



Services du matériel et des acquisitions  
Poste 9W067,  
200, rue Kent  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0E6

**FP802-140006**

11 septembre 2014

**Objet : DEMANDE DE PROPOSITION : FP802-140006  
TRANSPORT DE CHARGES LOURDES : TRANSPORT DE DEUX  
PATROUILLEURS SEMI-HAUTURIERS JUSQU'À LA CÔTE DU  
PACIFIQUE**

### **ADDENDA N° 5**

Pour faire suite à la documentation d'accompagnement de l'appel d'offres susmentionné affiché sur le site de service électronique d'appels d'offres du gouvernement (SEAOG), l'Addenda n° 5 est émis.

#### **Question 1 :**

À des fins de clarté, pourriez-vous expliquer ce que signifie une masse à vide de 230 tonnes? S'agit-il du poids en lourd du navire? Sinon, quel est le poids en lourd du navire?

#### **Réponse 1 :**

Le déplacement à l'état léger (sans eau, carburant, provisions ou équipage) d'un patrouilleur semi-hauturier du constructeur est de 222,762 tonnes métriques. Une fois l'équipement opérationnel de la Garde côtière canadienne (GCC) installé, ce déplacement s'élève à environ 230 tonnes métriques. Le déplacement en fonctionnement avec une charge complète de carburant, d'eau, de provisions et un équipage complet varie de 265,8 à 266 tonnes métriques, mais les patrouilleurs semi-hauturiers ne seront pas livrés dans de telles conditions.

#### **Question 2:**

La GCC offrira-t-elle des instructions (probablement par l'intermédiaire d'Irving) concernant le positionnement adéquat des élingues avant le levage?

#### **Réponse 2 :**

La GCC ne fournira qu'un plan d'amarrage offert par le constructeur des patrouilleurs semi-hauturiers. Les entrepreneurs éventuels doivent calculer si leurs navires, y compris les appareils et l'équipement de levage, sont en mesure d'accomplir ce projet de transport de charges lourdes. Ils devront également recueillir de l'information au sujet des navires de la GCC, notamment par rapport à l'emplacement optimal des élingues de levage de



manière à prévenir les dommages. La GCC ne fournira aucun autre document et n'offrira aucun commentaire concernant tout autre document fourni.

**Question 3 :**

Après avoir vérifié minutieusement le document de l'appel d'offres de nouveau, j'ai remarqué que le document indique ce qui suit :

« Le soumissionnaire retenu doit souscrire une assurance pour les deux nouveaux navires de la GCC tout au long du transport ».

Dans votre addenda 2 – question 4, vous avez aujourd'hui répondu que le coût des patrouilleurs semi-hauturiers est de 25 000 000 \$ CA (la valeur de remplacement serait supérieure).

Voici nos questions

Quelle est la valeur assurée déclarée pour chaque navire?

**Réponse 3:**

La valeur de remplacement déclarée pour chaque patrouilleur semi-hauturier est de 25 000 000 \$ CA. L'assurance du transporteur doit suffire à remplacer le navire en cas de perte totale

**Question 4:**

Quelle est la franchise maximale pour chaque navire?

**Réponse 4:**

Ce montant pourrait varier selon le type de politique ou de couverture dont dispose le transporteur, c.-à.d. en vertu du contrat conclu entre la compagnie d'assurance et le transporteur. La GCC n'a aucun commentaire à émettre sur cette franchise, puisqu'il s'agit d'un aspect d'une entente commerciale privée.

**Question 5:**

Avez-vous également besoin d'une assurance contre le risque de guerre?

**Réponse 5:**

Si le transporteur propose de passer à proximité de pays en conflit ou de traverser une zone de guerre, il doit posséder une couverture suffisante afin de remplacer chacun des navires de la GCC et de réparer tout dommage survenu lorsque le transporteur est responsable des navires, peu importe la source de ces dommages.

**Question 6:**

Pourriez-vous accorder une renonciation aux droits de subrogation et une coassurance (au transporteur/au propriétaire du navire, etc.)?



**Réponse 6:**

Non, la GCC n'accordera aucune exemption des droits d'assurances.

Remarque : la valeur des assurances est habituellement fondée sur le coût de remplacement, le coût du transport ainsi qu'un certain pourcentage (environ 10 %). Nous supposons ainsi l'utilisation d'assurances tous risques.

**Question 7:**

Si les navires sont déchargés dans la baie Puget (comme nous l'avons fait par le passé pour des navires de la GCC0), l'assurance prendra-t-elle fin au moment où les navires sont mis à l'eau, lorsque l'équipement du navire sera déconnecté OU se poursuivra-t-elle tout au long du transport (effectué par le personnel de la GCC) de la baie Puget (p. ex., de Port Townsend, Port Angeles ou Anacortes) jusqu'à Victoria ou Esquimalt, en Colombie-Britannique?

