



RETURN BIDS TO:

RETOURNER LES SOUMISSIONS À:

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

1713 Bedford Row

Halifax, N.S./Halifax, (N.É.)

B3J 1T3

Nova Scotia

Bid Fax: (902) 496-5016

Revision to a Request for Supply Arrangement - Révision à une demande pour un arrangement en matière d'approvisionnement

The referenced document is hereby revised; unless
otherwise indicated, all other terms and conditions of
the Solicitation remain the same.

Ce document est par la présente révisé; sauf
indication contraire, les modalités de l'invitation
demeurent les mêmes.

Comments - Commentaires

Vendor/Firm Name and Address

Raison sociale et adresse du
fournisseur/de l'entrepreneur

Issuing Office - Bureau de distribution

Atlantic Region Acquisitions/Région de l'Atlantique
Acquisitions
1713 Bedford Row
Halifax, N.S./Halifax, (N.É.)
B3J 3C9
Nova Scot

Title - Sujet SA TIES Transport Canada		
Solicitation No. - N° de l'invitation E6HAL-160004/A		Date 2016-10-21
Client Reference No. - N° de référence du client E6HAL-16-0004		Amendment No. - N° modif. 003
File No. - N° de dossier HAL-5-75297 (308)	CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME	
GETS Reference No. - N° de référence de SEAG PW-\$HAL-308-9923		
Date of Original Request for Supply Arrangement Date de demande pour un arrangement en matière d'app. originale		2016-09-02
Solicitation Closes - L'invitation prend fin at - à 02:00 PM on - le 2016-11-07		Time Zone Fuseau horaire Atlantic Daylight Saving Time ADT
Address Enquiries to: - Adresser toutes questions à: LaBrash, Rachelle		Buyer Id - Id de l'acheteur hal308
Telephone No. - N° de téléphone (902) 496-5115 ()	FAX No. - N° de FAX (902) 496-5016	
Delivery Required - Livraison exigée		
Destination - of Goods, Services, and Construction: Destination - des biens, services et construction: DEPARTMENT OF PUBLIC WORKS AND GOVERNMENT SERVICES CANADA		
Security - Sécurité This revision does not change the security requirements of the solicitation. Cette révision ne change pas les besoins en matière de sécurité de l'invitation.		

Instructions: See Herein

Instructions: Voir aux présentes

Acknowledgement copy required Accusé de réception requis	Yes - Oui <input type="checkbox"/>	No - Non <input type="checkbox"/>
The Offeror hereby acknowledges this revision to its Offer. Le proposant constate, par la présente, cette révision à son offre.		
Signature	Date	
Name and title of person authorized to sign on behalf of offeror. (type or print) Nom et titre de la personne autorisée à signer au nom du proposant. (taper ou écrire en caractères d'imprimerie)		
For the Minister - Pour le Ministre		

La modification 003 est soulevée à répondre aux questions des soumissionnaires et pour et pour prolonger la date de clôture des soumissions.

*La date de clôture des soumissions est amendée à **14:00 ATL le 7 novembre 2016.***

Q1 : Réf. : 6.1.1.1. : Notre ingénieur le plus ancien a obtenu un agrément d'ingénieur (ing.) en 1981 en Nouvelle-Écosse. Il a suivi des études universitaires à l'étranger, mais son université a fermé vers 1992 et ne figure pas sur la liste du CCI. Par conséquent, il ne serait pas admissible selon l'une des exigences énoncées. Suggestion : L'ingénieur doit avoir un diplôme universitaire et doit avoir un agrément d'ingénieur en règle auprès de l'une des associations d'ingénieurs professionnels de l'Est du Canada.

