



**RETURN BIDS TO:**

**RETOURNER LES SOUMISSIONS À:**

**Bid Receiving - PWGSC / Réception des soumissions -  
TPSGC**

**11 Laurier St. / 11, rue Laurier**

**Place du Portage , Phase III**

**Core 0B2 / Noyau 0B2**

**Gatineau**

**Québec**

**K1A 0S5**

**Bid Fax: (819) 997-9776**

**SOLICITATION AMENDMENT  
MODIFICATION DE L'INVITATION**

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**

CE DOCUMENT CONTIENT DES EXIGENCES  
RELATIVES À LA SÉCURITÉ.

**Vendor/Firm Name and Address**

**Raison sociale et adresse du  
fournisseur/de l'entrepreneur**

**Issuing Office - Bureau de distribution**

Marine Machinery and Services / Machineries et  
services maritimes

11 Laurier St. / 11, rue Laurier

6C2, Place du Portage

Gatineau

Québec

K1A 0S5

<b>Title - Sujet</b> Programme délégation inspection obl	
<b>Solicitation No. - N° de l'invitation</b> F7044-150039/B	<b>Amendment No. - N° modif.</b> 001
<b>Client Reference No. - N° de référence du client</b> F7044-150039	<b>Date</b> 2018-02-28
<b>GETS Reference No. - N° de référence de SEAG</b> PW-\$\$ML-029-26670	
<b>File No. - N° de dossier</b> 029ml.F7044-150039	<b>CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME</b>
<b>Solicitation Closes - L'invitation prend fin at - à 02:00 PM on - le 2018-03-16</b>	<b>Time Zone</b> Fuseau horaire Eastern Daylight Saving Time EDT
<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> Guay, Yvan	<b>Buyer Id - Id de l'acheteur</b> 029ml
<b>Telephone No. - N° de téléphone</b> (819) 420-2907 ( )	<b>FAX No. - N° de FAX</b> (819) 956-0897
<b>Destination - of Goods, Services, and Construction:</b> <b>Destination - des biens, services et construction:</b>	

**Instructions: See Herein**

**Instructions: Voir aux présentes**

<b>Delivery Required - Livraison exigée</b>	<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 (type or print)</b> <b>Nom et titre de la personne autorisée à signer au nom du fournisseur/ de l'entrepreneur (taper ou écrire en caractères d'imprimerie)</b>	
<b>Signature</b>	<b>Date</b>

Cette Modification 001 à la Demande de Proposition (DDP) est émise afin de prolonger la date de clôture d'une semaine, fournir le jeu 1 de questions et réponses et modifier les clauses de la DDP tel qu'indiqué ci-dessous.

## **Jeu 1 de Questions et Réponses**

### **Question 1:**

Incorporation des Règles de l'organisation aux Articles de la convention, comprenant que l'organisation doit posséder les certificats et les rapports connexes, avec le même montant de contrôle dans l'éventualité d'un conflit avec un autre terme.

Raison : Les Règles de l'organisation sont que pour se conformer avec la classe, sont établies avec, et ainsi font partis intégral des services. La propriété des certifications et des rapports est une exigence des Règles (Règles Partie 1, Ch.1 Section.10); le client est fourni une licence globale à utiliser les certificats et les rapports aux fins ordinaires. Le certificat et les rapports sont un énoncé de l'organisation de l'état du navire en référence aux Règles. Ceci est seulement l'énoncé de l'organisation, et nous avons la seule autorité pour interpréter nos Règles, évaluer la conformité du navire avec les Règles, et émettre le certificat. De plus, à l'intérieur de ce rôle, si un navire ne se conforme plus à nos Règles, notre organisation doit être capable d'émettre des conditions sur le certificat, et/ou suspendre/enlever si la non-conformité continue.

**Réponse 1: Changé.** Le Canada accepte d'ajuster les Articles de la convention afin d'adresser les préoccupations relatives aux Règles de l'organisation.

**À la page 17 de 67, clause 7.1 :**

Insérer :

#### **7.1.4 Règles de l'organisation**

7.1.4.1 Afin de promouvoir un réseau de transport efficace et d'encourager l'harmonisation des pratiques maritimes, Transports Canada a conclu des accords officiels avec certaines sociétés de classification, en vertu des pouvoirs de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada. Ces accords visent la délégation des fonctions d'inspection et de certification obligatoires.

