.16 Pour les bateaux livrés dans la région des Maritimes, un radeau de sauvetage de 8 personnes sera requis plutôt que 6 personnes mentionnées ci-dessus. Voir annexe
- 8.4.1.17 Douze (12) fusées éclairantes approuvées par la DGSMTC, dont au moins six (6) de type A, B ou C.
- 8.4.1.18 L'entrepreneur doit s'assurer que tout l'équipement de sécurité exigé par Transports Canada est installé ou fourni avec le bateau en plus de la liste d'équipement fournie. Tous les articles additionnels doivent être présentés au responsable technique avant l'achat.

### 8.4.2 Système d'extinction des incendies

8.4.2.1 L'espace machine doit être muni d'un agent d'extinction des incendies approuvé et conçu pour cet espace conformément aux normes TP 1332. Les critères de conception et les calculs de volume doivent figurer dans la section technique des manuels.



L'agent FM200, ou un produit équivalent, est un agent convenable d'extinction des incendies.

- 8.4.2.2 Le système d'extinction des incendies doit être activé manuellement. Les tirettes d'activation doivent être situées à l'intérieur de la timonerie près de la porte arrière.
- 8.4.2.3 Des registres manuels doivent être prévus pour fermer les prises et sorties d'air vers l'espace machine.
- 8.4.2.4 Un détecteur de chaleur doit être installé à l'intérieur du compartiment moteur conformément aux normes TP 1332, et muni d'une alarme sonore et visuelle à la console de commande.

## **9.0 SYSTÈMES – GÉNÉRALITÉS**

### **9.1 PROTECTION DES COMMANDES**

- 9.1.1 Les câbles de commande, les câbles électriques du moteur et les tuyaux hydrauliques de la commande de gouverne doivent être installés dans des conduits plastiques résistants aux rayons ultraviolets (gaines), ou l'équivalent. Ces tuyaux doivent être installés de manière à ce qu'aucun câble ne soit immergé dans l'eau.

### **9.2 PROPULSION**

- 9.2.1 Moteur un moteur en-bord diesel avec arbre et hélice. Le bateau doit être équipé d'un système de propulsion composé d'un moteur diesel, d'une boîte de vitesses, d'un arbre, d'une hélice et des commandes. Le système de propulsion doit être installé sous le pont de pêche arrière conformément aux recommandations du fabricant. La disposition et la capacité doivent être conformes aux instructions du fabricant du moteur. Le dégagement et l'accès à la machinerie et à l'équipement doivent être prévus dans la conception du bateau de manière à ce que l'accès ne soit pas obstrué pour permettre de réaliser les inspections régulières et l'entretien de la machine et de l'équipement.
- 9.2.2 **EXIGENCES LIÉES AU MOTEUR DIESEL** : Le bateau doit comporter un moteur diesel marin doté d'un postrefroidisseur, ayant une puissance entre 850 HP et 999 HP et pouvant maintenir une vitesse de croisière à 80 % de sa puissance. Le moteur doit être un Volvo Penta D13-900 ou un modèle équivalent pour lequel il est possible d'obtenir localement des pièces et des services d'entretien dans la région d'utilisation dans un délai de 48 heures. Le montage du moteur doit comporter des supports élastiques destinés à réduire la vibration.
  - 9.2.2.1 Le système électrique des accessoires électriques montés sur le moteur avec alimentation et renvoi à deux fils isolés sans mise à la masse.
- 9.2.3 **RODAGE** : Le nouveau moteur doit être installé et doit fonctionner conformément aux recommandations de son fabricant. Il faut utiliser les accessoires et l'équipement approuvés par le fabricant du moteur. L'entrepreneur ne doit pas utiliser l'équipement et les composants, ou

faire fonctionner le moteur d'une manière qui pourrait annuler les garanties du fabricant du moteur.

9.2.4 SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT DU MOTEUR : Le moteur doit être refroidi à l'eau salée au moyen d'un système à boucle fermée passant dans un échangeur de chaleur marin.

9.2.5 BOÎTE DE VITESSES DE CATÉGORIE MARINE : Le bateau doit être équipé d'une boîte de vitesses de catégorie marine, refroidie directement par l'eau de au moyen d'un échangeur de chaleur marin et de capteurs thermométriques avec affichage à distance sur la console. La boîte de vitesses doit comporter des rapports en marche avant et arrière, et un point mort. Le modèle de boîte de vitesses de catégorie marine doit être entièrement compatible avec le moteur et l'arbre de catégorie marine sélectionnés.

9.2.6 ARBRE DE CATÉGORIE MARINE ET HÉLICE : Le bateau doit être équipé d'une boîte de vitesses de catégorie marine, et la taille de l'hélice doit correspondre à la taille du bateau et du moteur sans perte de tours par minute lorsque le moteur fonctionne à plein régime.

9.2.6.1 L'arbre doit être équipé d'un système d'étanchéité d'arbre de l'hélice DURAMAX MARINE ou d'un modèle équivalent.

9.2.7 COUPE-CORDE D'HÉLICE : L'arbre doit être muni d'un coupe-corde, comme un coupe-corde double Piranha ou un modèle équivalent.

9.2.8 L'ensemble des alarmes de surveillance et des câbles du moteur doivent être blindés.

9.2.9 Système d'alarme et de surveillance de la boîte de vitesses :

9.2.10 La boîte de vitesses de catégorie marine doit être munie de capteurs branchés à un système de surveillance et d'alarme sonore et visuelle indiquant la baisse de pression et la surchauffe de l'huile de graissage. Le système doit être branché à des indicateurs installés au poste de barre de la console de timonerie aux fins de surveillance. Tout le câblage de surveillance et d'alarme, et le câblage électrique de la transmission doivent être blindés.

9.2.11 TUYAUTERIE : Lorsque des raccords flexibles sont nécessaires pour les circuits de gouverne et de carburant, un tuyau adéquat à raccords réutilisables, détachables et sertis en permanence doit être utilisé.

9.2.11.1 Les raccords et les brides doivent être fabriqués en acier inoxydable. Les boulons des raccords doivent être en acier inoxydable de qualité 316, sauf s'il s'agit de raccords en bronze immergés. Ces derniers doivent avoir des boulons en bronze au silicium.

9.2.11.2 Les conduites de refoulement des pompes de cale doivent comporter des clapets de non-retour au niveau du passe-coque pour empêcher tout refoulement dans la coque. Elles doivent être insérées dans des orifices à alésage lisse et fixées à l'aide de colliers doubles.

- 9.2.11.3 Des passe-coque fabriqués par Marelon et approuvés par les UL pour les percées sont permis au-dessus de la ligne de flottaison. Par exemple : vidange des fonds de cale.
- 9.2.12 L'entrepreneur doit fournir et installer les commandes, et vérifier que leur installation et fonctionnement sont conformes aux recommandations du fabricant du moteur. Il faut utiliser les accessoires et l'équipement approuvés par le fabricant du moteur.
- 9.2.13 L'entrepreneur doit fournir et installer les câbles de commande, les faisceaux, les hélices et tous les autres composants.
- 9.2.14 Il est interdit d'utiliser de l'équipement ou des composants sur le moteur, ou de procéder à des essais sur celui-ci, qui pourraient, d'une façon ou d'une autre, annuler les garanties du fabricant du moteur.

#### **9.2.15 VÉRIFICATION DE L'INSTALLATION**

- 9.2.15.1 Un technicien autorisé doit vérifier l'installation du moteur, des commandes, des systèmes de lubrification et d'alimentation en carburant, des manomètres et des connexions de batteries. Il doit être celui qui met en marche les moteurs, puis il doit remettre une copie du rapport écrit au responsable technique.
- 9.2.15.2 Les câbles de commande, les câbles électriques pour le moteur et les tuyaux hydrauliques de la commande de direction doivent être installés dans des conduits. Ces conduits doivent être installés de façon à ce qu'aucun câble ne soit immergé dans l'eau.

#### **9.2.16 RODAGE DU MOTEUR**

- 9.2.16.1 L'entrepreneur doit respecter les procédures de rodage du fabricant du moteur et doit assurer la présence du technicien autorisé approprié pendant la période de rodage pour qu'il puisse résoudre les problèmes, le cas échéant.
- 9.2.16.2 Les moteurs doivent avoir été rodés pendant au moins 18 heures avant leur livraison.

### **9.3 HÉLICES**

- 9.3.1 L'entrepreneur doit fournir une hélice pour le moteur et deux hélices de rechange (matériel fourni par l'entrepreneur).
- 9.3.2 Les hélices doivent avoir les dimensions appropriées et être installées par l'entrepreneur.
- 9.3.3 Avant l'achat des hélices, l'entrepreneur doit informer le responsable technique du pas et du diamètre appropriés pour répondre aux exigences de rendement.
- 9.3.4 Les hélices doivent être fabriquées en acier inoxydable.