6.1.2 Prescriptions en matière de qualifications

6.1.1.1 L'ingénieur doit détenir un diplôme universitaire provenant :

- i. d'un programme accrédité de génie par le Conseil canadien des ingénieurs (CCI), ou
- ii. d'un établissement d'enseignement inscrit dans la liste canadienne des établissements d'enseignement étrangers en ingénierie ainsi que les qualifications professionnelles, ou
- iii. d'un programme de génie reconnu par un groupe accrédité par un ordre d'ingénieur qui a signé un accord de reconnaissance mutuelle avec Ingénieurs Canada, ou
- iv. Si le candidat possède un diplôme non accrédité par le CCI, ses diplômes en ingénierie dans une discipline appropriée doivent équivaloir à un diplôme accrédité par le CCI et le candidat devra recevoir une recommandation provenant d'un Programme d'évaluation des diplômes internationaux en génie (PEDIG)

6.1.1.2 L'ingénieur doit avoir ou être réputé admissible à un titre d'ingénieur professionnel provenant d'une institution provinciale reconnue.

6.1.1.3 L'ingénieur principal doit posséder un minimum de dix (10) ans d'expérience pertinente.
L'ingénieur intermédiaire doit posséder un minimum de cinq (5) ans d'expérience pertinente.

R1 : Le document de l'appel d'offres a été modifié ci-dessous en réponse à cette question.

Q2 : Réf. 6.2.2.4 et 6.3.2.4 : En ce qui concerne le domaine d'expertise de la navigation et de la tenue en mer, le spécialiste technique et le technologue doivent avoir un brevet de « capitaine au long cours » ou de « capitaine, à proximité du littoral ». Compte tenu des domaines d'expertise au titre de l'article 4.3 – Navigation et tenue du navire, la liste indique tous les domaines d'expertise qu'un architecte naval devrait normalement maîtriser. La seule exception pourrait être l'article 4.3.12 – Gestion de la sécurité des passagers. Suggestion : L'exigence 4.3.12 a été déplacée vers l'article 4.4 Services de santé et de sécurité. Dans ce cas, le « capitaine au long cours » et le « capitaine, à proximité du littoral » peuvent

être supprimés. Commentaire : Il convient de noter que si un « capitaine au long cours » ou un « capitaine, à proximité du littoral » est requis, il ou elle doit avoir une expérience des navires à passagers, car un commandant de remorqueur, par exemple, aurait peu d'expérience en gestion de la sécurité des passagers exigée à l'article 4.3.12.

R2 : Le but est d'avoir accès à des personnes qui ont une expérience opérationnelle à bord des navires comme officiers de navigation ou mécaniciens de marine principaux et ont des connaissances et de l'expérience dans ces domaines.

Q3 : Un spécialiste technique principal et un technologue principal ayant des cartes de qualification de 1^{re} et 2^e classes, respectivement, sont indiqués comme étant obligatoires pour le domaine d'expertise du génie maritime dans le tableau 1 et le tableau 5 de l'annexe B de la DAMA. Un ingénieur principal et un ingénieur seront-ils acceptés comme remplaçants de ceux-ci?

R3 : Le but est d'avoir accès à des personnes qui ont une expérience opérationnelle à bord des navires à titre de mécaniciens de marine. Il n'y a donc pas de substitution de l'une ou l'autre de ces exigences.

Q4 : Un membre du personnel qualifié en tant qu'ingénieur principal sera-t-il accepté à la place du spécialiste technique principal ou du technologue principal obligatoire indiqué dans le tableau 1 (et les tableaux 4 à 11) de l'annexe B de la DAMA? De même, un membre du personnel qualifié en tant que spécialiste technique principal sera-t-il accepté à la place du technologue principal obligatoire?

R4 : Cette question est traitée dans la section 4.1.7 de la page B-2. Veuillez noter également que le tableau 1 ci-dessous a été révisé.

Q5 : Le document d'appel d'offres ne fait aucune référence à un mécanisme permettant d'ajouter des ressources supplémentaires à la liste des ressources qualifiées après l'attribution du contrat. Étant donné que la durée du contrat est ouverte, il est probable que les entrepreneurs soient confrontés à des départs d'employés pendant la durée du contrat. Ils pourraient également être en mesure de faire qualifier, à une date ultérieure, des employés qui sont incapables de se qualifier pour le moment. Transports Canada serait-il disposé à inclure des dispositions qui permettent d'ajouter des membres du personnel à la liste de ceux qui sont capables de fournir un soutien en vertu du présent accord d'approvisionnement après l'attribution du contrat, tant qu'ils répondent aux critères d'évaluation nécessaires prévus à l'annexe B? Sans ces dispositions, la possibilité pour tous les entrepreneurs de répondre aux demandes pourrait diminuer au fil du temps – ce qui affaiblirait la concurrence.