7.1.4.2 Lorsqu'une société de classification conclut un accord avec Transports Canada, elle est qualifiée d'organisation reconnue (OR), en vertu de la réglementation.

7.1.4.3 Les sociétés de classification exercent déjà ces fonctions partout au monde et possèdent une vaste expertise dans la construction et l'exploitation des navires modernes. Le Programme réduit ainsi le chevauchement des efforts. En déléguant les fonctions d'inspection et de certification aux organisations reconnues, Transports Canada peut surveiller le rendement de ces dernières et des exploitants de bâtiments au moyen de visites planifiées et non planifiées des bâtiments. Dans le cadre du Programme de délégation, les bâtiments feront l'objet d'une plus grande surveillance au chapitre de la sécurité.

7.1.4.4 Transports Canada a rédigé une série de documents pour régir la mise en oeuvre et le fonctionnement du Programme de délégation des inspections obligatoires. La politique décrit les exigences de haut niveau du Programme de délégation. Le processus d'inscription des bâtiments et de surveillance des bâtiments, une fois qu'ils sont inscrits, est décrit dans deux procédures faisant partie du Programme de délégation des inspections obligatoires.

#### 7.1.4.5 Documents connexes

(a) Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada.

<http://laws.justice.gc.ca/fra/lois/C-10.15/>

(b) Autorisation et accord régissant la délégation de fonctions légales de certification des navires immatriculés au Canada

<http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-tp13585-politiques-menu-4145.htm>

(c) Publication – TP 13585 – Procédure – Les procédures d'inscriptions au Programme de délégation des inspections obligatoires (PDIO).

<http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-tp13585-procedures-menu-3502.htm>

(d) Publication – TP 13585 – Procédure - Les procédures de maintien au Programme de délégation des inspections obligatoires (PDIO).

<http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-tp13585-procedures-menu-3504.htm>

(e) Volet III, Directive de travail – Directives de travail relatives au PDIO

#### **Question 2:**

Modifier les limites de la responsabilité de l'entrepreneur dans la DDP, Partie 7.13 pour réduire le montant total (DDP 7.13(2)) et enlever la clause 7.13(4)

- a. Raison: mettre la limite à une valeur commensurable avec la valeur anticipée du contrat.

**Réponse 2: Changé.** Le Canada accepte de changer le plafond de la limite de responsabilité.

**À la page 24 de 67, clause 7.13 :**

#### **Au paragraphe 2 :**

##### Effacer :

« Que la réclamation soit fondée contractuellement, sur un délit civil (comprenant la négligence) 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 10 M\$ par événement ou occurrence à un montant annuel combiné de 20 M\$ pour les pertes ou les dommages survenus lors de toute année d'exécution du contrat, chaque année commençant à la date de la mise en vigueur du contrat ou son anniversaire. »

**Insérer :**

« Que la réclamation soit fondée contractuellement, sur un délit civil (comprenant la négligence) 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 10 M\$. »

**Au paragraphe 4 : aucun changement**

**Au paragraphe 5 :**

Effacer : 40 M\$

Insérer : 10 M\$

**À l'Annexe « D » Exigences en matière d'assurance, paragraphe 1 :**

Effacer : 2 000 000 \$

Insérer : 10 000 000 \$

**Question 3:**

Enlever l'obligation de fournir une copie certifiée des politiques d'assurance (DDP Partie 7.12)  
Raison : De telles politiques sont confidentielles au fournisseur. Nous pouvons fournir des certificats d'assurance qui démontrent l'assurance requise au contrat.

**Réponse 3: Aucun changement** à la clause 7.12 de la DDP. Le Canada demande les copies des certificats d'assurance. Le Canada acceptera de protéger ces renseignements à la demande du fournisseur.

**Question 4:**

Clarifier que la cote d'assurance peut être changé à A.M. Best ou une cotation équivalente (DDP, clause 7.12)

- a. Raison: Notre organisation est cotée sur une échelle S&P et Moody's et non A.M. Best.

**Réponse 4: Changé.**

Le Canada est disposé à accepter l'équivalence à l'échelle A.M. Best, tel que S&P et Moody's.

**À la page 25 de 67, clause 7.12 :**

Effacer : cote A.M. Best d'au moins A-

Insérer : cote A.M. Best ou l'équivalent (ex. S&P, Moody's, etc.)

