



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

Quebec

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

Vendor/Firm Name and Address

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

Issuing Office - Bureau de distribution

**Marine Chartering Services Directorate/Direction des
services d'affrètements maritime**

11 Laurier St./ 11, rue Laurier

Place du Portage, Phase III, 6C2

Gatineau

Quebec

K1A 0S5

Title - Sujet Emergency Towing Vessels	
Solicitation No. - N° de l'invitation F7017-160056/C	Amendment No. - N° modif. 007
Client Reference No. - N° de référence du client F7017-160056	Date 2018-03-08
GETS Reference No. - N° de référence de SEAG PW-\$\$MB-003-26699	
File No. - N° de dossier 003mb.F7017-160056	CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME
Solicitation Closes - L'invitation prend fin at - à 02:00 PM on - le 2018-04-05	
Time Zone Fuseau horaire Eastern Standard Time EST	
F.O.B. - F.A.B. Plant-Usine: <input type="checkbox"/> Destination: <input type="checkbox"/> Other-Autre: <input type="checkbox"/>	
Address Enquiries to: - Adresser toutes questions à: Aubin, Marc A.	Buyer Id - Id de l'acheteur 003mb
Telephone No. - N° de téléphone (819) 420-5452 ()	FAX No. - N° de FAX () -
Destination - of Goods, Services, and Construction: Destination - des biens, services et construction:	

Instructions: See Herein

Instructions: Voir aux présentes

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

La modification No. 007 vient (1) modifier la demande de soumission, ainsi que (2) répondre aux questions de l'industrie, comme suit:

Modification à la demande de soumission

La modification n° 22 – La définition suivante est ajoutée à l'article 7.1 (d) comme suit:

- (v) Sauf si le contexte l'indique autrement, le terme « navires » fait référence aux navires de remorquage d'urgence (NRU).

La modification n° 23 – L'article 7.15 (a) (i) seulement est supprimée dans sa totalité et remplacée par ce qui suit:

- (i) l'ensemble de l'eau, des dispersants, de la mousse extinctrice, et de leur transport, des frais portuaires, du pilotage, des lamaners et des barreaux de canal (qu'ils soient obligatoires ou non), de l'affrètement de départ (à moins qu'engagé en lien avec les activités de l'entrepreneur), des droits d'éclairage, du remorquage, du canal, du pont, de l'alimentation à quai, du port, du tonnage et autres droits et frais, des mandats et des commissions engagés lors des activités du client, le prix pour la sécurité ou autres surveillants, le prix pour la quarantaine (si cela a lieu en raison de la nature de la marchandise transportée ou des ports visités au cours de l'emploi sous ce contrat, mais pas autrement);

La modification n° 24 – L'article 7.15 (a) (iv) seulement est supprimée dans sa totalité et remplacée par ce qui suit:

- (i) Nonobstant l'alinéa 7.14(a)(v), le client doit payer pour le remplacement des câbles et accessoires nécessaires à la manutention, au remorquage ou au levage de l'ancre qui ont été placés à bord par l'entrepreneur ou le client, si la perte ou le bris d'un tel équipement est attribuable à une cause autre que la négligence de l'entrepreneur.

La modification n° 25 – L'article 7.20 (g) (vi) seulement est supprimée dans sa totalité et remplacée par ce qui suit:

- (vi) **Résiliation pour inapplication des mesures correctrices visées en (v) ci-dessus** : Outre les autres droits qui lui sont conférés dans le cadre du contrat, le Canada peut résilier le contrat conformément aux conditions générales pour manquement en donnant à l'entrepreneur un avis écrit de résiliation si :

- (A) l'entrepreneur ne respecte pas l'exigence relative aux mesures correctives décrite ci-dessus.

La résiliation prendra effet à la fin de période de réduction progressive des activités, comme le précise l'avis de résiliation, à moins que le Canada ait déterminé que l'entrepreneur a mis en œuvre les mesures correctives de façon satisfaisante.