R5 : L'article 6.7 a été modifié de façon à inclure des dispositions permettant aux entreprises qualifiées d'ajouter des domaines d'expertise ou de mettre à jour leur liste d'employés ou de sous-traitants. Lisez ce qui suit pour en savoir plus à ce sujet.

Q6 : Transports Canada envisagerait-il l'inclusion d'un article dans les modalités du contrat qui offre une limite de la responsabilité de l'entrepreneur semblable à celle du contrat des services de recherches et d'appuis techniques (TIES) de la Garde côtière canadienne (arrangement en matière d'approvisionnement F7048-090005/004/ML). Le texte suivant est un extrait de cet article :

« 12. Limite de la responsabilité de l'entrepreneur pour les dommages subis par le Canada

1. Cet article s'applique malgré toute autre disposition du marché et remplace l'article des conditions générales intitulé « Responsabilité ». Toute mention dans le présent article de dommages causés par l'entrepreneur comprend les dommages causés par ses employés, ainsi que ses sous-traitants, ses mandataires, et ses représentants, et leurs employés.

2. Que la réclamation soit fondée contractuellement, sur un délit civil ou un autre motif de poursuite, la responsabilité de l'entrepreneur pour tous les dommages subis par le Canada et causés par l'exécution ou la non-exécution du contrat par l'entrepreneur se limite à la valeur du contrat. Cette limite ne s'applique pas aux cas suivants :

- a) toute violation des droits de propriété intellectuelle;*
- b) tout manquement aux obligations de garantie.*

3. Chaque partie convient qu'elle est pleinement responsable des dommages qu'elle cause à un tiers dans le cadre du contrat, que la réclamation soit déposée par le tiers auprès du Canada ou de l'entrepreneur. Si le Canada doit, en raison d'une responsabilité conjointe et individuelle, payer un tiers pour des dommages causés par l'entrepreneur, l'entrepreneur doit rembourser ce montant au Canada.

En tant qu'entrepreneur responsable, notre organisation prend ses obligations contractuelles au sérieux et, par conséquent, s'assure d'avoir plus que les assurances suffisantes pour la protéger elle et ses clients en cas de problème. Il est impossible de s'assurer pour une responsabilité illimitée, donc l'acceptation de contrats sans limites adéquates pourrait mettre en péril l'avenir de l'organisation au détriment de ses clients.

R6 : Oui, l'appel d'offres a été modifié de façon à traduire cet ajout.

Q7 : L'exigence pour le fournisseur d'avoir un ingénieur architecte naval professionnel est-elle obligatoire?

R7 : Afin d'être sélectionné pour participer à l'AMA, le soumissionnaire doit se qualifier dans au moins deux domaines d'expertise du tableau 1. Afin de se qualifier pour l'exigence A. Architecture navale en particulier, le soumissionnaire doit fournir le nom d'un ingénieur principal et d'un spécialiste technique principal, en gardant à l'esprit que « [l]a personne-ressource qualifiée au niveau principal peut assumer le niveau intermédiaire », conformément à l'article 4.1.7 de la page B-2. Donc, oui, c'est une exigence obligatoire si le soumissionnaire souhaite se qualifier dans un domaine d'expertise nécessitant un ingénieur architecte naval professionnel.

Q8 : Le tableau 11 (page B-18) comprend des « O » dans la colonne à balises. Faut-il comprendre que ce sont des « A »?

R8 : Tous les domaines identifiés par un « O » dans le tableau 11 doivent être considérés comme étant un « A » ou atout. Le tableau a été mis à jour de façon à tenir compte de cette modification.