**Question 5:**

Modifier l'obligation de marquer certains livrables (incluant classification et certificats obligatoires) avec les avis de droits de propriété établis dans le CCUA 4007 03 02.

(a) Raison : le format des certificats est déjà établi selon un format approuvé. Les certificats de type commun doivent être consistents à tous les clients. De plus, certains certificats ont un format défini par l'autorité statutaire (ex. MARPOL), et notre organisation n'a pas l'autorité pour y apporter des changements.

**Réponse 5: Aucun changement** à 4007 03 2 de la clause 7.2.2.

La GCC et SPAC sont d'accord que pour les navires classés, les formulaires et les certificats émis par l'OR ne peuvent pas être changés. Cependant, pour les navires non classés, l'OR devra subvenir aux exigences et livrables requis par la GCC pour les travaux de base. Pour les travaux émergents, les détails des formulaires et certificats seront donnés lors de l'Autorisation de tâche.

**Question 6:**

**3.1 Travaux de base – Généralités**

Navires nouvellement construits (navires) – tous les navires qui seront construits au cours des cinq prochaines années; ces navires seront conformes à la classe et inscrits au PDIO au moment de leur livraison. L'entrepreneur les conservera dans le PDIO et maintiendra leur conformité à la classe (un transfert de classe peut s'appliquer à l'entrepreneur s'il n'est pas l'OR actuelle). Il y a en ce moment, dix (10) bateaux de sauvetage SAR qui remplaceront directement des bateaux existants tel qu'indiqué dans l'appendice 1 de l'annexe A.

Ce que nous comprenons/interprétons : les nouvelles constructions seront prises en classe par l'OR gagnant et les projets pour les nouvelles constructions seront assujettis à un processus de proposition séparé. SVP, confirmez.

**Réponse 6: Aucun changement** à la clause 3.1 de l'EDT.

Présentement, les nouvelles constructions resteront sous la supervision de l'OR qui surveille la construction et le transfert de classe à l'OR gagnant se fera après la livraison.

Les nouveaux contrats pour les autres nouvelles constructions n'ont pas encore été accordés seront assujettis à un processus d'appel d'offres séparé.

**Question 7:**

Si notre compréhension est correcte, le paragraphe ci-dessous pour l'inscription des navires nouvellement construits au PDIO au début d'un projet devrait être considéré non pertinent:

**7.2.1 Produits à livrer administratifs touchant à l'inscription au PDIO**

**« Dans le cas d'un navire nouvellement construit, les documents à remettre à la SMTCC sont les suivants :**

- a. Un calendrier de construction préliminaire;
- b. Une indication des exemptions réglementaires ou des équivalences requises, ainsi que toute question non réglementaire qui nécessite la contribution de la SMTCC;
- c. Une lettre de l'OR sélectionnée indiquant que le navire est conforme à la classe ou le sera auprès de l'OR et que cette dernière consent à accepter le navire dans le PDIO;
- d. Une confirmation indiquant que le navire sera construit conformément aux exigences canadiennes et aux règles de la classe pour l'OR sélectionnée;

- e. Une description de projet préparée par l'OR, conformément à la section des instructions de travail consacrée à la description du projet, en consultation avec le RA, qui inclut un examen des règlements, classes, normes et regroupements applicables conformément aux règlements nationaux et internationaux pertinents, et les exemptions et équivalences proposées. »

### **Réponse 7: Changé.**

La section indiquée à propos des navires nouvellement construits au 7.2.1 de l'EDT est non pertinente à la portée des travaux de la DDP et est effacée.

**À la page 35 de 67, clause 7.2.1 de l'EDT :**

Effacer : le paragraphe ci-dessus à propos des navires nouvellement construits.

### **Question 8:**

#### **7. Produits à livrer**

##### **7.1 Format et langue des produits à livrer**

Tous les commentaires ou les avis d'approbation de l'entrepreneur figurant sur les dessins doivent être exécutés dans AutoCAD, dans la version en vigueur pertinente à la date de production des documents. À moins d'une indication contraire, tous les produits à livrer dans AutoCAD doivent être remis en format papier et en format électronique.

Est-ce que le PDF est accepté comme équivalent? Est-ce que seulement en format électronique est suffisant?

### **Réponse 8: Changé.**

Les documents PDF sont acceptés pour les approbations et commentaires. Le format électronique est suffisant. Ce paragraphe de la DDP a été reformulé conformément.