### **9.4 COMMANDES DU SYSTÈME DE PROPULSION**

- 9.4.1 Les soumissionnaires doivent fournir au responsable technique une maquette du tableau de bord et des instruments proposés aux fins d'approbation avant la construction.
- 9.4.2 L'installation du système de commande de la propulsion doit comprendre des commandes de moteur situées sur le côté tribord de la console de barre.
- 9.4.3 Les commandes doivent pouvoir être actionnées de manière ergonomique lorsque l'opérateur est en position debout. Les commandes doivent être conformes aux recommandations du constructeur du moteur et ne doivent pas nuire aux autres commandes.
- 9.4.4 Tous les câbles de commande doivent être fournis par l'entrepreneur.
- 9.4.5 Tous les indicateurs doivent être rétroéclairés par un gradateur réglable. L'éclairage des indicateurs et l'éclairage de la boussole doivent utiliser des gradateurs distincts.
- 9.4.6 Propulseur : Le bateau doit être équipé d'un propulseur d'étrave hydraulique suffisant pour éloigner le bateau du quai, qui doit être actionné par une manette installée au poste de barre. L'emplacement du propulseur hydraulique doit être déterminé lors de l'attribution du contrat.
- 9.4.7 Coupe-circuit – Les installations du moteur doivent comporter un dispositif d'arrêt automatique (coupe-circuit) qui doit être monté près du commutateur d'allumage. Deux cordons de rechange doivent être fournis avec chaque bateau.
- 9.4.8 Tous les indicateurs doivent être placés de manière à offrir une vue dégagée sur le poste de barre.
- 9.4.9 L'entrepreneur doit fournir et installer tous les ensembles d'indicateurs numériques et l'équipement connexe :
- 9.4.9.1 Tachymètre;
  - 9.4.9.2 Indicateur de pression d'eau;
  - 9.4.9.3 Compteur d'heures;
  - 9.4.9.4 Voltmètre;
  - 9.4.9.5 Indicateur de niveau de carburant;
  - 9.4.9.6 Indicateur d'état de batterie/indicateur de tension pour chaque batterie;
  - 9.4.9.7 Indicateur d'inclinaison et d'assiette;
  - 9.4.9.8 Indicateur de pression d'huile, le cas échéant;
  - 9.4.9.9 Indicateur de niveau d'huile;
  - 9.4.9.10 Indicateur de température de l'eau de refroidissement;
  - 9.4.9.11 Indicateur de pression d'eau.
  - 9.4.9.12 Remarque : Les soumissionnaires doivent concevoir la console de manière à y intégrer les indicateurs et les instruments qu'ils recommandent pour un fonctionnement efficace du bateau.

## **9.5 SYSTÈME DE SURVEILLANCE DES ALARMES**

- 9.5.1 Le système de surveillance des alarmes pour les moteurs doit comprendre les alarmes suivantes :
- 9.5.1.1 Alarme de pression d'huile;

- 9.5.1.2 Alarme de débit de liquide de refroidissement, le cas échéant;
- 9.5.1.3 Alarme de surchauffe du moteur/température élevée.

## **9.6 GOUVERNE**

- 9.6.1 Le système de gouverne doit respecter les détails des exigences opérationnelles.
- 9.6.2 Un gouvernail à commande hydraulique avec une gouverne hydraulique assistée à deux cylindres et une barre à gouverner au poste de barre doit assurer le contrôle du gouvernail. Le système de gouverne doit être hydraulique à distance avec réservoir d'huile autonome.
- 9.6.3 Les tuyaux souples hydrauliques doivent être de taille et de longueur suffisante pour éviter les pulsations. Les tuyaux doivent être adaptés à une utilisation dans un environnement marin exposé, avec des raccords en acier inoxydable.
- 9.6.4 Tous les tuyaux de gouverne hydraulique doivent être acheminés sous le pont de manière à être protégés contre les dommages physiques et à ne pas présenter de points de pincement ou de frottement.
- 9.6.5 Le raccord de gouverne doit être de construction robuste, afin d'éliminer tout mouvement avant et arrière ou latéral du dispositif.
- 9.6.6 Les systèmes de gouverne doivent être hydrauliques, avec un maximum de 3,5 tours pour renverser la barre toute.
- 9.6.7 La barre à gouverner doit être suffisamment rigide pour que, lors d'opérations en eaux agitées, il n'y ait pas de flexion de la barre et celle-ci doit être rembourrée pour offrir une surface antidérapante confortable pour l'opérateur.

## **9.7 SYSTÈME DE CARBURANT**

- 9.7.1 Les systèmes complets de carburant doivent être fournis, installés, étiquetés et testés conformément à la section 7 de la norme TP 1332 de la Sécurité maritime de Transports Canada (SMTTC) et aux spécifications de l'ABYC.
- 9.7.2 Le système de carburant doit être équipé d'un séparateur d'eau Racor et d'un dispositif de filtrage avec un dispositif d'amorçage et un distributeur. Le distributeur doit être installé entre le réservoir de carburant et l'alimentation du moteur. Le système de filtrage doit être de taille adéquate pour répondre au débit de carburant requis pour la puissance maximale du moteur. Toutes les soupapes de carburant doivent être facilement accessibles et étiquetées.
- 9.7.3 Le ou les réservoirs de carburant doivent être équipés d'un capteur actif de niveau/capacité relié à un indicateur à distance au poste de barre et d'un dispositif de sondage manuel.
- 9.7.4 Le ou les réservoirs peuvent être fabriqués en matériaux composites semi-rigides, tels que le GRP, l'aluminium ou l'acier inoxydable. S'ils ne sont pas métalliques, ils doivent être conformes à la LCPE et approuvés par le responsable technique. S'ils sont en aluminium ou en acier inoxydable, ils doivent être des matériaux de qualité marine, comme l'exigent les normes

- de la SMTC. Le réservoir de carburant doit être équipé de tuyaux de carburant et de plomberie approuvés, conformément à la norme TP1332.
- 9.7.5 Le système de remplissage de carburant doit être situé dans un compartiment accessible, étanche et ventilé, afin de récupérer le carburant en cas de trop-plein ou de refoulement, de sorte que le carburant ne pénètre pas dans le bateau, conformément aux exigences de la norme TP 1332 de la SMTC.
- 9.7.6 Tous les réservoirs de carburant doivent être munis d'un clapet anti-siphon installé sur chaque dispositif d'aspiration.
- 9.7.7 Les tuyaux de mise à l'air libre des réservoirs de carburant doivent être équipés d'un clapet anti-retour.
- 9.7.8 Le ou les réservoirs de carburant doivent avoir une capacité de carburant conforme au point 6.1.9, une autonomie de 140 milles marins avec 10 % de réserve à une vitesse minimale de 25 nœuds. Tous les raccords des réservoirs doivent être facilement visibles à des fins d'inspections, sans qu'il soit nécessaire de retirer des obstructions.
- 9.7.9 Le système de carburant doit être testé à l'air à 0,2 bar (3,0 lb/po<sup>2</sup>) et être étiqueté selon les exigences de la norme TP1332.
- 9.7.10 Des dispositions doivent être prévues pour le réservoir de carburant, les conduites de carburant, les événements, les dispositifs de remplissage et les soupapes marche/arrêt avant l'installation sur le bateau.
- 9.7.11 Des trappes d'inspection d'un diamètre minimum de 200 mm doivent être installées sur le pont pour permettre l'accès aux dispositifs de récupération de carburant (avec le clapet anti-siphon à la demande requis au niveau du réservoir si les débits répondent aux exigences du fabricant), aux dispositifs de mise à l'air libre, aux raccords de remplissage et aux indicateurs de niveau du réservoir.
- 9.7.12 Les dispositifs de remplissage de carburant doivent être encastrés ou affleurant sur le plat-bord bâbord, à l'avant ou à l'arrière, et doivent être étiquetés correctement et verrouillables.
- 9.7.13 Le compartiment des réservoirs de carburant sous le pont doit être équipé d'un système de ventilation passif et motorisé avec un commutateur clairement identifié à la barre.
- 9.7.14 Les soupapes et les raccords utilisés dans le système de carburant doivent être en matériaux non corrosifs, et toutes les soupapes de carburant doivent être facilement accessibles et étiquetées.
- 9.7.15 Les tuyaux de remplissage doivent être conçus avec un dispositif de récupération du carburant en cas de trop-plein ou de refoulement, afin que le carburant ne pénètre pas dans le bateau, conformément aux exigences de la norme TP 1332 de la SMTC, et être munis de drains et de bouchons pour faciliter l'évacuation de l'eau.
- 9.7.16 Des vannes d'arrêt de carburant à distance doivent être installées, à distance des réservoirs de carburant et des compartiments moteurs et protégées contre les frottements et l'usure.