Q9 : Le paragraphe 5.1.5 de l'annexe B (page B-4) se lit comme suit : « [TRADUCTION] Notez que toutes les connaissances que l'entreprise indique dans son profil doivent être accessibles actuellement ». Pouvez-vous préciser si cela signifie que la preuve ne sera prise en considération que si les ressources

participant au projet qui sert d'élément de preuve sont incluses dans notre liste des ressources proposées pour cet appel d'offres? Ou suffit-il de démontrer la conformité en proposant des ressources qui ont un ensemble de compétences, une capacité et une expérience semblables à celles qui ont directement participé aux travaux?

R9 : Le but de cette section est de déterminer que l'organisation a une expérience actuelle et pertinente dans un domaine donné. Ainsi, toute preuve de l'expérience de l'organisation doit inclure la participation des ressources proposées pour cet appel d'offres.

Q10 : La Couronne confirmerait-elle que l'énoncé de la page B-10 (tableaux 4 à 11) peut également être appliqué au tableau 1? En d'autres termes, si la même personne peut être proposée pour plusieurs domaines d'expertise dans ce dernier cas, cet énoncé peut-il également être appliqué à l'autre?

Observation :

- Le paragraphe 4.1.5 de la page B-2 de l'annexe B, Plan d'évaluation technique stipule ce qui suit : « Le nom d'une personne ne peut figurer qu'une seule fois dans un domaine d'expertise donné ».

Mais :

- Le paragraphe 3 Plan d'évaluation technique, dans la case Instructions à l'intention du soumissionnaire, de la page B-10 de l'annexe B stipule ce qui suit : « La même personne peut être présentée pour plusieurs domaines d'expertise. Même si seulement une (1) ou deux (2) personnes sont obligatoires, toutes celles qui serviront à effectuer le travail doivent figurer dans ce tableau aux fins d'évaluation ».

R10 : Le libellé du paragraphe 4.1.5 est modifié ainsi : « Une personne peut être présentée pour plusieurs domaines d'expertise ».

Q11 : Les champs de spécialité impératifs indiqués dans le domaine d'expertise des technologies de l'information maritime figurant au tableau 11 de l'annexe B de la DAMA comprennent un large éventail de sujets. Il serait difficile pour une personne de démontrer une expérience importante et pertinente dans tous ces champs de spécialité. Cela obligerait aussi une entreprise plutôt diversifiée à employer les diverses personnes nécessaires pour répondre collectivement à ces exigences impératives en matière d'expérience. Nous notons que, contrairement au tableau 11, la DAMA du SETI de la GCC qui est, par ailleurs, très semblable a désigné tous les champs de spécialité figurant sur la liste des technologies de l'information marine comme étant des « atouts ». Cette modification peut réduire considérablement le nombre de soumissionnaires qualifiés dans ce domaine d'expertise et peut influencer sur la capacité d'utiliser l'AMA du SETI dans le cas des projets qui nécessitent plus d'un domaine d'expertise. Le Canada est-il prêt à désigner un plus grand nombre de champs de spécialité du tableau 11 comme étant « A » (atout) ou « O » (optionnel)?

R11 : Oui. Le tableau 11 de l'annexe B a été modifié. Voir ci-dessous.

Q12 : Les arrangements peuvent-ils être rédigés en français?

R12 : Oui

Q13 : *Section 3.1 de la DAMA, section I : Arrangement technique*

Dans son arrangement technique, le fournisseur doit expliquer et démontrer comment il entend satisfaire aux exigences et assurer l'exécution des travaux.

Étant donné qu'aucun travail particulier n'est décrit en détail dans la DAMA et que la capacité du fournisseur de se qualifier dépendra de certaines tâches, nous aimerions avoir des renseignements plus précis sur le contenu requis de l'arrangement technique.

R13 : Le document d'appel d'offres a été modifié ci-dessous.

Q14 : *Annexe A, section 1.2 : L'arrangement en matière d'approvisionnement (AMA) sera utilisé pour établir des contrats avec des entreprises et des organisations ayant une vaste expérience maritime pour des **affectations relativement mineures** et des tâches de projets liées à des travaux d'immobilisations, qui sont traités avec rapidité par le SETI.* Compte tenu du niveau de l'effort que nous devons fournir lors de la production de notre demande de qualification, nous aimerions connaître l'ampleur financière des projets qui seront offerts aux fournisseurs potentiels pour nous permettre d'évaluer la pertinence de notre entreprise de se qualifier pour cette demande.