La modification n° 26 – L'article 7.20 (g) (ii) seulement est supprimée dans sa totalité et remplacée par ce qui suit:

(ii) **Indicateurs de rendement clés (IRC) essentiels :**

(A) Les indicateurs de rendement clés (IRC) essentiels suivants sont réputés essentiels et donnent droit à des crédits, tels qu'ils sont définis dans les clauses ci-dessous, pour non-respect d'un IRC essentiel (défaut d'IRC essentiel). Les IRC essentiels sont définis plus en détail à l'annexe A.

N°	IRC essentiels
1	<p><u>Disponibilité</u></p> <p>a) Chaque navire doit être opérationnel et disponible pour exécuter des tâches 98 % du temps en dehors des périodes d'entretien prévues et de la période maximale de 15 jours accordée à la suite d'un incident décrit au paragraphe 7.35(a).</p> <p>b) Malgré ce qui précède, une fois les deux navires acceptés, l'entrepreneur doit avoir un navire opérationnel et disponible en tout temps.</p> <p>Les critères a) et b) ci-dessus seront mesurés annuellement.</p>
2	<p><u>État de préparation</u></p> <p>a) En mer, les navires doivent répondre immédiatement à toutes les demandes de tâches dans 99 % des cas. La réponse comprend l'accusé de réception et le navire amorce son déplacement vers le secteur d'opération.</p>

	b) À quai, les navires doivent répondre à toutes les demandes de tâches dans un délai de 30 minutes dans 99 % des cas. La réponse comprend l'accusé de réception et le navire amorce son déplacement vers le secteur d'opération.
	Les critères a) et b) ci-dessus seront mesurés annuellement.

(B) **Calcul des crédits de paiement** : Cette section indique les crédits de paiement applicables au défaut de l'entrepreneur de respecter les IRC essentiels susmentionnés.

Lorsqu'un IRC essentiel n'est pas satisfait, un crédit de 10 % du prix mensuel des NRU payé par le Canada pour les services de NRU s'appliquera. Le crédit de paiement sera appliqué en réduisant le prix mensuel des NRU pour les six paiements suivant l'évaluation annuelle du rendement de l'entrepreneur à l'égard des IRC essentiels.

(C) **Rupture de contrat pour défaut d'IRC essentiel** : Si l'entrepreneur ne satisfait pas au même IRC essentiel à plus de trois reprises au cours d'une période mobile d'un an, il sera considéré comme étant en défaut et le Canada pourra choisir de résilier le contrat. La résiliation prendra effet à la fin du délai indiqué dans l'avis de résiliation.

La modification n° 27 – L'article 7.35 (a) seulement est supprimée dans sa totalité et remplacée par ce qui suit:

- (a) Exceptions à la suspension de l'affrètement – Si subséquemment à toute déficience de l'équipage ou des réserves de l'entrepreneur, une grève de l'équipage, une défaillance de la machinerie et de l'équipement (excluant tout équipement installé sur les navires par le client en vertu de l'article 7.11 [Modifications structurelles et équipement supplémentaire]), des dommages à la coque ou d'autres accidents touchant les navires, les navires ne sont pas en mesure d'être mis au travail, aucun affrètement ne sera payable par rapport à tout temps perdu, et tout affrètement payé de manière anticipée doit être ajusté en conséquence, à condition toutefois que l'affrètement ne cesse pas dans l'éventualité où les navires ne sont pas en mesure d'être mis au travail, comme dit précédemment, pour les raisons suivantes (jusqu'à un maximum de 15 jours par incident) :
- (i) le transport de marchandises, comme l'indique l'article 7.12 (Emploi et zone d'opération – Espace des navires);
 - (ii) une quarantaine ou un risque de quarantaine, à moins que cela ne soit causé par l'équipage ayant communiqué avec le rivage ou tout autre navire à toute autre région infectée en lien avec l'emploi du navire sans le consentement des instructions du client;

- (iii) une déviation des obligations contractuelles des navires ou une exposition à des risques anormaux à la demande du client;
- (iv) l'immobilisation subséquemment à être forcé de se rendre au port pour s'ancrer en raison des pressions liées aux conditions météorologiques ou au déplacement des ports peu profonds, des rivières ou des ports avec des barres ou subi un accident relatif à la marchandise, lorsque les dépenses subséquentes à une telle immobilisation sont destinées au compte client, peu importe la façon qu'elles ont été engagées;
- (v) l'immobilisation ou l'endormagement causés par la glace;
- (vi) toute action ou omission de la part du groupe du client;
- (vii) tout événement de force majeure indiqué dans ce contrat.

