

ANNEXE A

ÉNONCÉ DES TRAVAUX

1. Portée du besoin

Parcs Canada demande les services exclusifs de un (1) hélicoptère de classe intermédiaire pour la sécurité des visiteurs et les opérations générales de gestion des parcs.

Les tâches principales de l'appareil requis comprennent :

1. Transport sécuritaire et fiable du personnel et du matériel de Parcs Canada
2. Exécution d'opérations spécialisées de recherche et de sauvetage, notamment en ligne fixe de classe D, sortie en vol stationnaire, vol à haute altitude et atterrissage sur la neige et les glaciers
3. Approvisionnement en eau sécuritaire, rapide et fiable pour la gestion des incendies de forêt, dans l'ensemble des parcs nationaux des Rocheuses canadiennes
4. Exécution d'autres opérations spécialisées de gestion des incendies, y compris le travail à l'aide de références verticales, les opérations d'allumage et la cartographie des incendies

Soutien d'autres opérations de gestion du parc, notamment la gestion des ressources, la gestion de la faune, la sécurité des visiteurs, l'application de la loi et la gestion des biens, peut être nécessaire selon les besoins de Parcs Canada.

1.1 Lexique :

Les termes suivants sont utilisés tout au long du présent Énoncé des travaux.

Transporteur = l'entrepreneur

Affréteur = responsable du projet de Parcs Canada ou son remplaçant

1. Base des opérations et zone géographique des opérations

La base d'opérations principale de l'aéronef sera :

- **Jasper (Alberta)**

Les bases d'opérations secondaires de l'aéronef pourraient être les suivantes :

- **Revelstoke (Colombie-Britannique)**
- **Golden (Colombie-Britannique)**

D'autres bases situées dans les parcs nationaux peuvent être utilisées pour des déploiements d'une journée ou de plusieurs jours. Ces bases pourraient être situées aux endroits suivants :

- Parc national du Canada Banff (Colombie-Britannique)
- Parc national du Canada Kootenay (Colombie-Britannique)
- Parc national du Canada des Lacs-Waterton (Alberta)
- Parc national du Canada Yoho (Colombie-Britannique)
- Parc national du Canada Wood Buffalo (Alberta)
- Parc national du Canada Prince Albert (Saskatchewan)

2. Durée du contrat, dates et conditions d'utilisation exclusive

3.1 Dates du contrat et utilisation minimale

- a. Parcs Canada exige un contrat de un an pour un aéronef spécialisé en sécurité des visiteurs.
- b. Parcs Canada garantira une utilisation minimale de quatre heures par jour pour un total de 28 heures par semaine pendant 34 jours. Cela représente une utilisation totale de 136 heures.

- c. Les obligations minimales de paiement seront réglées à la fin de la saison d'exploitation.

Tableau 1				
Classe d'hélicoptère	Emplacement de service principal	Période d'utilisation exclusive	Utilisation hors de la période du contrat	Garantie de paiement minimal
Intermédiaire	Jasper (Alberta)	1 ^{er} août au 3 septembre (34 jours)	Possibilité de début hâtif et de prolongation du contrat.	136 heures