- 9.7.17 Les vannes de maintenance du carburant doivent être installées au niveau du système de filtre/collecteur et être facilement accessibles aux opérateurs de bateau.
- 9.7.18 Tous les réservoirs de carburant doivent être munis d'un clapet anti-siphon installé sur chaque dispositif d'aspiration.
- 9.7.19 Les tuyaux de mise à l'air libre des réservoirs de carburant doivent être équipés d'un clapet anti-retour.

## **9.8 SYSTÈME ÉLECTRIQUE**

- 9.8.1 La conception du système électrique, le choix des composants et l'installation doivent être conformes à la norme C22.2 n° 183.2-M1983 (R1999) « Installations électriques à courant continu (c.c.) à bord des bateaux » de l'Association canadienne de normalisation, et à la norme TP1332 et/ou à l'ABYC 'E', tel que référencé par la norme TP1332. Tout l'équipement et le matériel électrique doivent être installés conformément aux spécifications du fabricant.
- 9.8.2 Le bateau doit être muni d'un système électrique complet en tous points, pour fournir et distribuer les alimentations électriques suivantes :
- 9.8.3 Alimentation 12 V c.c. au-dessus du sol (isolée de la terre sur toute sa longueur);
- 9.8.4 Alimentation 120 V c.a. monophasée à partir de l'alimentation à terre;
- 9.8.5 Alimentation 120 V c.a. monophasée provenant d'un moteur auxiliaire d'un minimum de 9 kW, d'une génératrice marine KOHLER 9EKOZD ou l'équivalent. Le moteur auxiliaire doit être alimenté au diesel et capable de faire fonctionner la grue marine avec une prise de force pour le système hydraulique.
- 9.8.6 Tous les appareils électriques, composants, panneaux, dispositifs de câblage et câblages doivent être approuvés pour une application marine. Le type de câble pour les systèmes à basse tension (12 V c.c.) doit être conforme à la norme TP1332 et installé conformément à celle-ci.
- 9.8.7 Toutes les prises électriques, les commutateurs et les panneaux d'alimentation doivent comporter des étiquettes utilisant des plaques lamicoïdes indiquant la tension et le service. P. ex. : 120 V c.a. – W/H éclairage ou 12 V c.c., pompe de cale.
- 9.8.8 Tous les circuits de prises de courant de 120 V c.a. doivent être équipés de disjoncteurs de fuite à la terre.
- 9.8.9 Tous les commutateurs électriques doivent être étiquetés.
- 9.8.10 Tous les fusibles et disjoncteurs doivent être étiquetés.

### **9.8.11 SYSTÈME D'ALIMENTATION C.C.**

- 9.8.11.1 Un panneau de disjoncteurs de distribution de 12 V c.c. doit être installé. Le panneau sera disposé de manière à pouvoir fonctionner en mer et au port lorsque le bateau est alimenté à terre. De plus, une étiquette doit être apposée sur le panneau pour indiquer cette caractéristique.

- 9.8.11.2 L'entrepreneur doit fournir un panneau de disjoncteurs avec un minimum de 12 disjoncteurs et inclure 2 disjoncteurs de rechange pour une expansion future.
- 9.8.11.3 Le panneau de disjoncteurs doit être classé IP 67 ou plus.
- 9.8.11.4 Un système de distribution de 12 V c.c. doit être fourni pour alimenter le démarrage du moteur et les charges de services du bateau, y compris ce qui suit :
  - 9.8.11.4.1 Feux de navigation;
  - 9.8.11.4.2 Éclairage intérieur et éclairage extérieur;
  - 9.8.11.4.3 Équipement de navigation, communication et instruments;
  - 9.8.11.4.4 Pompes de cale et alarmes;
  - 9.8.11.4.5 Communications;
  - 9.8.11.4.6 Articles auxiliaires.
- 9.8.11.5 La génératrice peut fournir de l'électricité aux charges d'utilisation, y compris ce qui suit :
  - 9.8.11.5.1 Projecteurs sur la proue;
  - 9.8.11.5.2 Système de charge auxiliaire;
  - 9.8.11.5.3 Équipement du pont arrière.
- 9.8.11.6 Tout l'équipement électrique installé doit pouvoir fonctionner simultanément avec tout autre équipement électronique installé sans causer d'interférences à tout équipement électronique ou à la boussole magnétique.
- 9.8.11.7 Tout l'équipement électrique installé doit être situé de manière à être facilement accessible pour effectuer la maintenance.

#### 9.8.12 **SYSTÈME D'ALIMENTATION C.A.**

- 9.8.12.1 Un panneau de distribution de climatisation de 120 V c.a. doit être installé. Le panneau sera disposé de manière à fonctionner en mer. Une alimentation monophasée de 120 V c.a. provenant du moteur auxiliaire d'un minimum de 5 kW d'une génératrice marine diesel KOHLER 5EFKOD ou l'équivalent répond à cette exigence lorsque l'alimentation est nécessaire. L'installation doit être conforme aux instructions du fabricant et doit satisfaire aux règlements de la SMTCC. Le moteur auxiliaire doit être disposé de manière à distribuer 120 V c.a. via un disjoncteur à trois (3) prises doubles dans la timonerie. L'emplacement doit être déterminé lors de l'attribution du contrat.
- 9.8.12.2 Génératrice et fonction décrits au point 9.8.5.
- 9.8.12.3 Trois prises supplémentaires résistant aux intempéries conformément au point 9.8.15.
- 9.8.12.4 Système de charge auxiliaire pour toutes les batteries à bord.
- 9.8.12.5 Méthode permettant d'utiliser soit une prise de courant de quai de 15 A et 110 V, soit la génératrice de bord pour alimenter le système de charge auxiliaire. Les systèmes ne doivent pas être connectés au système de charge en même temps.



### 9.8.13 CÂBLES

- 9.8.13.1 Installation des câbles : Les câbles et les conducteurs doivent être soutenus par des pinces ou des sangles au moins tous les 18 po sur les parcours horizontaux et tous les 14 po sur les parcours verticaux. Les parcours de câbles doivent être en PVC ignifuge LOOM, tel que jugé acceptable par les exigences de la norme TP 1332 de la SMTC.
- 9.8.13.2 Les câbles pour toute distribution électrique doivent être de taille suffisante pour le service en question et être des câbles en étain de qualité marine pour bateaux.
- 9.8.13.3 Tous les câbles doivent être étiquetés aux deux extrémités ainsi que sur les deux côtés de tous les transits étanches à l'eau à l'aide d'étiquettes thermorétractables ou autocollantes correspondant aux détails de connexion conformément aux plans électriques à la norme 45 de l'IEEE.
- 9.8.13.4 Les câbles doivent être regroupés en faisceaux de câbles dans la mesure du possible. Tous les faisceaux de câbles doivent être acheminés sous le pont. Tous les câbles sous le pont doivent être acheminés par des conduits.
- 9.8.13.5 Les câbles/conducteurs traversant des limites étanches, des ponts, des cloisons ou d'autres surfaces exposées doivent être installés de manière à maintenir l'intégrité de l'étanchéité de la structure. Les entrées de câbles dans les enceintes étanches doivent être faites par des presse-étoupes marins étanches d'une taille appropriée. Tous les équipements électriques doivent être facilement accessibles pour effectuer la maintenance.
- 9.8.13.6 Les câbles et les conducteurs doivent être soutenus par des colliers et des serre-câbles en acier inoxydable au moins tous les 18 po sur les parcours horizontaux et tous les 14 po sur les parcours verticaux.
- 9.8.13.7 Les câbles/conducteurs traversant des structures sans presse-étoupe étanche doivent être protégés contre les frottements par l'utilisation de passe-fils résistants aux abrasifs.
- 9.8.13.8 Dans la mesure du possible, il faut éviter de faire passer des câbles dans des compartiments remplis de mousse.
- 9.8.13.9 Sinon, il faut acheminer les câbles dans un tuyau en PVC et placer ce dernier de manière à éviter toute accumulation d'eau dans le tuyau.

### 9.8.14 BATTERIES, CHARGEURS ET COMMUTATEURS

- 9.8.14.1.1 Le double banc de batterie doit fournir l'énergie nécessaire au démarrage du moteur et à l'entretien. Les doubles bancs de batteries doivent pouvoir être interchangeables par des sélecteurs robustes encastrés, pour permettre la connexion de l'un ou l'autre des bancs de batterie au système de démarrage ou de service. Les commutateurs de batterie doivent être à 4 positions et avoir une puissance nominale de 600 A. Le système doit être conforme aux spécifications du constructeur du moteur et aux

règlements de la SMTC. Le banc de batterie doit être fixé dans des boîtiers de batteries intégrés conformément à la section 55(6) et (7) de la norme TP127.