La modification n° 28 – L'article 7.36 (Pollution) est supprimée dans sa totalité et remplacée par ce qui suit:

7.36 Pollution

L'entrepreneur doit être responsable, et accepte d'indemniser, de défendre et de tenir franc de tout préjudice le client, de tout coût, réclamation, dépense, action, poursuite, procédure, demande et responsabilité quelconque qui survient de dommages réels ou potentiels liés à la pollution en raison de la décharge, du déversement ou de la fuite des navires, excepté lorsque cela émane de la marchandise sur les navires ou à l'intérieur de ces derniers, ainsi que du coût de nettoyage ou de contrôle, même si de tels coûts, réclamations, dépenses, actions, poursuites, procédures, demandes et responsabilités sont causés, en entier ou en partie, par l'action, la négligence, l'infraction ou l'obligation (législativ ou autre) ou l'omission du client.

La modification n° 29 – L'article 7.38 (Sauvetage et récupération) est supprimée dans sa totalité et remplacée par ce qui suit:

7.38 Sauvetage et récupération

- (a) Les navires seront autorisés à s'écarter dans le but de sauver des vies humaines en mer sans autorisation préalable ou préavis coordonné avec le Canada et sans perte de frais de service fixes, pourvu que le préavis de cet écart soit donné le plus tôt possible.
- (b) L'entrepreneur ainsi que tous les employés, y compris le capitaine et l'équipage des navires, doivent renoncer à leur droit de réclamer toute indemnité de sauvetage liée de quelque façon que ce soit aux services rendus conformément aux modalités du contrat. L'entrepreneur déclare, en outre, qu'il a le pouvoir de lier le capitaine et l'équipage ou de s'engager à obtenir de ceux-ci une renonciation à de telles indemnités de sauvetage.

La modification n° 30 – L'addenda 2 à l'Appendice B de l'Annexe A, Document 3 (Conditions de remorquage et compréhension) seulement est supprimée dans sa totalité et remplacée par ce qui suit:

Document 3

CONDITIONS DE REMORQUAGE ET COMPRÉHENSION

Je, soussigné _____ déclare être le propriétaire/l'exploitant/le capitaine/la personne responsable du _____, dont le numéro matricule ou de permis est _____ et je demande par la présente que le navire de la Garde côtière canadienne _____ (désigné aux présentes comme l'unité de recherche et de sauvetage ou l'unité de RES) fournisse un service de remorquage à mon navire désarmé.

Je fais la présente demande en étant sain de corps et d'esprit et parfaitement au courant des dangers et des risques qu'une opération de remorquage présente pour moi, pour toutes les personnes à bord du navire, pour le navire et pour son équipement.

Je confirme que l'unité de recherche et de sauvetage m'a informé des détails de l'opération de remorquage prévue et des attentes de l'unité de RES en ce qui concerne mon navire durant l'opération, y compris l'exigence de ne faire aucune manœuvre, ni d'utiliser aucun moteur ou gouvernail à moins que l'unité de RES en ait fait la demande ou que l'unité de RES en ait été informée et qu'elle ait donné son accord.

Je confirme que je suis responsable de la sécurité des membres de mon équipage et des passagers à bord de mon navire désarmé et que je prendrai toutes les mesures raisonnables pour assurer leur sécurité pendant l'opération de remorquage.