3.2 Disponibilité de l'aéronef hors des dates d'utilisation exclusive

- a. Parcs Canada doit avoir la possibilité de demander l'utilisation de l'aéronef plus tôt que le prévoit le contrat, dans les cas où la saison des incendies commencerait plus tôt qu'anticipé.
- Les demandes hâtives sont généralement présentées dans les deux semaines précédant la période d'utilisation exclusive.
 - En cas de demande d'utilisation hâtive, le calcul des jours d'utilisation exclusive de l'hélicoptère (34) commencera le premier jour de la période d'utilisation hâtive.
- b. Parcs Canada exige de disposer de la possibilité de prolonger les dates du contrat au-delà de la période d'utilisation exclusive.
- Les périodes de prolongation du contrat seront établies par blocs d'au moins cinq (5) jours, avec un minimum de quatre (4) heures par jour.
 - En cas de prolongation de la période du contrat au-delà des trente-quatre (34) jours d'utilisation exclusive, les heures minimales non utilisées pour la saison d'exploitation en cours seront reportées jusqu'à la fin de toute période de prolongation consécutive.
 - Si une prolongation au-delà des trente-quatre (34) jours d'utilisation exclusive est amorcée et que le nombre minimal de 136 heures de vol est atteint ou dépassé au cours de la période d'utilisation exclusive de 34 jours, les heures de vol au-delà de la garantie d'utilisation minimale durant la période initiale du contrat ne seront pas appliquées pour satisfaire aux garanties minimales de vol des périodes de prolongation consécutives.
 - Si plusieurs périodes de prolongation consécutives sont amorcées après les trente-quatre (34) jours d'utilisation exclusive conformément aux paramètres exposés à l'alinéa 3.2b(ii), les heures minimales non utilisées accumulées au cours des périodes de prolongation seront reportées jusqu'à la fin de toute période de prolongation consécutive.

3. Dossier de sécurité du transporteur

En raison du niveau de risque élevé du travail et des exigences en matière de santé et de sécurité des services décrits dans le présent document, Parcs Canada exige que le transporteur présente un dossier de sécurité éprouvé. Parcs Canada peut demander au transporteur de lui fournir des renseignements à jour afin de les comparer aux données contenues dans le Système de compte rendu quotidien des événements de l'Aviation civile (SCRQEAC) et peut les évaluer périodiquement tout au long du contrat. Ces renseignements peuvent comprendre, sans s'y limiter, les éléments suivants :

- Brève description actualisée des incidents, des causes et des facteurs contributifs de tout incident ou accident à déclaration obligatoire au cours des cinq dernières années (du 1^{er} juillet 2019 au 30 juin 2024)
- Détails sur les mesures correctives appliquées pour tout incident ou accident à déclaration obligatoire au cours des cinq dernières années (du 1^{er} juillet 2019 au 30 juin 2024)

- c. Description de toute suspension ou résiliation de contrat en raison d'infraction à la sécurité au cours des cinq dernières années (du 1^{er} juillet 2019 au 30 juin 2024)

4. Exigences relatives au personnel navigant

5.1 Vérification et contrôle de sécurité

5.2 Expérience des pilotes

Les pilotes affectés à ce contrat doivent satisfaire aux exigences suivantes :

- a. Brevet de pilote et certifications appropriés pour l'hélicoptère auquel ils sont affectés
- b. Au moins 2 500 heures de vol en tant que commandant de bord (CdB) d'un aéronef à voilure tournante
- c. Au moins 200 heures de vol en tant que commandant de bord d'un hélicoptère de la classe demandée
- d. Au moins 50 heures de vol en tant que commandant de bord d'un hélicoptère de la catégorie demandée au cours des douze (12) derniers mois précédant la date d'arrivée à la base d'opérations
- e. Expérience totale minimale de 150 heures de vol en tant que commandant de bord d'un hélicoptère utilisé dans la lutte contre les incendies
- f. Au moins 500 heures de vol en tant que commandant de bord d'un hélicoptère lors d'opérations fondées sur des références verticales (p. ex., remplissage de réservoir d'eau et transport avec élingue)
- g. Au moins 1 000 heures de vol en tant que commandant de bord d'un hélicoptère dans une région désignée montagneuse numéro 1, conformément à la définition des régions montagneuses figurant dans le Manuel d'information aéronautique de Transports Canada (AIM de TC)
- h. Avoir réussi le processus d'examen et d'approbation des pilotes de sauvetage de Parcs Canada
- i. Les pilotes doivent exécuter leurs tâches d'une façon jugée appropriée par le personnel de Parcs Canada. Parcs Canada demandera le remplacement d'un pilote si son rendement est jugé insatisfaisant.