**À la page 32 de 67, clause 7.1 de l'EDT :**

Effacer : Tous les commentaires ou les avis d'approbation de l'entrepreneur figurant sur les dessins doivent être exécutés dans AutoCAD, dans la version en vigueur pertinente à la date de production des documents. À moins d'une indication contraire, tous les produits à livrer dans AutoCAD doivent être remis en format papier et en format électronique.

Insérer : Tous les commentaires ou les avis d'approbation de l'entrepreneur figurant sur les dessins doivent être exécutés dans AutoCAD ou PDF, dans la version en vigueur pertinente à la date de production des documents. À moins d'une indication contraire, tous les produits à livrer doivent être remis en format électronique.

### **Question 9:**

G1.4 les acronymes dans la version anglaise semblent incorrects : OOFV? MSPV? Exemples de rapport de levé de renouvellement (rapport de levé qui comprend l'inspection de l'extérieur du fond du navire), en anglais et en français, pour les cinq (5) types de navires suivants : 1) BGL, 2) NPGRA, 3) NHSO, 4) PSH, 5) bateau de sauvetage SAR.

**Réponse 9: Changé dans la version anglaise seulement.**

Dans la version anglaise OOFV est incorrect et est changé pour OOSV: « Offshore Oceanographic Science Vessel ».

MSPV cependant est correct et veut dire: « Mid-Shore Patrol Vessels ».

**Question 10:**

**RELIÉ À LA SÉCURITÉ**

Nous notons que la Section 7.3 demande des exigences relatives à la sécurité pour ce projet. Pour mieux comprendre ces exigences, nous demandons si possible une liste de tous les documents qui serait inscrits en conformité avec le Manuel de la sécurité industrielle, Section 502. Si cette information est sécurisée, cela peut être discuté avec notre officier de sécurité.

**Réponse 10: Aucun changement.** La clause 7.3 de la DDP, Exigences relatives à la sécurité. Le texte de cette clause a été préparé basé sur le Liste de vérification des exigences relatives à la sécurité dans la DDP à l'Annexe "C".

**Question 11: Cette question à caractère exclusif à propos du parrainage a été répondue directement au fournisseur.**

**Question 12:**

**Appendice 1 à l'Annexe A (Référence au tableau Excel)**

Pouvez-vous confirmé que le temps donné pour les cales sèches est pour **chacune** des cales sèches et que le temps donné pour les périodes de réparations est pour **chaque** année? Nous assumons aussi que pour l'année d'une cale sèche, il n'y a pas de période de réparations pour cette année. CETTE CLARIFICATION EST IMPORTANTE POUR SOUMISSIONNER. UNE RÉPONSE RAPIDE SERAIT APPRÉCIÉE.

**Réponse 12: Aucun changement.**

Oui, c'est correct, le temps donné est pour une seule période de cale sèche et une seule période de réparations. La période de réparations est équivalente aux inspections annuelles et elle survient à chaque année et ainsi lorsqu'il y a une cale sèche, il n'y aura pas de période de réparations. Par exemple, si la période de cale sèche est de 8 semaines et que la période de réparations est de 4 semaines, les soumissionnaires doivent considérer 1 jour égale 8 heures, le nombre total d'heures les soumissionnaires doivent établir leurs cotations sont dans le tableau suivant :

2018-19	2019-20	2020-21	2021-22	2022-23
Cale sèche seulement	Période de réparations seulement	Période de réparations seulement	Cale sèche seulement	Période de réparations seulement
8x2x8=128 heures	4x1x8=32 heures	4x1x8=32 heures	8x2x8=128 heures	4x1x8=32 heures

### Question 13:

#### Exigences à propos des langues officielles à l'Annexe « G »

N°	Critère	Détails des points	Max. / min.
G3.2	Langues officielles	<b>Inspecteurs en mesure de fournir des services en français</b> 4 inspecteurs ou plus = 5 points 3 inspecteurs = 3 points 2 inspecteurs = 2 points 1 = 1 point	Max. 5 / Min. 2
<b>TOTAL</b>			Max. 14/ Min. 4

L'OR gagnant pourrait facilement engager, transférer ou relocaliser les surveillants francophones pour ce contrat, pour cette raison, est-ce possible d'exclure ce critère de l'évaluation?