- 9.8.14.1.2 Le chargeur doit avoir un fonctionnement entièrement automatique (flotteur/trouble), avoir la capacité de charger plusieurs batteries à gel électrolyte, une protection contre la surcharge à réarmement automatique et doit avoir un indicateur de la fonction de charge. Le banc de batterie doit être surveillé par son propre ampèremètre et voltmètre séparé, monté à proximité immédiate du poste de barre. Les batteries doivent être à gel électrolyte de qualité marine, sans entretien pour éliminer les fuites, et avoir un minimum de 1000 A de démarrage en cycle profond.
- 9.8.14.1.3 Le banc de batterie doit être disposé de manière à ce que les batteries puissent être chargées à partir d'un alternateur de 170 A monté sur le moteur ou par des chargeurs automatiques statiques de batteries marines à bord.
- 9.8.14.1.4 Le banc de batterie doit être composé de batteries à cycle profond de taille adéquate conformément à la norme TP127 – article 55.9 et à l'ABYC – section E-9 pour fournir l'énergie nécessaire au démarrage du moteur et aux autres dispositifs électriques décrits dans le présent EBT. Leur capacité réservée doit être déterminée par l'analyse de charge finalisée. Les batteries doivent être du type à gel électrolyte.
- 9.8.14.1.5 Les chargeurs de batteries statiques doivent être de taille adéquate de telle sorte que, sans dépasser un taux de charge sûr, une batterie complètement déchargée puisse être chargée à 80 % de sa capacité dans une période de dix (10) heures et être capable de fonctionner simultanément aux exigences de 12 V c.c. à bord.
- 9.8.14.1.6 Le banc de batterie doit être conforme à l'article 19 de la norme TP127.
- 9.8.14.1.7 Le courant de quai doit être connecté à un panneau de distribution de climatisation. Ce panneau alimentera le chargeur de batterie, le chauffage du moteur, plus deux circuits de rechange avec des disjoncteurs séparés. Chaque circuit de climatisation doit avoir son propre disjoncteur.
- 9.8.14.1.8 Les commutateurs de batterie doivent être encastrés pour éviter tout accrochage ou commutation accidentelle.
- 9.8.14.1.9 Les connexions des batteries doivent être disposées de manière à permettre la connexion croisée des batteries de démarrage et de servitude ainsi que la charge par les moteurs et l'alimentation à quai.
- 9.8.14.1.10 Les compartiments des batteries doivent être étanches et équipés d'un moyen approprié de ventilation de l'hydrogène pour assurer la modération de la température.

### 9.8.15 PRISES DE COURANT ET FICHES

- 9.8.15.1 Trois (3) prises de courant de 12 V couvertes et résistantes à l'eau de qualité marine doivent être installées à bord du navire :
- 9.8.15.1.1 Une (1) batterie sur la console du tableau de bord au niveau de la console de l'opérateur;
  - 9.8.15.1.2 Une (1) batterie du côté avant de la console de l'opérateur;
  - 9.8.15.1.3 Une (1) batterie sur la surface verticale de la plate-forme avant entre les trappes d'accès.
- 9.8.15.2 Deux (2) ports de chargement USB étanches couverts doivent être installés de manière appropriée au poste de barre principal. Les panneaux d'accessoires étanches BlueSea (disjoncteur de 15 A, prise de 12 V, double chargeur USB de 2,1 A) répondent aux exigences des points 9.8.8.2 et 9.8.8.1.1.
- 9.8.15.3 Il doit y avoir trois (3) prises de courant de 120 V c.a. résistantes aux intempéries installées aux endroits suivants :
- 9.8.15.3.1 Une (1) prise dans la cabine;
  - 9.8.15.3.2 Une (1) prise dans la timonerie au poste de barre;
  - 9.8.15.3.3 Une (1) prise dans la timonerie accessible à la table de travail.

### 9.8.16 ÉCLAIRAGE

#### 9.8.16.1 Feux de navigation

- 9.8.16.1.1 Les feux de navigation doivent être conçus pour résister aux effets des vibrations et de l'humidité, ainsi qu'être adéquatement protégés contre les dommages potentiellement causés le long d'un bâtiment ou d'un quai.
- 9.8.16.1.2 Ils doivent tous fonctionner grâce à un courant de 12 V en c.c. et des ampoules à DEL.
- 9.8.16.1.3 Les feux de navigation et leur disposition doivent être conformes à la réglementation pertinente de SMTC, dont les exigences de la COLREG visant les bâtiments de 12 m; il faut tenir compte des règles 22 et 23, annexe 1, ainsi que des règles 2, 9 et 10.
- 9.8.16.1.4 Le bateau doit comporter un feu clignotant bleu de 12 V en c.c., conformément aux exigences réglementaires relatives aux missions de R-S.
- 9.8.16.1.5 Il doit présenter deux feux de pont externes de 12 V en c.c. qui sont fixés à l'arrière de la cabine, vers le pont arrière, et qui consistent en des DEL de 6 po à lumière diffusée de la série M de RIGID ou en des produits équivalents.
- 9.8.16.1.6 Le dessus de sa cabine doit être muni d'un feu à DEL externe de 12 V en c.c. dirigé vers l'avant et la proue; l'entrepreneur doit fournir un projecteur (barre) d'éclairage à DEL de 50 po qui est dirigé vers la proue et qui consiste en des DEL de la série M de RIGID ou en des produits équivalents.
- 9.8.16.1.7 Tous les feux de navigation doivent être installés de façon à ne pas restreindre la vision de l'utilisateur.

- 9.8.16.1.8 Ils doivent être permanents, étanches à l'eau et rattachés à des fils protégés.
- 9.8.16.1.9 Aucune installation avant de feux latéraux mixtes de navigation n'est acceptable.
- 9.8.16.1.10 Il est acceptable d'installer sur le mât à cliquet un feu de mouillage visible sur tout l'horizon, dans la mesure où ce dernier est doté d'un écran qui prévient toute restriction de la vision de l'utilisateur.
- 9.8.16.1.11 Les fils des feux de navigation de poupe et de côté doivent être connectés les uns aux autres et rattachés à un disjoncteur du système électrique de 12 V en c.c. qui est distinct de celui du feu de mouillage visible sur tout l'horizon; deux interrupteurs doivent être installés et étiquetés comme suit : « Nav 1 » (tête de mât/mouillage) et « Nav 2 » (feux de navigation latéraux).

## **9.9 VENTILATEUR DE CALE**

- 9.9.1 Le bateau doit être doté d'un ventilateur de cale de 12 V en c.c. qui doit être conforme à la TP 1332 de la DSMTC, intitulée « Normes de construction des petits bateaux », commandé au moyen d'un interrupteur étanche à l'eau distinct et rattaché à un fusible installé dans la console de l'utilisateur.

## **9.10 POMPAGE ET DRAINAGE**

- 9.10.1 SYSTÈME DE CALE – Les soumissionnaires doivent indiquer le nombre et l'emplacement des pompes nécessaires selon la TP 1332 et le concept de bateau proposé; la ou les pompes électriques doivent assurer une aspiration minimale de 2000 gal/h.
- 9.10.2 La ou les pompes doivent comporter, près du poste de barre, un commutateur à trois positions, dont une d'arrêt automatique et une d'utilisation manuelle à ressort, ainsi qu'un voyant indiquant quand les pompes fonctionnent.
- 9.10.3 La ou les pompes doivent être activées à l'aide d'un ou de plusieurs interrupteurs à flotteur situés dans le compartiment de cale, conformément à la TP 1332. Les canalisations d'évacuation de la ou des pompes doivent être rattachées à ces dernières par un dispositif de tuyau commun, et leur contenu doit être rejeté par-dessus bord. Le système de cale doit être rattaché à un clapet antiretour qui empêche toute eau d'y pénétrer depuis le point d'évacuation.
- 9.10.4 Les sorties d'évacuation par-dessus bord de la ou des pompes électriques et de cale manuelles doivent se trouver au-dessus de la ligne de flottaison.
- 9.10.5 Le bateau doit présenter, à l'emplacement de la console, des alarmes sonores et visuelles de niveau élevé, conformément à la TP 1332.
- 9.10.6 Pompe de lavage de pont : la bateau doit comporter une ou des pompes électriques à embrayage de qualité marine spécialement conçues pour aspirer de l'eau de mer au moyen d'un raccord métallique qui traverse la

- coque; la ou les pompes doivent consister en un appareil Jabsco de 2 po ou en un produit équivalent.
- 9.10.7 Le système de lavage doit fonctionner grâce à un raccord de canalisation d'évacuation de 2 po installé dans la surface du pont. Un tuyau souple blanc de polycarbonate de 2 po muni d'une buse de polycarbonate de 2 po doit être rangé solidement sur un support à tuyaux externe accessible dans toutes les conditions d'utilisation. Le tuyau souple doit mesurer au moins 10 m de longueur.
- 9.10.8 La pompe de lavage de pont doit présenter une capacité de 4500 à 5500 gal/h.
- 9.10.9 Une pompe de cale électrique d'une capacité minimale de 2000 gal/h doit être installée dans la coque principale ou dans le plus gros compartiment étanche.
- 9.10.10 Le câblage électrique de la ou des pompes de cale doit se composer d'une matière d'un calibre d'au moins 10 AWG.
- 9.10.11 Le bateau doit être doté d'une commande automatique qui active chacune des pompes de cale électriques lorsque la cale contient de l'eau.
- 9.10.12 La console de l'utilisateur doit être munie d'un commutateur de pompe de cale électrique qui présente les positions « On » (activation), « Off » (arrêt) et « Automatic » (automatique).
- 9.10.13 La ou les pompes de cale doivent être directement connectées à une batterie, afin qu'elles puissent demeurer en marche conformément aux exigences de la TP 1332 de la DSMTC.
- 9.10.14 ÉVACUATION D'EAU DE LA COQUE – Un bouchon résistant à la corrosion doit être installé dans chaque compartiment étanche et dans le tableau du bateau, au point le plus bas de ce dernier, afin d'assurer l'évacuation de toute eau accumulée dans la coque, lorsque le bateau est hors de l'eau.
- 9.10.15 Les robinets/soupapes et leurs poignées d'utilisation doivent se composer d'une matière résistante à la corrosion, conformément à la section 4.5, ainsi que se trouver à un endroit facile d'accès aux fins d'utilisation, d'entretien et de retrait.