5.3 Compétence et évaluation des pilotes

Tous les pilotes affectés à ce contrat doivent également satisfaire aux critères de compétence suivants, comme décrits dans le document de l'Helicopter Association of Canada (HAC) intitulé *Pilot Competencies for Helicopter Wildfire Operations*, ainsi qu'à des critères de compétence supplémentaires en matière de sauvetage en terrain montagneux. Les compétences des pilotes seront vérifiées par Parcs Canada au début du contrat et pourront être revérifiées en tout temps pendant la durée du contrat :

- a. Connaissances générales sur les opérations de lutte contre les incendies de forêt
- b. Vol en terrain montagneux
- c. Charge externe
- d. Dispositif d'allumage aérien et utilisation de l'hélicoptère
- e. Sortie en vol stationnaire
- f. Vol en zone exigüe
- g. Vol par mauvaise visibilité
- h. Ligne fixe de classe D

i. Opérations sur la neige et les glaciers

5.4 Technicien

- a. Le transporteur doit fournir aux techniciens d'entretien d'aéronefs la licence adaptée aux types d'aéronef et de turbine désignés, ainsi qu'une expérience pratique d'au moins deux (2) saisons.
- b. On s'attend à ce que l'ingénieur soit sur place pendant que les aéronefs sont sur place avec l'affréteur pour une autorisation de tâches.

5.5 Approbation et remplacement des pilotes

- a. Au début de l'exécution du contrat et ultérieurement si nécessaire, le transporteur doit soumettre à l'affréteur les noms, les fiches de renseignements et les curriculum vitæ de deux pilotes qui seront considérés comme les *pilotes principaux* pour ce contrat et dont l'expérience est comparable à celle des deux *pilotes principaux* identifiés dans le dossier de soumission initial.
- b. La documentation sur l'expérience des deux *pilotes principaux* présentée dans le dossier de soumission initial sera utilisée pour évaluer la partie de la soumission relative à l'expérience des pilotes, qui seront les *pilotes principaux* pour la première année d'un éventuel contrat subséquent.
- c. Les *pilotes principaux* doivent travailler pendant au moins 75 % des heures prévues pendant la durée d'utilisation exclusive du contrat et pendant toutes les prolongations subséquentes, sauf accord contraire de l'affréteur.
- d. Au début de l'exécution du contrat et ultérieurement si nécessaire, le transporteur peut soumettre les noms, les fiches de renseignements et les curriculum vitæ de pilotes supplémentaires détenant les qualifications minimales, qui seront autorisés à travailler pendant au maximum 25 % des heures régulières prévues par le contrat.
- e. Avant la date de début du contrat, le transporteur soumettra à l'autorité technique de l'affréteur pour le contrat les noms, les fiches de renseignements et les curriculum vitæ des pilotes qui seront affectés à ce contrat, aux fins de vérification et d'approbation.
- f. S'il est nécessaire de remplacer du personnel (par exemple en raison de l'atteinte du maximum d'heures de vol permis, d'engagements, etc.), le transporteur ou l'affréteur, selon la partie au contrat qui demande le remplacement, doit donner un préavis d'au moins cinq (5) jours à l'autre partie au contrat.
- g. Le retrait immédiat d'un membre du personnel du transporteur peut être demandé dans les cas où son rendement ou ses aptitudes personnelles sont considérés comme problématiques par l'affréteur.
- h. L'affréteur fera appel au représentant du transporteur pour tenter de résoudre les problèmes de rendement avant de demander un remplacement immédiat.
- i. Si un membre du personnel navigant doit être remplacé parce que son rendement ne satisfait pas aux obligations contractuelles et que l'aéronef est de ce fait indisponible, l'engagement d'utilisation minimale quotidienne de quatre heures sera retiré des obligations contractuelles, ou le transporteur devra régler les frais engagés par l'affréteur pour combler le besoin en hélicoptères.
- j. Tous les membres du personnel affectés à ce contrat doivent satisfaire aux exigences obligatoires relatives au personnel navigant. Dans le cas où il devrait recourir à du personnel d'appoint ou de remplacement, le transporteur devra obtenir une autorisation écrite préalable auprès de l'autorité technique de Parcs Canada ou de son représentant.