#### Réponse 13: Aucun changement.

Les surveillants francophones sont importants dans la province de Québec car il y a 22 navires avec un port d'attache au Québec et un potentiel de 43 navires qui font partie de la région de Centre et de l'Arctique qui pourraient aller en cale sèche ou en période de réparations au Québec, ce qui démontre l'importance de ce critère pour la GCC. Si le soumissionnaire sait qu'il a soit des surveillants qui peuvent déménager ou qui peuvent voyager pour travailler au Québec ou qu'il prévoit utiliser les services de traducteur, ce prix doit être reflété dans la DDP et si les soumissionnaires ajoutent le coût du traducteur ou de déplacer 1 ou 2 surveillant(s) pour les inspections, le soumissionnaire est invité à donner les noms et les lieux de résidence des traducteurs/surveillants et la GCC les considérera et leurs accordera des points qui sont mérités dans les critères de l'évaluation.

### Question 14:

Nous avons reçu les rapports de Div. 3 pour tous les navires de la GCC qui ne sont pas délégués. Cependant, il manque de l'information sur les navires qui sont présentement enrôlés dans le PDIO. Pourriez-vous SVP nous envoyer tous les rapports de Statut de classe pour tous les navires au PDIO afin que nous puissions faire les plans en accordance avec ces résultats?

#### Réponse 14: Aucun changement.

Les derniers rapports de statut de classe ont été envoyés en octobre 2016. Les nouvelles versions des 19 navires au PDIO sont envoyées à nouveau (avant le 28 Février).

### Question 15:

Certains travaux sont effectués par des sous-traitants approuvés par notre organisation. Par exemple, pour les mesures d'épaisseur par ultrasons, les tests radio, les inspections pour les équipements de sauvetage, etc. Ces firmes sont dûment qualifiées et sont auditées par nous pour un contrôle de qualité. SVP veuillez confirmer que pour leurs travaux, ils n'ont pas besoin de cote de sécurité tel que définis dans la DDP.



---

**Réponse 15: Aucun changement.**

La GCC confirme que les sous-traitants n'ont pas besoin de côte de sécurité mais que les travaux doivent être discutés et approuvés par le personnel des navires de la GCC, soit le chef ingénieur ou le gestionnaire d'entretien des navires ou supervisé par le surveillant de l'OR.

**Question 16:**

**Partie 2.1 Instructions, clauses et conditions uniformisées**

Le paragraphe 5.4 du document [2003](#), Instructions uniformisées - biens ou services - besoins concurrentiels, est modifié comme suit : Supprimer : 60 jours, Insérer : 120 jours

Avec cette modification, qui dit que "les propositions resteront ouverts pour l'acceptation pour une période de minimum de 120 jours à partir de la date de fermeture de la DDP" Est-ce qu'il y a une date pour émettre le contrat prévue?

**Réponse 16: Aucun changement.**

La date d'émission du contrat anticipée est le 1<sup>er</sup> avril 2018. Les 120 jours sont afin de nous donner une contingence.

**Question 17:**

**Partie 7 – Clauses du contrat subséquent**

7.1 (Énoncé des travaux) spécifie que les travaux de base comprennent les grands navires avec l'option des services pour ajouter les petits navires et 7.1.1 est l'option pour le Canada d'ajouter les petits navires.

Cet énoncé semble en contradiction avec 3.1 Énoncé des travaux de base – Généralités qui dit que: "L'entrepreneur doit inscrire toute la flotte des navires de la GCC dont la liste figure dans l'Appendice 1 de l'Annexe A au PDIO dans un délai de quatre (4) ans après l'attribution du contrat.

SVP, clarifiez.

**Réponse 17: Changé.**

L'article 3.1 de l'EDT est modifié pour correspondre à la clause 7.1.1 de la DDP.

**À la page 31 de 67, clause 3.1 de l'EDT**

Effacer : L'entrepreneur doit inscrire toute la flotte de la GCC au PDIO dont la liste figure à l'Appendice 1 de l'Annexe A au PDIO dans un délai de quatre (4) ans après l'attribution du contrat.

Insérer : L'entrepreneur doit inscrire toute la flotte de grands navires de la GCC au PDIO dont la liste figure à l'Appendice 1 de l'Annexe A au PDIO dans un délai de quatre (4) ans après l'attribution du contrat et si la GCC exerce l'option d'inscrire tous les petits navires dans PDIO, l'entrepreneur doit aussi inscrire la flotte de petits navires de la GCC.