## **10.0 ESSAIS**

### **10.1 ESSAIS - GÉNÉRALITÉS**

- 10.1.1 L'entrepreneur doit au moins inspecter et éprouver les éléments suivants, afin d'en évaluer la conformité aux exigences du contrat et d'en assurer le bon fonctionnement (par « bon fonctionnement », on entend que l'équipement concerné doit pouvoir être activé, utilisé et connecté normalement et que son fonctionnement adéquat doit avoir été prouvé). Toute lacune doit être comblée avant la livraison du bateau. Les inspections et les essais nécessaires représentent des tâches de base qui ne remplacent aucunement les contrôles, les examens, les inspections et les essais normalement réalisés par l'entrepreneur ou exigés par le fabricant de l'équipement pour assurer la quantité du

bateau.

- 10.1.1.1 Poids
- 10.1.1.2 Qualité de fabrication
- 10.1.1.3 Matériel de levage
- 10.1.1.4 Moteurs de propulsion et équipement de démarrage
- 10.1.1.5 Commandes de propulsion
- 10.1.1.6 Système de direction
- 10.1.1.7 Système d'alimentation en carburant
- 10.1.1.8 Système électrique
- 10.1.1.9 Composants électroniques

## **10.2 ESSAIS EN MER - GÉNÉRALITÉS**

L'entrepreneur doit exécuter des essais en mer pour prouver que le bateau et son équipement sont conformes aux exigences figurant dans le contrat. Sauf avis contraire, toutes les dépenses effectuées durant les essais, dont celles liées au carburant, doivent être assumées par l'entrepreneur.

- 10.2.1 Un équipage fourni par l'entrepreneur doit assurer l'exploitation du bateau lors des essais en mer.
- 10.2.2 Si le carburant résiduel n'est pas vidé pour le transport, il doit être livré dans son réservoir avec le bateau.
- 10.2.3 L'entrepreneur doit fournir et faire fonctionner tous les instruments et le matériel d'essai en mer. Les instruments d'essai, le cas échéant, ne doivent pas remplacer les instruments du bateau (ex. le tachymètre moteur, les indicateurs de pression et les thermomètres). L'entrepreneur doit fournir tout le matériel et les raccords nécessaires en plus d'installer les appareils de mesure.
- 10.2.4 Après des essais satisfaisants, tous les instruments doivent être retirés et tous les systèmes doivent être remis à leur état initial. L'entrepreneur doit fournir deux (2) copies des données d'étalonnage qui attestent de la précision des instruments utilisés pendant les essais et les inclure dans les publications techniques (voir section 9.6).
- 10.2.5 L'entrepreneur doit soumettre un plan d'essais et d'épreuves, lequel doit comprendre une description de tous les essais d'acceptation à effectuer. À tout le moins, les essais suivants doivent être menés : Le bateau doit fonctionner en condition de charge normale.
  - 10.2.5.1 Essais de vitesse – Les essais de vitesse doivent être réalisés sur une distance d'au moins un (1) mille marin. Deux (2) essais doivent être effectués, un (1) dans chaque direction; la vitesse moyenne doit être calculée à partir de ces deux (2) essais. L'utilisation des données GPS (valeurs moyennes) est acceptable.
  - 10.2.5.2 Essai d'endurance – Le bateau doit transporter une pleine charge et naviguer à une vitesse maximale à intervalles de dix (10) minutes pendant plus d'une (1) heure, en tenant compte des procédures de rodage de l'équipement. Pendant les essais d'endurance, on doit démontrer que toutes les pièces du système de propulsion fonctionnent à plein rendement. Tous les systèmes doivent être mis



en marche afin de vérifier que la lubrification, les commandes et l'alignement sont adéquats. La consommation de carburant doit être notée pendant l'essai d'une heure.

- 10.2.5.3 Propulsion en marche arrière – Le bateau doit être manœuvré en marche arrière afin de vérifier son fonctionnement en marche arrière. Au cours des essais de rendement en marche arrière, la manette des gaz doit être réglée de façon à fournir le tiers de la puissance nominale du moteur. Pour démontrer le rendement des moteurs en marche arrière lors d'un arrêt d'urgence et pour éprouver la robustesse des fondations, les moteurs doivent être soumis à deux arrêts de la pleine puissance en marche avant à une vitesse maximale, à un arrêt complet, à l'aide d'une inversion de poussée. Le temps requis pour effectuer cet essai doit être consigné.
- 10.2.5.4 Appareil à gouverner – Des essais doivent être effectués sur l'appareil à gouverner pour démontrer que celui-ci fonctionne correctement dans toutes les conditions. Des essais de manœuvre doivent être effectués pour s'assurer que l'embarcation respecte les exigences.
- 10.2.5.5 Tous les essais de manœuvrabilité doivent être effectués en condition de charge normale.
- 10.2.5.6 Poteaux de remorquage avant et arrière – Des essais de remorquage doivent être effectués sur le poteau de remorquage avant et sur le poteau de remorquage arrière. L'entrepreneur doit utiliser un capteur de charge pour effectuer l'essai et consigner la charge sur chacun des poteaux, séparément. Une inspection visuelle doit être effectuée afin de s'assurer que les poteaux et que la structure du bateau ne présentent pas de dommages à la conclusion des essais, avec l'approbation de l'autorité technique.
- 10.2.5.7 Mise à l'essai de la grue et du matériel de halage – La grue doit être mise à l'essai en soulevant la charge de 750 lb sur le pont du bateau, en la faisant pivoter à l'extérieur du bateau à l'arc maximal du bossoir et en la soutenant pendant dix (10) minutes. Des inspections visuelles doivent être effectuées afin de s'assurer que la grue et que la structure du bateau ne présentent pas de dommages à la conclusion des essais, avec l'approbation de l'autorité technique. La mise à l'essai du vire-casiers sera déterminée après l'approbation de la conception du placement par l'autorité technique.
- 10.2.5.8 L'entrepreneur doit fournir la fiche d'essai (appendice A) du bateau et inclure la fiche dans les publications techniques.
- 10.2.5.9 Au terme des essais en mer, le bateau doit être soigneusement nettoyé et inspecté. Les circuits de refroidissement de moteur hors-bord doivent être rincés à l'eau douce. L'entrepreneur doit réparer tous les dommages au bateau ou au matériel auxiliaire causés par les essais en mer, à la satisfaction de l'autorité technique.
- 10.2.5.10 Aux fins des essais, on doit considérer que la charge normale

correspond au bateau muni de tout le matériel normal, de tout le carburant, de l'équipage et des charges conformément aux caractéristiques du bateau (voir section 4.1).