- k. Tout équipage de remplacement doit être disponible et pleinement opérationnel conformément au système de préparation aux incendies des parcs nationaux du Canada, et doit répondre aux exigences de la réglementation de Transports Canada en matière de repos adéquat.
- l. Toute fausse déclaration d'expérience d'un pilote par le transporteur, à tout moment de l'exécution du contrat, peut entraîner l'une ou l'autre ou l'ensemble des conséquences suivantes :
 - i. Résiliation immédiate du contrat sans paiement des garanties
 - ii. Demande de retrait immédiat du pilote
 - iii. Réduction de la garantie horaire minimale de six heures ou, si elle est plus élevée, du nombre d'heures perdues en raison du remplacement du pilote

5.6 Calendrier de rotation des pilotes

- a) Le transporteur doit établir un calendrier de rotation des pilotes pendant la durée du contrat, qui doit respecter les critères suivants.
 - i. Exigences applicables du *Règlement de l'aviation canadien*
 - ii. Spécifications du certificat d'exploitation aérienne
 - iii. Assurance de l'uniformité des pilotes conformément à l'alinéa 5.7 (b) ci-dessous.
- b) Les pilotes principaux doivent être en poste au moins 75 % du temps du contrat, sauf accord contraire de l'affrètement.
- c) Tout pilote de remplacement n'ayant pas été approuvé avant la saison d'exploitation doit obtenir l'approbation écrite de l'affrètement.

6. Exigences relatives à l'aéronef

6.1 Généralités

Le transporteur doit fournir un (1) hélicoptère répondant aux critères de performance minimaux suivants :

- a. Classe Intermédiaire
- b. Places assises Un pilote et cinq passagers ou plus
- c. Volume des compartiments à bagages fermés 0,46 m³ (16 pi³) ou plus
- d. Autonomie de vol 515 km (320 milles) ou plus
- e. Charge externe (capacité maximale du crochet de chargement) 1 136 kg (2 500 lb) ou plus
- f. Charge utile interne 860 kg (1 896 lb) ou plus
- g. Plafond pratique 4 267 m (14 000 pi) ou plus

Ces spécifications correspondent aux capacités et performances d'un Bell 407, d'un AS350B2, d'un AS350B3, d'un H125 ou d'un aéronef équivalent. Si l'aéronef proposé est différent de celui qui est spécifié, le transporteur doit fournir suffisamment de renseignements techniques et de spécifications pour permettre à Parcs Canada d'évaluer, à sa seule discrétion, l'acceptabilité de l'aéronef de remplacement proposé.

6.2 Équipements d'aéronef supplémentaires

- a. Des sièges pour 5 passagers ou plus. Tous les sièges doivent avoir un dossier haut et des ceintures-baudriers.
- b. Deux (2) réservoirs d'arrosage aériens (type Bambi souples).
 - i. Un réservoir d'une capacité de 180 gal US/680 l