De plus, j'ai été informé des éléments suivants, dont je conviens :

- le remorquage se fera vers le lieu de refuge le plus proche ou vers un lieu de rendez-vous où le transfert de la remorque pourra se faire en sécurité;

- si une situation plus grave survient ailleurs, la remorque sera larguée ou transférée et le remorquage prendra fin immédiatement;
- l'unité de RES peut larguer la remorque et mettre fin au remorquage si l'opération présente un risque pour sa sécurité et la sécurité de son équipage;
- si une ressource d'assistance commerciale adéquate se présente sur les lieux, l'unité de RES peut lui transférer le remorquage. Les frais de l'assistance commerciale, quels qu'ils soient, seront alors à la charge du navire remorqué;
- à l'arrivée au lieu de refuge le plus proche, l'unité de RES larguera la remorque et reprendra la mer, et j'aurai la responsabilité d'amarrer ou d'ancrer adéquatement mon navire;
- À l'arrivée à l'endroit de refuge le plus proche, l'unité de recherche et de sauvetage, libérera la ligne de remorquage et partira, et il sera de ma responsabilité de sécuriser mon propre navire : La Garde côtière canadienne, le ministère des Pêches et Océans Canada, le gouvernement du Canada, Sa Majesté la Reine du chef du Canada, les entrepreneurs de l'un ou de l'autre et aucun de leurs employés ou préposés ne seront responsables des dommages subis par mon navire et son équipement, son propriétaire, capitaine, opérateur, responsable, équipage ou passagers, si l'opération de remorquage doit être abandonnée, ou si des dommages sont survenus malgré l'exercice de la diligence raisonnable et les bonnes pratiques de matelotage du capitaine et de l'équipage de l'unité de recherche et de sauvetage.

Nom en caractères d'imprimerie : _____

Signature : _____

Date : _____

Témoin (le cas échéant) : _____

Remarque à l'intention du commandant de l'unité de RES :

Si les circonstances ne permettent pas la signature du présent document, ce dernier doit être lu au capitaine ou à l'exploitant du navire désigné par radio, et son acceptation verbale doit être notée dans le journal de bord de l'unité de RES, ou l'enregistrement électronique de la conversation et de l'entente doit être

conservé en sécurité, conformément aux politiques et procédures établies. Dans certaines circonstances, il peut être préférable que le Service de communication et de trafic maritimes (SCTM) communique avec le navire désemparé. Les commandants doivent discuter, au besoin, des circonstances avec l'officier du SCTM.

La modification n° 31 – MR 24 seulement de la pièce jointe 4.1 (Exigences obligatoire) est supprimée dans sa totalité et remplacée par ce qui suit:

EXIGENCES OBLIGATOIRES				
			RÉPONSE DU SOUMISSIONNAIRE	
NO. DU CRITÈRE	DOCUMENT DE RÉFÉRENCE	EXIGENCES OBLIGATOIRES	MÉTHODE D'ÉVALUATION	EXPÉRIENCE DÉMONTRÉE (SOUMISSIONNAIRE À INSÉRER LES DONNÉES) RÉFÉRENCE FOURNIE AVEC LA PAGE ET LE NUMÉRO DU PARAGRAPHE
MR 24	Documents relatifs aux exigences de base	Le soumissionnaire doit soumettre un plan de mobilisation préliminaire pour chaque navire qui démontre comment le soumissionnaire a l'intention de mobiliser le navire de son état avant l'adjudication pour satisfaire aux exigences détaillées dans le document des exigences de base, l'EDT et le Concept des Opérations, et doit adresser les lacunes identifiées dans les rapports OVID et IMCA.	Le soumissionnaire doit fournir un plan de mobilisation préliminaire qui comprend la portée des travaux, le chantier naval identifié et l'échéancier qui indique comment les travaux pour le navire no 1 seront achevés avant 6 mois après l'attribution du contrat et comment les travaux pour le navire no 2 seront achevés d'ici septembre 2019 ou avant.	

Questions et Réponses

Question n° 51

Veuillez expliquer les exigences de la grue et le système de notation.

Réponse à la question n° 51

Pour obtenir des précisions, veuillez consulter la modification n° 16 de la modification de la demande de soumissions n° 006, ainsi que le dessin joint à la présente modification de la demande de soumissions n° 007.