- 10.2.5.11 L'inspection finale et l'acceptation (document d'acceptation de SPAC) pour la livraison ne doivent pas être effectuées avant que tous les essais aient été réalisés de manière satisfaisante, avec des données disponibles aux fins d'examen. L'embarcation doit être prête à être livrée à tous les égards, à l'exception de la préparation finale pour l'expédition. L'entrepreneur doit retenir les services du personnel nécessaire pour répondre à des questions et pour démontrer l'utilisation, la maintenance, l'accessibilité, la pose et la dépose du matériel. L'entrepreneur doit documenter les résultats du contrôle final et les soumettre à l'agent de négociation des marchés. Une copie papier des résultats des essais doit être envoyée avec les produits livrables pour chaque bateau. Le cas échéant, les numéros de série et les autres renseignements servant à l'identification doivent être notés pour l'embarcation et les moteurs et être fournis à l'agent de négociation.
- 10.2.5.12 Selon les vérifications de stabilité exigées par la norme TP 1332 de la DSMTCC, l'entrepreneur doit consigner tous les calculs de stabilité et les résultats des essais et fournir une (1) copie à bord du bateau, dans le manuel technique, et deux (2) copies à l'autorité technique.
- 10.2.6 Au moment de la livraison, l'autorité technique ou son représentant procédera à l'inspection de livraison finale. L'entrepreneur doit réparer tous les dommages au bateau ou à l'équipement auxiliaire qui résulteraient de l'expédition, à la satisfaction de l'équipe de l'autorité technique.
- 10.2.7 L'entrepreneur doit fournir la fiche des données de manœuvre pour chacun des bateaux et l'inclure dans les publications techniques. Voir l'appendice A pour un exemple de fiche de données de manœuvre.
- 10.2.8 Registres des essais - L'entrepreneur doit conserver les registres des essais de chaque bateau pendant au moins deux (2) ans. L'entrepreneur doit préparer une fiche de contrôle des essais prouvant que chaque essai a été effectué. Cette fiche doit indiquer le poids réel de l'embarcation à l'état léger et elle doit aussi comprendre le poids total en charge.
- 10.2.9 L'autorité contractante et l'autorité technique de Services publics et Approvisionnement Canada doivent être informées des essais en mer au moins deux (2) semaines à l'avance. L'autorité technique assistera et participera aux essais en mer. Les résultats des essais en mer doivent être envoyés à l'autorité technique avant la livraison des bateaux.
- 10.2.10 Au terme des essais en mer, le bateau doit être soigneusement nettoyé et inspecté. Les circuits de refroidissement de moteur hors-bord doivent être rincés à l'eau douce. L'entrepreneur doit réparer tous les dommages au bateau ou au matériel auxiliaire causés par les essais en mer, à la satisfaction de l'autorité technique.
- 10.2.11 L'inspection finale et l'acceptation (document d'acceptation de SPAC)



pour la livraison ne doivent pas être effectuées avant que tous les essais aient été réalisés de manière satisfaisante, avec des données disponibles aux fins d'examen. L'embarcation doit être prête à être livrée à tous les égards, à l'exception de la préparation finale pour l'expédition.

L'entrepreneur doit retenir les services du personnel nécessaire pour répondre à des questions et pour démontrer l'utilisation, la maintenance, l'accessibilité, la pose et la dépose du matériel. L'entrepreneur doit documenter les résultats du contrôle final et les soumettre à l'agent de négociation des marchés. Une copie papier des résultats des essais doit être envoyée avec les produits livrables pour chaque bateau. Le cas échéant, les numéros de série et les autres renseignements servant à l'identification doivent être notés pour l'embarcation et les moteurs et être fournis à l'agent de négociation.

Lors de la livraison, le ministère des Pêches et des Océans doit effectuer l'inspection d'acceptation finale. Le fournisseur doit réparer tous les dommages au bateau ou à l'équipement auxiliaire qui résulteraient de l'expédition, à la satisfaction de l'équipe de Pêches et des Océans. Le système complet doit être livré à Pêches et des Océans, où il subira de rigoureux essais d'acceptation, lesquels seront exécutés par l'équipe de Pêches et des Océans. À tout le moins, les essais comprendront : Rendement de l'embarcation, y compris la vitesse, l'endurance dans des conditions de charge normale (1 heure), les systèmes d'éclairage, la manœuvrabilité, les fonctions d'arrêt et de marche arrière. Afin de démontrer le rendement en marche arrière des moteurs en cas d'arrêt d'urgence et de tester la puissance des dispositifs de montage du moteur, les moteurs doivent subir deux arrêts de la pleine puissance vers l'avant à vitesse maximale à l'arrêt total dans l'eau en poussée inversée.

Le fournisseur doit assumer tous les coûts directs et indirects liés à la main-d'œuvre, aux outils, à la location d'équipement, aux matériaux et aux fournitures nécessaires et associés à la livraison, à l'emballage, au transport et à l'installation de tous les produits à livrer.

#### **Inspection finale :**

Le fournisseur doit fournir le personnel nécessaire, selon les besoins, pour répondre à des questions et pour démontrer l'utilisation, la maintenance, l'accessibilité, la pose et la dépose de l'équipement.

## **11.0 PROVISIONS DISPOSITIONS EN MATIÈRE DE GARANTIE ET D'ENTRETIEN**

### **11.1 SOUTIEN RELATIF AUX COMPOSANTS ET À L'ÉQUIPEMENT**

11.1.1 Toutes les pièces et tout l'équipement mécanique, électrique, électronique et auxiliaire posé à bord du bateau doivent pouvoir être remplacés ou

réparés au Canada en moins de 30 jours. Tous les composants et l'équipement doivent être des modèles courants.

## **11.2 PIÈCES DE RECHANGE**

### **11.2.1 DÉPÔTS DE PIÈCES ET SERVICE**

11.2.1.1 Les dépôts de pièces de l'entrepreneur doivent être en mesure d'approvisionner efficacement l'ensemble du Canada en pièces de rechange pour tous les composants du bateau, en plus d'offrir l'entretien et la réparation sous garantie de tous les composants du bateau. Plusieurs pièces d'équipement seront assorties de leurs propres cartes de garantie du fabricant que le propriétaire devra utiliser à des fins d'enregistrement. Les entrepreneurs doivent pouvoir compter sur un représentant de service autorisé de l'usine qui est en mesure de répondre aux appels dans toutes les régions du Canada en moins de 48 heures après avoir reçu un appel de service.

## **12.0 DOCUMENTATION**

### **12.1 GÉNÉRALITÉS**

12.1.1 Tous les documents doivent être fournis dans les deux langues officielles (anglais et français).

### **12.2 PLAQUE DU CONSTRUCTEUR**

12.2.1 Une plaque du constructeur doit être fixée à chaque bien à un endroit facilement lisible. Par exemple, dans le cas d'un bateau, 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.

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

12.2.3 Les dimensions de la plaque doivent être d'au moins 200 mm x 125 mm.

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

12.2.4.1 Code de l'actif national;

12.2.4.2 Architecte naval/concepteur;

12.2.4.3 Constructeur;

12.2.4.4 Numéro de la coque;

12.2.4.5 Année de construction;

12.2.4.6 Indicatif d'appel (le cas échéant);

12.2.4.7 Poids du bateau à l'état lège, en kilogrammes;

12.2.5 La plaque du constructeur doit être dans les deux langues officielles.

### **12.3 PUBLICATIONS TECHNIQUES**

12.3.1 L'entrepreneur doit fournir, au moment de livrer le bateau, un ensemble complet de publications techniques avec un guide complet du propriétaire/de l'opérateur qui donne une description physique et

fonctionnelle du bateau, de sa machinerie et de son équipement, ainsi que les documents de résultats des essais à la livraison et des essais en mer. Le manuel doit notamment comprendre les sections suivantes : renseignements généraux, renseignements techniques et liste des pièces de rechange.

12.3.2 L'entrepreneur doit fournir des copies des publications techniques suivantes :

12.3.2.1 Un ensemble constitué d'une (1) copie papier complète et d'une (1) copie électronique complète des publications techniques acheminé à l'opérateur, pour chaque bateau, à livrer avec le bateau;

12.3.2.2 Un ensemble constitué d'une (1) copie papier complète et d'une (1) copie électronique complète des publications techniques acheminé à l'autorité technique, pour chaque bateau, à livrer à l'adresse de facturation.

## **12.4 SECTION SUR LES RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX**

12.4.1 Cette section doit comprendre une description de la disposition et de la fonction de l'ensemble des structures, des systèmes, des raccords et des accessoires compris sur les embarcations, avec des illustrations comme il convient :

12.4.1.1 Procédures opérationnelles;

12.4.1.2 Caractéristiques de fonctionnement de base (comme les températures, les pressions et les débits);

12.4.1.3 Critères et dessins d'installation, instructions d'assemblage et de démontage et illustrations complètes indiquant chaque étape;

12.4.1.4 Entretien prévu recommandé;

12.4.1.5 Procédures complètes de dépannage.

## **12.5 SECTION SUR LES RENSEIGNEMENTS TECHNIQUES**

12.5.1 La section sur les renseignements techniques doit comprendre un ensemble complet de manuels du propriétaire/de l'opérateur, de dessins, de listes de pièces et de données supplémentaires détaillées pour tous les composants du bateau (qu'on les achète de sources externes ou qu'ils soient fabriqués par l'entrepreneur), y compris :

12.5.1.1 Liste des pièces de rechange initiales : Cette liste doit comprendre le nom, le numéro de pièce et le numéro de série (le cas échéant) des pièces, des articles ou des composants et doit indiquer le fournisseur (nom, adresse, numéro de téléphone, adresse courriel) de chaque pièce, de l'équipement ou du composant et dans quelle partie de la spécification l'article est illustré.

12.5.1.2 Coque; incluant les données sur la coque, les résultats des ESSAIS, les numéros de série ou du fabricant, et les cartes de garantie qu'on distribue avec l'équipement.