- ii. Un réservoir d'une capacité de 240 gal US!910 I
- c. Un compteur horaire activé par le collectif.
- d. L'appareil permet au pilote d'effectuer des manœuvres à l'aide de repères verticaux.
- e. Une (1) élingue de 15 mètres avec relâchement à distance électrique du crochet porte-charge.
- f. Une (1) élingue de 30 mètres avec relâchement à distance électrique du crochet porte-charge.
- g. Deux (2) filets d'arrimage de fret avec cordons et pivots.
- h. Un (1) panier de fret externe pour le transport de marchandises dangereuses comme le carburant, les tronçonneuses, les répulsifs contre les ours, etc.
- i. Un atterrisseur à patins surélevé de marque DART (ou l'équivalent) avec sabots de patin et échelles de coupée des deux côtés de l'appareil.
- j. Une hélicorche opérationnelle de 24 volts capable d'utiliser de l'AVGAS, du carburant Jet A et du carburant Jet B mélangé à un agent gélifiant. **Une (1) hélicorche pour les deux (2) aéronefs est acceptable).**
- k. Un système électrique interne de 24 volts CC adapté aux dispositifs d'allumage *Red Dragon* et *Premo*.
- l. Marquage bien visible sur le rotor principal et le rotor de queue.
- m. Nécessaire pour civière Medivac dans chaque appareil.
- n. Pompe de ravitaillement portable qui fonctionne à partir du système électrique de l'appareil et trousse d'intervention en cas de déversement approprié pour l'hélicoptère.
- o. Nécessaire de pièces fixes Boost HEC installées sur l'aéronef conformément aux instructions supplémentaires pour le maintien de la navigabilité afin de faciliter les sauvetages en ligne fixe de classe D

6.3 Équipement de communication pour chaque hélicoptère

- a. Deux (2) émetteurs-récepteurs radiophoniques VHF/AM dont les fréquences varient de 118 à 135,97 MHz inclusivement, avec espacement d'antenne de 50 kHz et une fonction de veille. Cela permettra une capacité de réception et d'émission indépendante au poste de pilotage et de copilote sur n'importe quel système radio. Le dispositif de commande sera doté de deux interrupteurs pouvant être actionnés indépendamment aux postes de pilotage et de copilote. Le poste de copilote doit être doté d'une pédale de commande opérationnelle pour l'émission radiophonique ou d'un commutateur d'émission ICS/TSX monté sur le tableau de bord ou sur le panneau.
- b. Deux (2) émetteurs-récepteurs FM dont la bande de fréquences varie de 150 MHz à 174 MHz, capables de générer des silencieux de sous-porteuse de 103,5 Hz, 114,8 Hz, 127,3 Hz et 141,3 Hz, avec tête de commande pour 30 canaux pré-réglés simplex et semi-duplex, programmables par le pilote, ainsi qu'une fonction principale et de veille. Ils doivent pouvoir être utilisés sur des canaux à large bande (25 kHz) et à bande étroite (12,5 kHz), selon les besoins.
- c. Ils doivent être dotés de capacités d'interphone radio et de casques avec microphone ou micro-rail au poste de pilotage, de copilote et au siège avant.
- d. Un (1) interphone pour les sièges avant et sièges arrière, ainsi que des casques d'écoute et des micro-rails de marque David Clark ou Bose ou d'une marque équivalente.
- e. Un (1) bloc d'alimentation électrique approuvé par Transports Canada pour l'électronique du poste de pilotage accessible pour le copilote (siège avant).
- f. Au moins un (1) émetteur-récepteur FM programmable et portatif avec possibilité de bande de fréquences et de

silencieux de sous-porteuse (comme mentionné ci-dessus).

- g. Tous les membres du personnel navigant, notamment les ingénieurs, doivent être équipés d'un téléphone intelligent.
- h. L'équipement radio et les accessoires hors service pourront entraîner la mise hors service de l'appareil.

6.4 Équipement de navigation, de sécurité et de secours pour chaque hélicoptère :

- a. Une (1) radiobalise de détresse (ELT).
 - b. Un (1) système de positionnement mondial (GPS)
 - c. Une tablette équipée de l'application de cartographie Avenza et d'un lecteur de codes QR, montée dans le cockpit à portée du pilote et pouvant être chargée dans cette position.
 - d. Tout l'équipement de sécurité, de communication, de navigation et autre requis par Transports Canada pour des opérations de cette nature.
 - e. Système automatisé de suivi des vols (AFF), fournissant des emplacements ping de 2 minutes pendant la période opérationnelle annuelle.
- f. Les données de vol relatives à l'AFF doivent être mises à la disposition de l'affréteur au cours de la période d'exploitation annuelle.