**Question 18:**

Annexe A – Énoncé des travaux

a) Par. 3.1 (b) spécifie qu'il y a deux (2) navires au PDIO qui ne sont pas classés. Le HUDSON est identifié dans l'Appendice 1, pouvez-vous confirmer quel est le deuxième navire?

b) non traduit puisque semblable à la question 8.

c) non traduit puisque semblable à la question 8.

**Réponse 18: Changé.**

Le deuxième navire inscrit au PDIO mais non-classé est le Alfred Needler. Ce changement est effectué dans l'Appendice 1 de L'Annexe A.

b) voir la réponse 8.

c) voir la réponse 8.

**Question 19:**

Appendice 1 de l'Annexe A – Liste de navires de la GCC:

- a) Le document spécifie les dates et durée des cales sèches, lesquelles sont comprises comme le Spécial/Renouvellement (cycle de 5 ans). Le document donne également la durée des travaux de réparations, cependant, il n'est pas spécifié quand est-ce que ces périodes de réparations sont effectuées; est-ce une autre période pour l'intermédiaire de la cale sèche (2-3 ans à l'intérieur de 5 ans) ; si non, quand est-ce que ces périodes sont-elles planifiées ? Pour les petits navires avec seulement 1 cale sèche dans un cycle de 4 ans, quand est la période de réparation ? SVP, clarifiez ?
- b) La note au bas de l'Appendice 1 indique que l'astérix après le nom signifie que la fréquence de l'inspection est à chaque 4 ans (sans astérix c'est à chaque année). Ceci s'applique aux petits navires, est-ce que cela veut dire que les cales sèches sont aux 4 ans mais que les navires sont sujets aux inspections annuelles? La note colonne I "Cycle d'Inspection" pour la plupart des Bateaux de Recherche et Sauvetage annonce "annuel à la jetée/ cale sèche réglementaire 2 fois en 4 ans OU annuel à la jetée/ cale sèche réglementaire une fois par 4 ans". Pouvez-vous confirmer quelle est la période de cale sèche?

**Réponse 19: Changé.**

- a) Les navires de la GCC ont une période de réparation annuellement ou seulement des travaux mineurs sont effectués. Les navires qui ont besoin d'un endossement de leurs certificats auront leurs inspections effectués lors d'un radoub. Le radoub est fait le long du quai, pas dans une cale sèche.

**Aussi aux fins d'évaluation, deux fois par 4 ans, signifie 1 fois par deux ans.**

- b) Les navires avec un astérix sont des petits navires (exemple : Cape Class – sont des navires de 47 pieds, ou approximativement 14 mètres de longueur).
- c) La cale sèche réglementaire pour les petits navires est au 4 ans mais, la GCC fait des périodes de réparations significatives à tous les 2 ans et ces périodes de réparations sont hors de l'eau.

### Question 20:

Annexe B – Base de Paiement. Il est mentionné pour les travaux de base Année 1 à Année 5 (pour les travaux de base des grands navires, et les travaux de base des petits navires), et les travaux émergents Année 1 à Année 5, que l'autorité contractante établira les prix au moment du contrat à partir de la proposition financière du soumissionnaire.'

Pour les années facultatives 1 à 5 (Grands navires, petits navires et Travaux émergents), il est stipulé que l'autorité contractante doit remplir le tableau en fonction des taux de la période initiale et de l'ajustement des prix.' Est-ce que cela veut dire le prix pour chaque année avec les cales sèches et période de réparation ou juste la dernière année 5 du contrat sera utilisée pour faire le prix de ces années facultatives?

Veuillez préciser – ceci est relié à la question précédente sur l'Annexe « G », section 3.2.1, Table 1b.

### Réponse 20: Changé.

Il y aura de la considération pour un niveau d'effort équivalent par ex. les années de cale sèche exigeront plus d'heures de l'entrepreneur aussi, les prix de lot pour les années de cale sèche seront considérés pour les années en option. Certains navires qui auront une cale sèche à l'Année 5 du contrat, dans ce cas, pour l'Année Facultative de la prochaine cale sèche, il y aura un Ajustement de prix pour le nombre d'années qui suivent la cale sèche.