R14 : La portée des projets vise l'appui du Programme des services de traversier de Transports Canada et d'autres organismes gouvernementaux. Bien qu'il soit difficile d'attribuer une valeur monétaire aux projets envisagés dans l'avenir immédiat, les fournisseurs potentiels devraient noter que des possibilités importantes devraient se présenter dans le cadre du présent arrangement en matière d'approvisionnement, au cours des années à venir.

Q15 : Une fois qu'on est qualifié pour cet AMA, quel sera le processus de passation des marchés du Canada? Les fournisseurs seront-ils soumis à des demandes de propositions techniques et financières pour tous les appels d'offres de Transports Canada?

R15 : Une fois que les fournisseurs sont qualifiés pour l'arrangement en matière d'approvisionnement, ils seront considérés comme étant techniquement conformes aux appels d'offres qui entrent dans le champ d'application du présent AMA. Lorsque cela est nécessaire, les appels d'offres seront directement diffusés aux fournisseurs qualifiés pour répondre aux besoins précis de Transports Canada. Les fournisseurs intéressés seront ensuite invités à soumettre des offres financières en réponse à ces appels.

Q16 : Nous avons trouvé quelques similitudes entre l'architecture navale (4.1), le génie maritime (4.2) et la navigation et tenue du navire (4.3).

- 4.1.7, 4.2.7 et 4.3.7 : Vérification de l'état des navires et recommandations;

- 4.2.14 et 4.3.13 : Gestion de l'entretien; notamment : analyse et planification des exigences en matière d'entretien selon des méthodologies reconnues; programmes d'entretien prévisionnel;
- 4.1.6 et 4.3.6 : Matériaux et matériel d'entretien en lien avec la construction des navires, du gréement et leurs systèmes ainsi que les peintures et recouvrements;
- 4.1.4 et 4.3.4 : Stabilité des navires en eaux libres et dans la glace;
- 4.1.5 et 4.3.5 : Systèmes de bord incluant l'aménagement des accommodations, mise à l'eau et récupération, portes étanches et fermetures, panneaux de cale, dispositifs anticorrosion, etc.

Pour éviter la redondance et les erreurs d'interprétation, il serait utile de définir les tâches de chaque domaine d'expertise.

R16 : On estime qu'il est inutile de décomposer davantage les tâches particulières. Les soumissionnaires sont encouragés à se concentrer sur la démonstration de l'expérience et de la connaissance de certaines tâches des différentes filières pour lesquelles ils postulent, en gardant à l'esprit qu'il est possible de se qualifier pour plusieurs filières.

Q17 : *Annexe A, section 6 : Niveaux professionnels*

Q17a 6.2.2.4 En ce qui concerne les exigences relatives au technicien spécialisé, le brevet de « capitaine au long cours » peut-il être considéré comme un atout, pas une exigence de qualification?

Nous estimons qu'un technicien supérieur en architecture navale possède toutes les compétences et les connaissances nécessaires pour répondre aux exigences du présent AMA et qu'il devrait être en mesure de se qualifier en tant que spécialiste technique ou technologue.

6.3.2.3 *En outre, pour ce qui est des domaines d'expertise liés au génie maritime, le technologue maritime doit détenir un brevet « d'officier mécanicien de deuxième classe, navire à moteur ou navire à vapeur » décerné par Transports Canada. Les certificats d'autres sources requièrent une preuve de validation émise par Transports Canada pour équivalence.*

Q17b - Pouvez-vous établir ou définir les domaines d'expertise liés au génie maritime?

Q17c - Étant donné que le spécialiste technique doit avoir un certificat de mécanicien de deuxième classe, le certificat de technologue peut-il être considéré comme un atout, pas une exigence de qualification?

6.3.2.4 [...] *le technologue maritime doit détenir un brevet de « capitaine, à proximité du littoral » décerné par Transports Canada.*

Q17d - Le certificat de technologue peut-il être un atout, pas une exigence de qualification?