6.5 État de l'aéronef pour chaque hélicoptère :

- a. Le nombre d'heures de fonctionnement de l'hélicoptère dans son ensemble doit être suffisamment bas pour permettre son utilisation pendant la durée du contrat avant qu'il soit nécessaire d'en remplacer une pièce importante.
- b. L'hélicoptère doit être bien présenté et propre, en état de vol et entretenu selon un calendrier de maintenance approuvé par Transports Canada.

6.6 Maintenance

- a. L'hélicoptère doit être désinfecté selon un calendrier régulier et logique par rapport au nombre et au type de vols afin de prévenir les maladies infectieuses, telles que la COVID-19.
- b. Le transporteur doit informer l'affréteur à l'avance de tout entretien périodique nécessitant l'immobilisation de l'aéronef.
- c. La maintenance progressive doit être effectuée durant les périodes de repos de l'équipage.
- d. L'hélicoptère doit être maintenu dans un état de disponibilité complète en conformité avec les exigences de l'Affréteur.
- e. L'hélicoptère sera considéré comme hors service durant toute période de 24 heures commençant à minuit lorsqu'il est requis pour un vol, mais n'est pas apte au vol ou est indisponible (sauf dans les cas de mauvaises conditions météorologiques) ou si l'équipage du transporteur n'est pas disponible

pour des raisons sur lesquelles le transporteur n'a aucun contrôle.

- f. Pendant toute période de 24 heures (commençant à minuit) où l'hélicoptère est inutilisable, trois heures (3,0) peuvent être déduites du nombre minimal d'heures d'utilisation (240 heures).
- g. Lorsque le transporteur informe Parcs Canada par avis écrit que l'hélicoptère sera inutilisable pendant plus de 24 heures, il doit fournir un hélicoptère de remplacement qui respecte les spécifications du contrat et qui entre en service dans un délai de 24 heures suivant l'avis.
- h. Si le transporteur n'est pas en mesure de fournir un hélicoptère semblable, il sera responsable de tous les coûts engagés par l'affréteur pour obtenir un hélicoptère de remplacement.

6.7 Inspection

- a. Tous les services fournis par le transporteur sont soumis à l'approbation et à l'acceptation du représentant autorisé de l'affréteur, qui a le droit d'inspecter l'aéronef, son équipement et les documents relatifs à la navigabilité de l'aéronef, en tout temps pendant la durée du contrat.
- b. L'aéronef doit être disponible pour inspection à la base d'opérations du transporteur cinq (5) jours avant la date de début du contrat. L'inspection de l'aéronef peut également être effectuée dans une base de l'affréteur à la date de début du contrat si le représentant désigné de l'affréteur y consent au préalable.
 - i. L'inspection portera sur les points suivants :
 - I. Présentation du certificat d'immatriculation ou du contrat de location
 - II. Certificat de navigabilité valide, et carnet de route et livret technique d'aéronef
 - III. Vérification de la configuration de l'aéronef et de l'équipement conformément aux conditions du contrat
 - ii. Si l'aéronef ne satisfait pas aux critères d'inspection à la date de début du contrat, le transporteur devra régler tous les frais supplémentaires engagés par l'affréteur dans le but de fournir les services nécessaires que le transporteur ne sera pas en mesure d'offrir.

7. Produits pétroliers

- a. L'Affréteur fournira tout le carburant.
- b. Lorsque le transporteur doit fournir du carburant pendant un déploiement, il sera remboursé au prix coûtant sur présentation des reçus, sans indemnité pour les frais généraux ni profit.
- c. Les produits pétroliers doivent être fournis par le transporteur pour les activités de maintenance des hélicoptères.