Si aucun employé de la GCC n'est disponible, nous pouvons fournir du personnel pour la dernière étape du transport, comme nous l'avons fait par le passé, mais en sens inverse.

**Réponse 7:**

L'assurance pourra arriver à échéance lorsque le transporteur offrira de confier les deux navires de la GCC au personnel de la GCC et que cette dernière acceptera la responsabilité des navires; afin d'être acceptés, les deux navires doivent être en parfait état.

**Question 8:**

Pouvez-vous indiquer l'emplacement du centre de gravité des navires?

**Réponse 8:**

Le centre de gravité longitudinal de chaque navire se situe à 16,15 mètres devant la membrure zéro (la poupe). Le centre de gravité vertical se situe à 3,08 mètres au-dessus de la ligne de fond (la quille).

**Question 9:**

En ce qui concerne les fixations et l'arrimage pendant le transport, peut-on souder et fixer de l'équipement aux patrouilleurs semi-hauturiers?

**Réponse 9:**

Aucune soudure n'est autorisée sur la coque en acier de 4 mm.

**Question 10:**

Des spécifications sont-elles disponibles aux fins de consultation concernant les exigences ou les méthodes de gréement? On tient à assurer l'intégrité structurale des patrouilleurs semi-hauturiers pendant le levage.



**Réponse 10:**

Voir R2 fournie précédemment. La GCC ne fournira qu'un plan d'amarrage offert par le constructeur des patrouilleurs semi-hauturiers. Les entrepreneurs éventuels doivent calculer si leurs navires, y compris les appareils et l'équipement de levage, sont en mesure d'accomplir ce projet de transport de charges lourdes. Ils devront également recueillir de l'information au sujet des navires de la GCC, notamment par rapport à l'emplacement optimal des élingues de levage de manière à prévenir les dommages. . La GCC ne fournira aucun autre document et n'offrira aucun commentaire concernant tout autre document fourni.

**Question 11:**

Le plan d'amarrage prévoit-il un nombre limité de selles? Est-il possible de changer la position et le nombre de selles utilisées pour le transport des patrouilleurs semi-hauturiers? Quelles sont les limites relatives aux selles, c.-à-d. le nombre, la largeur, la taille, etc.?

**Réponse 11:**

Le nombre et la position des supports, des selles et des blocs indiqués dans le plan d'amarrage du constructeur devraient être considérés comme des valeurs minimales. Si le transporteur change la position et le nombre de supports, de selles et de blocs afin d'employer une configuration différente de celle indiquée dans le plan d'amarrage fourni, il doit assumer le risque et prouver que ses assurances pourront couvrir tout dommage éventuel découlant de ce changement.

**Question 12:**

Qui est responsable d'assurer l'intégrité structurale des patrouilleurs semi-hauturiers en ce qui concerne les méthodes de transport et de fixation?

**Réponse 12:**

L'entrepreneur retenu pour le transport de charges lourdes devra calculer toutes les charges et les manipuler avec attention pendant la première étape afin de réussir le transport de charges lourdes. Les capacités des grues, des appareils de levage, des fixations, des courroies, des selles, des supports et des berceaux de l'entrepreneur permettant de soutenir la charge doivent avoir été indiquées dans le cycle de planification de l'entrepreneur avant la soumission.

**Question 13:**

Peut-on transporter d'autres marchandises (qui n'ont aucun lien avec le projet) en plus des patrouilleurs semi-hauturiers? Dans l'affirmative, peut-on livrer d'autres marchandises à d'autres ports internationaux pendant le transport des patrouilleurs semi-hauturiers? Y a-t-il des limites commerciales dont nous devrions être avisés pour ces types d'activités?

**Réponse 13:**

Oui, il est possible de transporter d'autres marchandises avec les patrouilleurs semi-hauturiers de la GCC.



**Question 14:**

À quelle date désirez-vous que les navires soient livrés?

**Réponse 14:**

Les deux navires de la GCC, envoyés en aller simple par transport de charges lourdes à partir de Halifax, en Nouvelle-Écosse sur la côte atlantique du Canada, jusqu'au de destination, à Victoria, en Colombie-Britannique sur la côte pacifique du Canada, doivent être livrés le plus tôt possible après la fin des travaux le 1<sup>er</sup> novembre 2014 et avant la date d'échéance le 30 septembre 2015.