12.5.1.3 Fiche de contrôle pour le test en atelier préessai.

12.5.1.4 Moteurs et équipement : doit comprendre les numéros de série des moteurs et des systèmes de propulsion.

- 12.5.1.5 Systèmes électroniques (le cas échéant) : doit comprendre les modèles et les numéros de série.
- 12.5.1.6 Renseignements réglementaires et sur la stabilité, comme il est exigé par la norme TP 1332.
- 12.5.1.7 Toutes les composantes installées à bord doivent être accompagnées d'une feuille de données sur les tâches d'entretien, jointe, « Appendice B : Données sur les tâches d'entretien », dûment remplie avant que le bateau de l'entrepreneur soit accepté. Ces renseignements serviront à alimenter la base de données pour l'entretien du bateau.
- 12.5.1.8 Certificats d'acceptation, fiches ou certificats de conformité fournis avec l'équipement, c.-à-d. dispositifs de sauvetage, appareils de levage, rapports d'essai sur les moteurs, certificats d'étalonnage, certificats des feux de navigation, certificats du matériel d'extinction d'incendie, fiches d'évaluation de la mousse de flottaison. L'inspection initiale des bateaux suivant la livraison, après la livraison, par DSMTC, permettra de confirmer la conformité à la norme TP 1332.
- 12.5.1.9 Les publications techniques doivent aussi comprendre une liste des pièces de rechange initiales à bord qu'il est recommandé de conserver en stock. À tout le moins, cette liste doit comprendre les articles suivants, le cas échéant :
  - 12.5.1.9.1 Propulsion : hélices, filtres, rotor de pompe à eau, batteries, câbles de manette de poussée et de levier sélecteur, outils spéciaux pour moteur;
  - 12.5.1.9.2 Matériel électrique : disjoncteurs, fusibles et ampoules;
  - 12.5.1.9.3 Structures de l'embarcation et accastillage : divers dispositifs de fixation utilisés couramment.

## **12.6 DOCUMENTS LIVRABLES SUPPLÉMENTAIRES**

- 12.6.1 Les documents supplémentaires suivants doivent être livrés avec chaque bateau :
  - 12.6.1.1 Certificat d'enregistrement du tonnage conformément à la norme TP 13430 - [Jaugeage des petits bâtiments \(autres que les embarcations de plaisance\)](#);
  - 12.6.1.2 Acte de vente;
  - 12.6.1.3 Ensemble de données final (référence section 3.3) et appendice I;
  - 12.6.1.4 Résultats des essais;
  - 12.6.1.5 Certificats d'acceptation, comme des appareils de sauvetage, des appareils de levage, des rapports d'essai de moteur, des certificats d'étalonnage, des extincteurs, etc.;
  - 12.6.1.6 Fiches de vérification d'essai.

## **13.0 EXPÉDITION ET LIVRAISON**

### **13.1 GÉNÉRALITÉS**

Avant l'expédition, le bateau doit être nettoyé, protégé convenablement et recouvert conformément aux instructions indiquées dans la présente section.

13.1.1 Avant l'expédition, le bateau doit être arrimé sur sa remorque, nettoyé, muni de la protection appropriée et emballé conformément aux indications de la présente section. Tous les recoins du navire doivent être nettoyés avant de le recouvrir aux fins d'expédition. Les fonds de cale doivent être secs et exempts d'huile et de débris, et le réservoir de carburant doit être rempli et contenir du stabilisateur de carburant.

13.1.2 Le système de propulsion doit être conditionné conformément aux recommandations du fabricant pour l'entreposage jusqu'à un an dans un environnement qui sera soumis à des températures sous le point de congélation.

13.1.3 Les batteries doivent être débranchées. Une plaque d'avertissement doit être fixée au volant de direction à l'aide d'un fil métallique afin d'indiquer que l'embarcation a reçu un traitement de protection pour l'expédition et l'entreposage et qu'elle ne doit pas être mise en marche tant que l'équipement de propulsion n'a pas été remis en état de marche.

13.1.4 Tous les points de contact avec l'embarcation doivent être coussinés. Il faut également fournir une bâche moulante pour protéger le bateau pendant l'expédition et l'entreposage.

## **APPENDICE I**

### **Trousse finale de données livrables**

La trousse finale de données qu'on doit remettre au Canada est définie dans le contrat, mais doit comprendre à tout le moins les publications techniques indiquées dans cet appendice.

#### **1.0 MANUELS DU PROPRIÉTAIRE/OPÉRATEUR COMPLETS**

##### **1.1 PRODUITS LIVRABLES**

- 1.1.1** Un ensemble constitué d'une (1) copie papier complète et d'une copie électronique complète sur CD ou clé USB des manuels pour chaque bateau acheminé à l'opérateur de chaque bateau, à livrer avec le bateau.
- 1.1.2** Un ensemble constitué d'une (1) copie papier complète et d'une copie électronique complète sur CD ou clé USB des manuels pour chaque bateau acheminé au responsable technique qu'on doit livrer à l'adresse de facturation.

##### **1.2 CONTENU**

Les manuels doivent fournir une description physique et fonctionnelle de l'embarcation, de sa machinerie et de son équipement, ainsi que des documents de résultats des essais à la livraison et des essais en mer. Les manuels doivent comprendre à tout le moins les trois sections suivantes qui sont décrites ci-dessous :

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

###### **1.2.1 SECTION SUR LES RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX**

Cette section doit comprendre une description de la disposition et de la fonction de l'ensemble des structures, des systèmes, des raccords et des accessoires compris sur les embarcations, avec des illustrations comme il convient :

- 1.2.1.1 Procédures d'exploitation;
- 1.2.1.2 Caractéristiques fondamentales de fonctionnement (comme les températures, les pressions, les débits);
- 1.2.1.3 Les critères et dessins d'installation, les instructions d'assemblage et de démontage, de même que les illustrations complètes indiquant chaque étape;
- 1.2.1.4 Entretien prévu recommandé;
- 1.2.1.5 Procédures complètes de dépannage.

###### **1.2.2 SECTION SUR LES RENSEIGNEMENTS TECHNIQUES**

La section d'information technique, un ensemble complet d'instructions détaillées concernant le propriétaire/l'exploitant, des dessins, des listes de pièces et des

données supplémentaires pour tous les composants du bateau (que cela ait été acquis de sources externes ou fabriqué sur mesure).

- 1.2.2.1 « Tel qu'installé », les dessins dimensionnés doivent être produits pour les manuels pour consigner les caractéristiques du bateau :
- 1.2.2.2 Plan et profil, montrant la disposition générale;
- 1.2.2.3 Indication de la disposition des systèmes présentée avec les dessins ci-dessus couvrant les installations de cale, de carburant, électriques et de propulsion.
- 1.2.2.4 Le cas échéant, la liste de pièces doit comprendre le nom, le numéro de pièce et le numéro de série des pièces, des articles ou des composants et doit indiquer qui est le fournisseur (nom, adresse, numéro de téléphone, adresse courriel) de chaque pièce, de l'équipement ou du composant et dans quelle partie de la spécification l'article est illustré.
- 1.2.2.5 Numéro de série de coque (NSC), exemplaire de la plaque des constructeurs, résultats des TESTS et des ESSAIS, de la manière décrite dans la pièce jointe 1 à l'appendice II, numéros de série ou du fabricant, et cartes de garantie d'équipement.
- 1.2.2.6 Moteur et équipement, y compris le numéro de série du moteur et celui du système de propulsion.
- 1.2.2.7 Certificats d'acceptation, fiches ou certificats de conformité fournis avec l'équipement, c.-à-d. dispositifs de sauvetage, appareils de levage, rapports d'essai sur les moteurs, certificats d'étalonnage, certificats des feux de navigation, certificats du matériel d'extinction d'incendie, fiches d'évaluation de la mousse de flottaison.
- 1.2.2.8 Fiche de contrôle pour le test en atelier pré-essai.
- 1.2.2.9 Systèmes électroniques (le cas échéant), y compris les numéros de modèle et de série.
- 1.2.2.10 Documents sur la réglementation et la stabilité : documents requis dans la norme TP 1332 qui fait référence à la norme ISO 12217.

### **1.2.3 SECTION DE LA LISTE DES PIÈCES DE RECHANGE**

La section consacrée à la liste des pièces de rechange doit comprendre une liste des pièces de rechange remises à bord, initiales et recommandées, à entreposer pour le bateau. Le cas échéant, la liste doit comprendre le nom, le numéro de pièce et le numéro de série des pièces, des articles ou des composants et doit indiquer qui est le fournisseur (nom, adresse, numéro de téléphone, adresse courriel) de chaque pièce, de l'équipement ou du composant et dans quelle partie de l'EBT l'article est illustré. Au minimum, cette liste doit comprendre les articles suivants (s'il y a lieu) :

- 1.2.3.1 Propulsion : hélices, filtres, rotor de pompe à eau, batteries, câbles de commande d'accélérateur et de levier sélecteur, outils spéciaux pour moteur;
- 1.2.3.2 Matériel électrique : disjoncteurs, fusibles et ampoules;
- 1.2.3.3 Structures et accessoires du bateau : dispositifs de fixation variés et habituellement utilisés.