R17 : Le but est d'avoir accès à des personnes qui ont une expérience opérationnelle à bord des navires comme officiers de navigation ou mécaniciens de marine principaux et ont des connaissances et de l'expérience dans ces domaines.

Q18 : La section 3.1 Instructions pour la préparation des arrangements se lit ainsi :

« Les prix doivent figurer dans l'arrangement financier seulement. Aucun prix ne doit être indiqué dans une autre section de l'arrangement. »

En outre, la section 4.1 Procédures d'évaluation se lit comme suit :

« Les arrangements reçus seront évalués par rapport à l'ensemble des exigences de la demande d'arrangements en matière d'approvisionnement, y compris les critères d'évaluation techniques et financiers. »

Cependant, je n'ai pu trouver aucune description des critères d'évaluation financiers, ni instructions quant à quel type d'information sur les prix est requis. Sont-elles manquantes ou est-ce votre intention de ne considérer que les propositions financières au moment de chaque demande de tâches?

R18 : Les propositions financières ne doivent pas être fournies jusqu'à la diffusion d'un appel d'offres relativement à un besoin particulier une fois que l'arrangement en matière d'arrangement est en place.

Q19 : Page A-9, annexe A :

6.1.1.2 L'ingénieur doit avoir ou être réputé admissible à un titre d'ingénieur professionnel provenant d'une institution provinciale reconnue.

Pouvez-vous préciser ce que cela signifie lorsque vous dites qu'un ingénieur doit être « réputé admissible à un titre d'ingénieur »? Dans quelles circonstances prévoyez-vous qu'une personne est « réputée admissible » sans détenir son titre professionnel?

R19 : L'expression « réputé admissible » vise à permettre une certaine souplesse au cas où un ingénieur peut être en train de terminer ou de renouveler une accréditation, avant la date de clôture de l'appel d'offres. Le travail que doit réaliser un ingénieur lorsque l'AMA est utilisé exige que cette inscription soit terminée.

Q20 : Si un domaine d'expertise comporte deux niveaux professionnels obligatoires, est-il nécessaire de préciser les deux niveaux professionnels? Par exemple, l'architecture navale nécessite un ingénieur principal et un ingénieur intermédiaire. Est-il possible de présenter deux ingénieurs principaux et se qualifier encore?

R20 : Conformément à la section 4.1.7 de l'annexe B, « [l]a personne-ressource qualifiée au niveau principal peut assumer le niveau intermédiaire ». À ce titre, deux ingénieurs principaux pourraient être présentés plutôt qu'un ingénieur principal et un ingénieur intermédiaire.

Q21 : Pourquoi un brevet de capitaine au long cours est-il requis pour le spécialiste technique dans le domaine d'expertise de la navigation et de la tenue du navire? Les champs de spécialité définissent l'expertise en ingénierie (par exemple, la conception des navires) bien mieux que l'expertise opérationnelle en navigation.

R21 : Le but est d'avoir accès à des personnes qui ont une expérience opérationnelle à bord des navires comme officiers de navigation principaux et ont des connaissances et de l'expérience dans ces domaines.

Q22 : Afin de se qualifier relativement à l'expertise en génie maritime, le soumissionnaire doit disposer d'un personnel ayant a) un diplôme ou un certificat, une carte de qualification d'ingénieur de première classe et 10 ans d'expérience, et b) une carte de qualification de deuxième classe et 10 ans d'expérience. La recherche de ces deux personnes sera difficile et ne devrait sans doute pas être nécessaire pour se qualifier au titre du génie maritime. On ne sait pas pourquoi les ingénieurs ne sont pas suffisants pour le domaine d'expertise du génie maritime.

R22 – Transports Canada :

Le but est d'avoir accès à des personnes qui ont une expérience opérationnelle à bord des navires à titre de mécaniciens de marine. Le tableau 1 ci-dessous a été révisé.