8. Hébergement, repas et transport par voie terrestre

8.1 Hébergement

- a. Le transporteur est tenu d'organiser et de payer l'hébergement de l'équipage pendant que l'aéronef se trouve à la base d'opérations principale ou secondaire, dans le cadre du tarif contractuel forfaitaire.
- b. Lorsque l'aéronef est déployé hors de la base d'opérations principale ou secondaire pendant plusieurs jours (une ou plusieurs nuits), l'affréteur fournit des logements distincts pour chacun des membres d'équipage.
- c. Lorsque l'aéronef est affecté pendant plusieurs jours à un incendie géré par une équipe de commandement des interventions de Parcs Canada, l'affréteur est responsable de l'hébergement de l'équipage de l'aéronef.
- d. Lorsque l'aéronef est affecté pendant plusieurs jours à un incendie géré par Parcs Canada, il est possible que l'affréteur demande au transporteur d'organiser l'hébergement de son personnel si les conditions sont difficiles. Le transporteur sera remboursé, sans bénéfice, sur présentation de pièces justificatives pour les frais d'hébergement, à un tarif raisonnable pour l'emplacement.
- e. S'il est nécessaire que l'équipage passe une nuit en transit pendant un déploiement de plusieurs jours, le transporteur sera remboursé, sans bénéfice, sur présentation de pièces justificatives pour les frais d'hébergement, à un tarif raisonnable pour l'emplacement.

8.2 Repas et faux frais membres d'équipage

- a. Lorsque l'hélicoptère se trouve à la base d'opérations principale, le transporteur est responsable de tous les repas de l'équipage.
- b. Lorsque l'hélicoptère se trouve hors de la base d'opérations principale (pendant le jour mais de retour le soir), le transporteur est responsable des repas et des faux frais des membres d'équipage, à moins qu'ils soient fournis par Parcs Canada.
- c. Pendant que l'hélicoptère est déployé sur une base en dehors de la base d'opérations principale pour une (1) ou plusieurs nuits, Parcs Canada fournira les repas aux membres d'équipage.
 - i. Les repas peuvent être confiés à un traiteur si le feu de forêt a atteint des proportions justifiant le recours à ce type de service. Les repas ne peuvent pas être refacturés à l'affréteur si des repas sont fournis à l'équipage dans ces circonstances.
 - ii. Lorsque les repas ne sont pas fournis par l'affréteur dans cette situation, les membres d'équipage peuvent demander un remboursement pour les repas et les faux frais selon le taux définis dans la *Directive sur les voyages* du Conseil du Trésor.
- d. S'il faut que les membres d'équipage soient logés la nuit lors d'un déplacement au cours d'un déploiement de plusieurs jours, leurs repas seront remboursés au transporteur selon les taux pour les repas et les faux frais définis dans la *Directive sur les voyages* du Conseil du Trésor. La demande de remboursement de telles dépenses peut être présentée conformément au processus de facturation du présent contrat.

8.3 Transport terrestre

- a. Pour la durée du contrat et de toute prolongation subséquente, le transporteur est responsable de tous les déplacements terrestres concernant l'équipage et les véhicules de soutien.

- b. Lorsque l'aéronef se trouve en dehors de la base d'opérations principale (pour la journée, avec retour en soirée), l'affréteur collaborera avec l'équipage de l'hélicoptère du transporteur pour fournir tout déplacement essentiel.
 - i. Si l'affréteur n'est pas en mesure d'assurer les déplacements essentiels, l'affréteur paiera les services de taxi terrestre pour le pilote sur présentation d'un reçu. L'autorisation préalable du représentant désigné de l'affréteur sera requise pour cet arrangement.
- c. Lorsque l'hélicoptère est déployé pendant plusieurs jours loin de la base d'opérations principale, le transporteur est responsable de tout transport terrestre entre l'aéronef et l'hébergement.
 - i. Le transporteur peut devoir déplacer un véhicule de soutien sur le lieu de déploiement si un déploiement prolongé est prévu. Le kilométrage du véhicule incombe au transporteur.

8,4. Camps de base

- a. Les pilotes et le personnel technique du transporteur doivent être prêts à vivre dans des camps de base si nécessaire.
- b. L'hébergement dans les camps de base répondra aux spécifications de Transports Canada pour les pilotes.