Question n° 52

À la dernière question, si un azimuth descendant fait avancer le navire, est-ce que cela compte comme une propulsion ASD?

Réponse à la question n°. 52

Non.

Question n° 53

Est-ce que l'exigence provisoire relative aux six mètres constitue une exigence stricte? Si un navire est conforme à toutes les autres spécifications, mais pas à celle-ci, sera-t-il disqualifié?

Réponse à la question n° 53

L'exigence MR 14 demeure inchangée. Les soumissions qui ne respectent pas l'ensemble des exigences obligatoires seront déclarées non recevables et rejetées.

Question n° 54

Au critère MR 9 (Évaluation technique), est-ce que l'un des composants VSAT/Sailor 100GX, Cellular ou Fortinet doit être installé dans ce support?

Réponse à la question n° 54

Oui.

Question n° 55

En ce qui concerne le plan de mobilisation, il est indiqué qu'un rapport d'inspection (CMID/OVID) doit être rempli par un expert accrédité, au plus tard 30 jours avant la livraison du navire. Si l'on se base sur la durée prévue pour le transport, il faudra plus de 30 jours pour se rendre à destination. Serait-il possible de prolonger le délai de 45 à 50 jours?

Réponse à la question n° 55

S'il vous plaît voir les modifications n° 14 et n° 21 de la modification à l'invitation 006.

Question n° 56

Au critère MR 9, quel est le but du dispositif Fortinet?

Réponse à la question n° 56

Il s'agit du pare-feu réseau utilisé sur tous les navires de la GCC. Cette technologie sera fournie par le gouvernement.

Question n° 57

En ce qui concerne le critère MR 9, pouvez-vous vérifier si la GCC requiert un ou deux systèmes de communication cellulaire indépendants à bord?

Réponse à la question n° 57

Deux systèmes cellulaires, un pour la voix et un pour les données.

Question n° 58

En ce qui concerne le critère MR 9, la GCC requiert-elle au moins trois prises de données Ethernet acheminées ou réparties dans les systèmes cellulaires et Sailor 100GX, comme il est stipulé aux exigences 3 et 4? Si oui, ces prises doivent-elles se trouver dans le même espace ou être réparties dans tout le navire (c.-à-d. dans les cabines attribuées aux membres d'équipage?)

Réponse à la question n° 58

La GCC souhaite que les prises de données soient regroupées à un seul endroit, où le personnel de la GCC peut s'asseoir pour accéder au réseau de la GCC. Cet endroit dépendra de la disposition physique du navire.

Question n° 59

Au critère MR 9, de quel type de système est-il question lorsque l'exigence fait mention de sans-fil à proximité des côtes?

Réponse à la question n° 59

Ce système doit permettre un accès sans fil aux données de la GCC dans un port. L'équipement et l'antenne seront fournis par le gouvernement.

Question n° 60

Les prises de données décrites au critère MR 9 doivent-elles être acheminées vers le bâti du réseau (et cela doit-il être fourni par l'entrepreneur ou l'EFG)? De plus, le circuit d'alimentation doit-il être utilisé pour le bâti du réseau – dont il est question dans l'exigence – et pour le matériel réseau connexe?

Réponse à la question n° 60

Le bâti de réseau est fourni par l'entrepreneur. Les prises de données doivent être acheminées vers le bâti de réseau. La référence au circuit d'alimentation concerne le bâti de réseau.

Question n° 61

La GCC peut-elle expliquer ce que l'on entend par patrouille?

Réponse à la question n° 61

Les zones de patrouille générales que doivent couvrir les NRU sont présentées sous forme graphique à la section 3.6 de l'appendice B de l'annexe A, Concept des opérations. Des patrouilles individuelles seront définies à l'intérieur de ces zones au moment de l'attribution des tâches par le Centre des opérations régionales, et la portée (zone de couverture et durée) variera selon les besoins opérationnels du moment. Les patrouilles ne doivent pas dépasser les exigences relatives au changement d'équipage du navire. Les patrouilles sont normalement effectuées à des vitesses économiques, à moins qu'une tâche particulière ou une intervention en cas d'urgence ne l'exige autrement.