Le document de l'appel d'offres a été modifié comme suit :

En réponse à Q1, à la page A-9, supprimez la section 6.1.1.1 (iv) de l'annexe A dans son intégralité et remplacez-la par ce qui suit :

iv. En revanche, si le diplôme d'un candidat est celui d'un programme d'ingénierie non accrédité par le CCI; ses diplômes d'études d'ingénierie dans une discipline appropriée doivent équivaloir à un diplôme accrédité par le CCI à la suite d'une demande présentée au Programme d'évaluation des diplômes internationaux en génie (PEDIG) ***ou le diplôme doit avoir été accepté à l'inscription à titre d'ingénieur professionnel et le candidat doit être un membre en règle de l'une des associations d'ingénieurs professionnels du Canada.***

En réponse à Q5, à la page 9, supprimez la section 6.7 « Occasion de qualification continue » dans son intégralité et remplacez-la par ce qui suit :

6.7 Occasion de qualification continue, ajout et mise à jour

Une demande d'arrangement en matière d'approvisionnement sera émise conformément au processus mentionné ci-dessous afin de permettre à de nouveaux fournisseurs de devenir des fournisseurs qualifiés. Les fournisseurs qualifiés qui existent déjà et auxquels un AMA a été attribué ne seront pas tenus de soumettre un nouvel arrangement. ***Si les fournisseurs qualifiés existants souhaitent ajouter des domaines d'expertise ou mettre à jour leur liste du personnel ou des sous-traitants, ils peuvent le faire en communiquant avec l'autorité contractante par téléphone ou par courriel.***

Les nouveaux fournisseurs potentiels doivent communiquer avec le responsable de l'arrangement en matière d'approvisionnement par téléphone ou par courriel. Ces fournisseurs obtiendront les renseignements nécessaires et les documents à évaluer selon les mêmes lignes directrices et critères d'évaluation que ceux des fournisseurs qualifiés existants.

En réponse à Q6, à la page 10, insérez la section 6.11 Limite de la responsabilité de l'entrepreneur pour les dommages subis par le Canada, comme ci-dessous :

6.11 Limite de la responsabilité de l'entrepreneur pour les dommages subis par le Canada

1. Cet article s'applique malgré toute autre disposition du marché et remplace l'article des conditions générales intitulé « Responsabilité ». Toute mention dans le présent article de dommages causés par l'entrepreneur comprend les dommages causés par ses employés, ainsi que ses sous-traitants, ses mandataires, et ses représentants, et leurs employés.

2. Que la réclamation soit fondée contractuellement, sur un délit civil ou un autre motif de poursuite, la responsabilité de l'entrepreneur pour tous les dommages subis par le Canada et causés par l'exécution ou la non-exécution du contrat par l'entrepreneur se limite à la valeur du contrat. Cette limite ne s'applique pas aux cas suivants :

- a) toute violation des droits de propriété intellectuelle;
- b) tout manquement aux obligations de garantie.

3. Chaque partie convient qu'elle est pleinement responsable des dommages qu'elle cause à un tiers dans le cadre du contrat, que la réclamation soit déposée par le tiers auprès du Canada ou de l'entrepreneur. Si le Canada doit, en raison d'une responsabilité conjointe et individuelle, payer un tiers pour des dommages causés par l'entrepreneur, l'entrepreneur doit rembourser ce montant au Canada.

En réponse à Q8, supprimez le tableau 11 dans son intégralité et le remplacer par le tableau 11 révisé qui se trouve ci-dessous.

En réponse à Q10, à la page B-2, supprimez le paragraphe 4.1.5 « Plan d'évaluation technique » de l'annexe B dans son intégralité et le remplacer par ce qui suit :

4.1.5 Le nom d'une personne peut figurer dans plusieurs domaines d'expertise.

En réponse à Q11, supprimez le tableau 11 dans son intégralité et le remplacer par le tableau 11 révisé qui se trouve ci-dessous.