**Aussi, aux fins d'évaluation, deux fois en 5 ans, signifie 1 fois aux trois ans.**

Par exemple, si un calendrier est tel que ci-dessous :

Contrat :

2018-19	2019-20	2020-21	2021-22	2022-23
Cale sèche seulement	Période de réparations seulement	Période de réparations seulement	Cale sèche seulement	Période de réparations seulement

Années Facultatives :

2023-24	2024-25	2025-26	2026-27	2027-28
Période de réparations seulement	Cale sèche seulement	Période de réparations seulement	Période de réparations seulement	Cale sèche seulement

Prix pour les 5 années facultatives :

- 2023-24 serait : Prix de 2022-23 + Ajustement des prix pour 1 an
- 2024-25 serait : Prix de 2021-22 (cale sèche) + Ajustement des prix pour 2 ans et Ajustement de prix additionnel pour 1 an
- 2025-26 serait : Prix de 2022-23 + Ajustement des prix pour 3 ans
- 2026-27 serait : Prix de 2022-23 + Ajustement des prix pour 4 ans
- 2027-28 serait : Prix de 2021-22 (cale sèche) + Ajustement des prix pour 5 ans et Ajustement de prix additionnel pour 1 an.

### Question 21:

Annexe « G » - Plan d'évaluation

Table G5 – Gestionnaire du Programme. Item G5.3 expérience spécifique.

Il n'est pas clair pourquoi le Gestionnaire de Programme doit avoir de l'expérience avec les navires de la GCC. En tant que Surveillant, on inspecte différents types de navires pour différents propriétaires dans le monde entier et certains organismes gouvernementaux ce qui donne plus d'expérience que seulement les navires de la GCC. Ce critère ne semble pas considérer cette expérience. Pourriez-vous modifier ce critère pour considérer l'expérience autre que les navires de la GCC ?

### Réponse 21: Changé.

Le profil d'âge, les exigences canadiennes uniques, la complexité (15 types de navires allant de petits bateaux de sauvetage à des brise-glaces puissants) et les opérations de sauvetage et de bouée rendent la flotte de la GCC vraiment distincte. Ceci étant dit, Canada va modifier l'évaluation de l'expérience du Gestionnaire de Programme pour considérer l'expérience acquise qui serait similaire soit en complexité ou pour des organismes gouvernementaux. Cette expérience devra être détaillée par l'entrepreneur. Effacer: "Détails des points" : Prestation de services à la GCC (ISM, inspections, etc.). Insérer : "Détails des points" : Prestation de services à la GCC **ou expérience équivalente** (ISM, inspections, etc.).

**À la page 57 de 67, Annexe « G », Tableau G5, Critère # G5.3 :**

Effacer : Ligne G5.3 au complet.

Insérer :

N°	Critère	Détails des points	Max.
G5.3	Expérience pertinente avec TC et la GCC	<b>Prestation de services à la GCC ou expérience équivalente (ISM, inspections, etc.) :</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Pour 1 navire = 1 points</li><li>• Pour 2-5 navires = 2 points</li><li>• Pour 6-10 navires = 3 points</li><li>• Pour ≥11 navires = 4 points</li></ul>	Max. 4,0 /Min 0

### Question 22:

Tableau G5 – Gestionnaire du programme. Item G5.4 est spécifique à la production ou au renouvellement du BETMM. Nous comprenons l'importance des BETMM et le besoin du Gestionnaire de Programme d'avoir une supervision de ce processus mais nous sommes de l'opinion que cette responsabilité d'écrire des BETMM serait du ressort des gestionnaires de projets. Étant donné la grosseur de la flotte de la GCC et l'étendue à travers le Canada, les gestionnaires de projets situés sur les deux côtes seraient assignés au contrat pour mieux servir Canada et seraient les responsables des BETMM. Nous croyons qu'il y a trop d'emphase sur ce critère. Nous considérons que la formation pour les OR par TC et la révision des BETMM par le Gestionnaire de Programme devrait être assez pour qualifier. Les fonctions du Gestionnaire de Programme décrite à la Section 1.3 de l'Annexe A ne donne pas de considération tel que démontré au Tableau G5.

### Réponse 22: Changé.

Les BETMM peuvent être complexes et Canada croit que le Gestionnaire de Programme doit avoir un minimum d'expérience pour l'enrôlement de la flotte au PDIO. Ceci étant dit, le Canada reconnaît l'importance de la formation de TC pour les OR et modifiera la DDP si la formation a été effectuée dans les 2 dernières années.