## **2.0 DOCUMENTS LIVRABLES SUPPLÉMENTAIRES**

Les documents supplémentaires suivants doivent être fournis avec chaque bateau :

2.1 Certificat d'immatriculation et de jaugeage conformément à la norme TP 13430 F :

<http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/pcpb-menu-3948.htm>;

2.2 Deux ensembles complets d'acte de vente par bateau livré. Chaque ensemble doit comprendre un acte de vente pour le bateau. Un ensemble doit être fourni avec les manuels lors de la livraison du bateau et le deuxième ensemble doit être fourni avec les manuels pour le responsable technique.



# APPENDICE II

## FICHE DE MANŒUVRE

<b>Constructeur de la petite embarcation / du bateau :</b>			
<b>Description de la petite embarcation / du bateau :</b>			
<b>Numéro d'identification de la coque :</b>			
<b>Code d'actif national :</b>			
<b>Date des essais :</b>			
<b>Personnel présent :</b>			
<b>Constructeur</b>			
<b>TPSGC</b>			
<b>MPO</b>			
<b>MPO</b>			
<b>Heure : _____ h</b>			
<b>Départ de : _____</b>			
<b>Poids de la petite embarcation / du bateau :</b>	Poids à sec de la coque :		_____ lb/ _____ kg
	Meubles et accessoires :		_____ lb/ _____ kg
	Moteurs et équipement :		_____ lb/ _____ kg
	Carburant : _____ gal. imp.	Carburant : _____ L	_____ lb/ _____ kg
	<b>Poids total de la petite embarcation/du bateau :</b>		_____ lb/ _____ kg
	Nombre de membres d'équipage _____ et équipement de marche :		_____ lb/ _____ kg
	<b>Poids en charge total lors de l'essai :</b>		_____ lb/ _____ kg
	<b>Poids de la remorque :</b>		_____ lb/ _____ kg
	<b>Poids du bateau et de la remorque :</b>		_____ lb/ _____ kg

<b>Moteurs : Démarrage - Fonctionnement</b> « PRÉCISER S'IL S'AGIT D'UN MOTEUR DE BORD OU HORS-BORD »	<b>Bâbord</b>	<input type="radio"/> Immédiat, Oui / Non
	<b>Tribord</b>	<input type="radio"/> Immédiat, Oui / Non
<b>Hélices/impulseurs</b>	<b>Pas</b>	_____
	<b>Diamètre</b>	_____
	<b>Nombre de pales</b>	_____
	<b>Acier inoxydable ou aluminium</b>	<input type="radio"/> AI ___ AL
<b>Position statique et assiette :</b>		
<b>Conditions météorologiques : Voir l'échelle des vents de Beaufort ci-jointe. Numéro BWS</b>		
<b>Essais de vitesse</b>	<b>Vitesse requise _____ - _____ nœuds</b>	
	Vitesse de croisière : mesurée sur 1 mille	_____ nœuds à _____ tr/min
	Vitesse de croisière : mesurée sur le mille de retour	_____ nœuds à _____ tr/min
	<b>Vitesse de croisière moyenne :</b>	_____ nœuds à _____ tr/min
	Vitesse maximale : mesurée sur 1 mille	_____ nœuds à _____ tr/min
	Vitesse maximale : mesurée sur le mille de retour	_____ nœuds à _____ tr/min
	<b>Vitesse maximale moyenne : _____ nœuds à _____ tr/min</b>	
<b>Pleins gaz</b>	De l'arrêt complet à la position droite	_____ secondes
	De l'arrêt complet à la vitesse de 30 nœuds	_____ secondes

<b>Passer en marche arrière :</b>	En ligne droite à 2000 tr/min	<input type="radio"/> Problème, Oui / Non
	À bâbord toute	<input type="radio"/> Problème, Oui / Non
	À tribord toute	<input type="radio"/> Problème, Oui / Non
	Arrêt d'urgence	_____ secondes
<b>Tubes (le cas échéant)</b>	Nombre de chambres	_____
	Système de remplissage semi-automatique	<input type="radio"/> Oui / Non
	Temps nécessaire pour remplir toutes les chambres	_____ secondes
<b>Essais d'endurance : X = gallons ou litres</b>	<b>Consommation de carburant</b>	
	Moteur à bâbord et à tribord : à la vitesse de croisière :	_____ X/h à _____ tr/min
	Moteur à bâbord et à tribord : à pleins gaz :	_____ X/h à _____ tr/min
<b>Pilotage : Acceptable O/N</b>	En ligne droite	<input type="radio"/> Oui / Non
	Rayon de virage à bâbord toute. Pleins gaz	_____ pieds
	Rayon de virage à tribord toute. Pleins gaz	_____ pieds
	D'une butée à l'autre = 35 degrés à bâbord et à tribord	<input type="radio"/> Oui / Non
	Pilotage efficace 0-5 nœuds	<input type="radio"/> Oui / Non
	5-10 nœuds	<input type="radio"/> Oui / Non
	20-30 nœuds	<input type="radio"/> Oui / Non
	Vitesse maximale	<input type="radio"/> Oui / Non
<b>Commande d'assiette de patte de moteur hors-bord/de bord :</b>	De la position entièrement soulevée à la position entièrement abaissée.	<input type="radio"/> Acceptable Oui / Non

<b>Fonctionnement des volets de réglage d'assiette :</b>	Entièrement soulevé, entièrement abaissé.	<input type="radio"/> Acceptable Oui / Non
<b>Commandes du moteur :</b>	Démarrage	<input type="radio"/> Problème, Oui / Non
	Changement de vitesse	<input type="radio"/> Problème, Oui / Non
	Accélérateur	<input type="radio"/> Acceptable Oui / Non
<b>Indicateurs du moteur :</b>	Tachymètre	<input type="radio"/> Acceptable Oui / Non
	Indicateurs de niveau de carburant	<input type="radio"/> Acceptable Oui / Non
	Indicateurs d'assiette	<input type="radio"/> Acceptable Oui / Non
	Pression d'huile	<input type="radio"/> Acceptable Oui / Non
<b>Indicateurs du moteur :</b>	Voltmètre	_____ volts
<b>Niveaux sonores à l'intérieur de la cabine :</b>	Vitesse de croisière – portes et fenêtres fermées	_____ dbA à _____ tr/min
	Vitesse de croisière – portes et fenêtres ouvertes	_____ dbA à _____ tr/min
	Vitesse maximale – portes et fenêtres fermées	_____ dbA à _____ tr/min
	Vitesse maximale – portes et fenêtres ouvertes	_____ dbA à _____ tr/min
<b>Fonctionnement du moteur hors-bord/de bord :</b>	Démarrage	<input type="radio"/> Acceptable Oui / Non
	Changement de vitesse	<input type="radio"/> Acceptable Oui / Non
	Accélérateur	<input type="radio"/> Acceptable Oui / Non
	Soulever	<input type="radio"/> Acceptable Oui / Non
	Abaissier	<input type="radio"/> Acceptable Oui / Non
<b>Essai de choc du bateau chargé :</b>	S'il y a lieu	<input type="radio"/> Acceptable Oui / Non
<b>Bride de levage certifiée :</b>	S'il y a lieu	<input type="radio"/> Acceptable Oui / Non

<b>Essai de retournement</b>	<b>S'il y a lieu</b>	<input type="radio"/> <b>Acceptable Oui / Non</b>
------------------------------	----------------------	---

<b><u>NOTES</u></b>

### **APPENDIX III**

<b>Section</b>	<b>Gulf Region</b>	<b>Maritimes Region</b>
5.0 Bateau	Stern fermé	Poupe ouverte - Hayon
8.2.16.4 Équipement de pêche au homard	Aucune modification de la spécification	Emplacement du transporteur de casiers à homard
	Aucune modification de la spécification	Aucun rouleau fairleads requis
	Aucune modification de la spécification	L'emplacement et la conception doivent être déterminés lors de l'attribution du contrat.
8.2.16.15 Équipement de crabe	Aucune modification de la spécification	Équipement de crabe non requis pour Maritimes bateau
8.2.16.17 Grue marine	Aucune modification de la spécification	Emplacement exact à déterminer lors de l'attribution du contrat. La grue marine doit être a HIAB CLX-029-4 équipé d'un treuil
9.2.2 Moteur diesel	Aucune modification de la spécification	Potentiel basé sur la zone en fonction de la garantie / disponibilité du service.
9.7.2 Système d'alimentation en carburant	Aucune modification de la spécification	Ensure 2 racor
8.4.1.15 Équipement de sauvetage et d'urgence	Aucune modification de la spécification	Radeau de sauvetage de 8 personnes...