En réponse à Q13, à la page 6, supprimez le paragraphe I « Arrangement technique » de la section 3.1 dans son intégralité et le remplacer par ce qui suit :

Paragraphe I « Arrangement technique » de la section 3.1

Dans l'arrangement technique, les fournisseurs devraient expliquer et démontrer comment ils entendent répondre aux exigences *de l'arrangement en matière d'approvisionnement et comment ils seront en mesure de réaliser les travaux demandés.*

En réponse à Q22, à la page B-3, supprimez le tableau 1 dans son intégralité et le remplacer par le tableau 1 révisé qui se trouve ci-dessous. Notez que les sections révisées sont marquées d'un astérisque (*).

À la page A-11, supprimez la section 6.5.1 « Exigences de qualification » dans son intégralité et remplacez-la par le tableau 1 révisé qui se trouve ci-dessous.

6.5.1 Exigences de qualification

6.5.1.1 Un vérificateur intermédiaire doit détenir, au minimum, un diplôme d'études secondaires et avoir suivi avec succès le cours destiné aux vérificateurs principaux sur le Code international de gestion de la sécurité (Code ISM) offert par une société de classification, ou un établissement accrédité au Canada.

6.5.1.2 Un vérificateur intermédiaire doit posséder de l'expérience dans la réalisation, l'aide ou l'observation des vérifications d'un système de gestion de sécurité.

6.5.1.3 Un vérificateur intermédiaire doit posséder un minimum de dix (10) ans d'expérience pertinente relative à la gestion maritime.

6.5.1.4 Un vérificateur principal doit posséder, en plus de l'expérience énumérée aux sections 6.5.1.1 à 6.5.1.3, un brevet décerné par Transports Canada dans l'une ou l'autre des catégories suivantes :

- a) « Brevet de mécanicien de première classe (navire à moteur ou vapeur) »
- b) « Brevet de mécanicien de deuxième classe (navire à moteur ou vapeur) »
- c) « Capitaine au long cours »
- d) « Capitaine, à proximité du littoral »

OU

Être un architecte naval, c'est-à-dire un spécialiste technique (conformément à la section 6.2)

Les certificats d'autres sources requièrent une preuve de validation émise par Transports Canada pour équivalence.

Toutes les autres modalités demeurent inchangées.

Tableau 11 Technologies de l'information maritime

Technologies de l'information maritime									
Discipline professionnelle		Technologue principal							
Niveau professionnel									
Nom du candidat ou de la candidate :									
Page de référence									
M.2 Preuve de scolarité (O/N)									
M.2 Années d'expérience									
Domaines de spécialité		Expérience (O/N)		Paragr.	Expérience (O/N)	Paragr.	Expérience (O/N)	Paragr.	Expérience (O/N)
1. Réseaux de communication vocale, de données et de communication universelle		<u>A</u>							
2. Systèmes informatiques (matériel, logiciels et technologies connexes)		<u>I</u>							
3. Nouvelles technologies en télécommunications et en information et leurs applications		<u>A</u>							
4. Services de télécommunications, ainsi que les exigences et normes réglementaires		<u>A</u>							
5. Réseaux étendus, satellite, services d'approvisionnement des transporteurs		<u>A</u>							
6. Normes pour systèmes d'information		<u>I</u>							
7. Réseaux câblés et réseaux sans fil, matériel, logiciels, puissance, refroidissement, surveillance, sécurité et gestion		<u>I</u>							
8. Gestion des correctifs à distance pour connectivité sujette à caution		<u>A</u>							
9. Meilleures pratiques de conception de réseaux		<u>A</u>							
10. Systèmes de contrôle des communications		<u>A</u>							
11. Systèmes de télésurveillance et télémaintenance		<u>I</u>							
12. Administration des bases de données techniques		<u>A</u>							
13. Programmation personnalisée et applications		<u>A</u>							
14. Sécurité TI		<u>A</u>							
15. Reprise après sinistre et gestion de la continuité des activités		<u>A</u>							

[illegible]

Sollicitation No. – N° de l'invitation
E6HAL-160004/A/A
Client Ref. No. – N° de réf. du client
E6HAL-16-0004

Mod. No. - N° de la modif.
003
File No. – N° du dossier
HAL-5-75297

Buyer ID – Id de l'acheteur
HAL308
CCC No./N° CCC – FMS No./N° VME

Cette page a été intentionnellement laissée blanche