**Question 15:**

Aurons-nous jusqu'à deux jours pour accéder à la jetée de la base de la GCC à Victoria pour effectuer les opérations de déchargement des patrouilleurs semi-hauturiers? Si aucune mesure d'accès à la jetée n'est prévue à la base de la GCC, la GCC acceptera-t-elle par contrat la livraison des patrouilleurs semi-hauturiers par l'un des navires de la GCC rattachés à Victoria au quai ou à la jetée dans la zone de l'arrière-port ou de l'avant-port de Victoria?

**Réponse 15:**

Oui, la livraison des navires à un autre endroit en Colombie-Britannique, près de la destination désirée à Victoria, est tout à fait possible.

**Question 16:**

Je ne suis pas encore sûr du poids de ce patrouilleur et il est absolument essentiel que j'obtienne l'information exacte afin de choisir le navire qui convient. Dans les différents documents de questions et réponses, la question et la réponse suivantes ont été fournies :

Que valent les patrouilleurs?

**Réponse 16:**

Il s'agit de patrouilleurs semi-hauturiers de 43 mètres de longueur qui pèsent environ 230 tonnes (à vide). Ils valent 25,000,000 \$ chacun (la valeur de remplacement serait supérieure).

**Question 17:**

J'ai déjà demandé ce que vous entendiez par masse à vide et j'attends toujours une réponse. Il y a quelque temps, j'ai trouvé le document ci-joint qui décrivait les détails concernant le patrouilleur. Comme vous pouvez le constater, ce document indique que la masse du navire est de 76 tonnes nettes. Si je comprends bien, l'expression « tonne nette » équivaut à la masse du navire sans carburant, sans eau, etc. Afin de soulever une masse de 75 tonnes, j'ai besoin d'un type de grue particulier (équipement du navire); pour soulever une masse de 230 tonnes, j'ai besoin d'un type de grue complètement différent (équipement du navire). Veuillez indiquer la masse du navire au moment du levage.



**Réponse 17:**

La jauge brute de chaque patrouilleur semi-hauturier est de 253 tonnes et la jauge nette est de 75 tonnes. Ces chiffres de jauge ne sont pas représentatifs de la masse ou du déplacement de chaque navire; il s'agit de montants calculés de volume afin d'indiquer la capacité théorique de transport de marchandises de chaque navire.

Le déplacement à l'état lège (sans eau, carburant, provisions ou équipage) d'un patrouilleur semi-hauturier du constructeur est de 222,762 tonnes métriques. Une fois l'équipement opérationnel de la GCC installé, ce déplacement s'élève à environ 230 tonnes métriques. Le déplacement en fonctionnement avec une charge complète de carburant, d'eau, de provisions et un équipage complet varie de 265,8 à 266 tonnes métriques, mais les patrouilleurs semi-hauturiers ne seront pas livrés dans de telles conditions.

**Question 18A:**

(R) concernant l'appel d'offres ci-dessus, veuillez indiquer :

**Dates de livraison**

A-t-on défini la date de fin des travaux pour le transport des deux patrouilleurs par rapport à la « fin de l'automne ».

**Réponse 18A:**

Voir Q7 du 22 août, fournie précédemment : Les deux navires de la GCC, envoyés en aller simple par transport de charges lourdes à partir de Halifax, en Nouvelle-Écosse sur la côte atlantique du Canada, jusqu'à son port de destination, à Victoria, en Colombie-Britannique sur la côte pacifique du Canada, doivent être livrés le plus tôt possible après la fin des travaux le 1<sup>er</sup> novembre 2014 et avant la date d'échéance le 30 septembre 2015.

**Question 18B:**

**Berceaux**

Veuillez indiquer les coordonnées des personnes-ressources à Irving Shipbuilding au cas où

l'on juge nécessaire de discuter de la conception des berceaux pour ces navires.

**Réponse 18B :**

Les soumissionnaires doivent prévoir leurs propres personnes-ressources chez Irving Shipbuilding si une telle mesure est jugée nécessaire.



Fisheries and Oceans  
Canada

Pêches et Océans  
Canada

**Question 18C:**  
**Exemption du pavillon**

Veillez confirmer que, si une exemption est accordée à un navire battant pavillon étranger/un armateur étranger, le ministère des Pêches et des

Océans sera responsable des dispositions de cette exemption du pavillon.

**Réponse 18C :**

Les soumissionnaires doivent intégrer l'ensemble des frais et des tarifs dans leur prix de soumission, y compris les frais d'obtention et de conservation d'une licence de cabotage de manière autonome. Il ne revient pas au ministère des Pêches et des Océans d'effectuer les activités liées aux licences requises dans les eaux canadiennes.

Toutes les autres modalités de la présente exigence demeurent inchangées  
Je vous prie d'agréer, Monsieur, Madame, l'expression de mes meilleurs sentiments.

**Natasha Blackstein**  
Agent de marchés  
Services du matériel et des acquisitions