### À la page 57 de 67, Annexe « G », Tableau G5, Critère # G5.4, Colonne Détails des points :

#### Effacer :

##### **Nombre BETMM renouvelé ou produit (points non cumulatif)**

- Renouvelé 1-4 BETMM = 1 point
- Renouvelé ≥ 5 BETMM = 2 points
- Produit 1-4 BETMM = 3 points
- Produit ≥ 5 BETMM = 4 points

#### Insérer :

##### **Nombre BETMM renouvelé ou produit (points non cumulatif)**

- Formation de TC complétée (2 ans maximum) = 1 point
- Renouvelé 1-4 BETMM = 1 point
- Renouvelé ≥ 5 BETMM = 2 points
- Produit 1-4 BETMM = 3 points
- Produit ≥ 5 BETMM = 4 points

### Question 23:

Section 3.1.1 (a) spécifie que l'entrepreneur doit insérer les taux annuels dans chaque case prévu pour un prix dans l'Appendice 1 de l'Annexe A. Ainsi, toutes les cellules pour les Grands Navires, et Petits Navires, doivent être complétées. Pour CCGS FREDERICK G. CREED par exemple, la charge de travail clairement définie est de 4 semaines de cale sèche avec une présence de l'OR de 2 jours par semaine, et pour les travaux de réparations de 4 semaines avec une présence de 3 jours. Cependant, paragraphe (c) de la même section 3.1.1 spécifie que les Travaux de base pour enrôler les petits navires doit être au minimum 30% de la valeur du prix coté pour les grands navires, ce qui ne considère pas la charge de travail spécifiée dans l'Appendice 1.

3.1.1 (c) le nombre pour remplir le tableau 1c (petits navires) serait 30% du prix de lot annuel des grands navires (Tableau 1a) ce qui ne considère pas la charge de travail requise pour enrôler les navires.

Pouvez-vous SVP clarifier exactement ce qui sera évalué pour l'évaluation financière des propositions. Pourquoi est-ce que nous devons compléter l'Appendice 1 pour les petits navires si seulement 30% du prix annuel du lot des grands navires seront tabulés aux tableaux 1c et 1d?

### Réponse 23: Aucun changement.

Le minimum de 30% requis inclut les déplacements et les accommodations pour tous les petits navires, et les services pour l'entretien des petits navires. Il y a 67 petits navires comparé à 47 grands navires. La GCC a calculé pour 2 années complètes incluant 1 année où tous les navires iront en cale sèche et 1 année où tous les navires iront en période de réparations. Pour cette période de 2 ans, le nombre d'heures totales pour les surveillants étaient de 3432 pour les petits navires et de 7148 heures pour les grands navires. Ceci donne un ratio de 48% des heures pour

les petits navires ce qui peut surprendre les soumissionnaires. De plus, plusieurs petits navires sont dans des régions éloignées et y restent pour leurs cales sèches et périodes de réparation ce qui amènerait probablement la charge de travail près de 50%. Canada ne changera pas le 30% minimum de la DDP. L'entrepreneur peut proposer aussi bas que 30% mais pas moins pour le lot de tous les petits navires.

**Question 24:**

Section 3.2.1, Tableau 1b. Les années facultatives 1 à 5 sont estimées avec 2.5% d'augmentation par année à partir des Travaux de base de l'Année 5. Donc, l'Année facultative 1 augmentera de 2.5%, et les Années Facultatives 2 à 5 seront augmentée de l'année précédente.

Tel que noté pour le calendrier des Grands navires, il n'y a aucun navire qui a une cale sèche planifié pour l'Année 5 du contrat, ce qui implique que le prix du lot pour l'Année 5 sera plus bas que pour les années avec des cale sèches. En réalité, l'Année facultative 1 devrait avoir un charge de travail très proche de celle de l'Année 1 du contrat car les navires sont sur un cycle de 5 ans. Nous questionnons s'il est réaliste de baser les paiements des années facultatives seulement sur la dernière Année 5 du contrat. Basé sur les points ci-dessus, comment est-ce que la valeur financière des années optionnelles du contrat sera évaluée par le Canada?

**Réponse 24: Aucun changement.**

Voir Réponse 20 pour le paiement des Années Facultatives avec l'Ajustement de Prix.

**Question 25:**

Est-ce qu'il y a une possibilité de prolongation de la date de fermeture?

**Réponse 25: Changé.**

Oui. La date de fermeture est prolongée d'une (1) semaine.

Date de fermeture révisée : 2018-03-16, 2:00 PM HAE.