Question n° 62

Qu'en est-il des NRU pour la côte Est? Pourquoi ne sont-ils pas couverts par cette exigence?

Réponse à la question n° 62

Ce marché concerne les NRU de la région du Pacifique. Les besoins de la côte est restent à définir et seront traités au besoin.

Question n° 63

Approvisionnement en carburant : comment le carburant sera-t-il fourni en vertu du contrat?

Réponse à la question n° 63

Les besoins en carburant seront coordonnés avec les Centres des opérations régionales de la GCC par l'intermédiaire de conventions d'offre à commandes déjà en place pour la livraison par camions-citernes ou pipelines, comme il est décrit à l'alinéa 7.15(b).

Question n° 64

Où seront les points de ravitaillement, et quels seront la disponibilité et le volume requis?

Réponse à la question n° 64

Le Canada n'a pas défini les ports de base pour les NRU. C'est à l'entrepreneur qu'appartient cette décision. Les besoins en carburant seront coordonnés avec les Centres des opérations régionales de la GCC afin de s'assurer qu'il y a suffisamment de carburant au point de ravitaillement choisi.

Question n° 65

La période de mobilisation peut-elle être prolongée pour plus de 6 mois après l'attribution du contrat?

Réponse à la question n° 65

Non, la période de mobilisation ne sera pas prolongée au-delà de 6 mois après l'attribution du contrat.

Question n° 66

La marque de l'entrepreneur sera-t-elle autorisée sur le navire?

Réponse à la question n° 66

Un drapeau portant la marque ou l'origine de l'entrepreneur sera permis, mais il ne doit pas interférer avec les marques d'identification de la GCC sur la coque du navire ni avec les exigences réglementaires en matière de signalisation (mâts).

Question n° 67

Une clarification ou une modification à la DS concernant la peinture sera-t-elle apportée (c.-à-d. permettre seulement une inscription sur le côté du navire)?

Réponse à la question n° 67

La mesure dans laquelle le navire est peint est décrite dans les descriptions d'éléments de données (DED). Le document du Programme de coordination de l'image de marque (PCIM) est fourni à titre de référence seulement, en particulier les chapitres 3 – Couleurs des peintures normalisées; 4 – Bande diagonale; 5 – Titre de service.

La seule différence par rapport au document du PCIM est l'emplacement de la ligne de démarcation ROUGE supplémentaire le long de la ligne de démarcation NOIRE sur la bande diagonale BLANCHE, qui dépend de la couleur originale de la coque du navire (pâle ou foncé; des exemples ont été fournis). La ligne de démarcation ROUGE aura les mêmes dimensions (indiquées au chapitre 4 du document du PCIM) que la ligne de démarcation NOIRE.

Question n° 68

L'image de marque de la Première Nation sera-t-elle autorisée sur le navire?

Réponse à la question n° 68

Un drapeau portant la marque ou l'origine de la Première Nation sera permis, mais il ne doit pas interférer avec les marques d'identification de la GCC sur la coque du navire ni avec les exigences réglementaires en matière de signalisation (mâts).

Question n° 69

Quel est l'avantage que présente un propulseur semi-hors-bord omnidirectionnel pour le Canada?

Réponse à la question n° 69

À titre d'exigence cotée, la GCC souhaite introduire la propulsion par azimuth dans la flotte de la GCC afin d'exposer le personnel navigant à de nouvelles technologies avant la livraison du premier navire hauturier de sciences océanographiques (NHSO). La

GCC ne cherche pas à répondre à des critères de rendement précis en matière de propulsion azimutale pour le moment.

Question n° 70

Le client remboursera-t-il à l'entrepreneur l'alimentation à quai pendant la période d'affrètement, lorsque le navire est immobilisé au port?

Réponse à la question n° 70

S'il vous plaît voir la modification n° 23 de la modification à l'invitation 007.

Question n° 71

Le plan de soutien au Collège de la GCC a été retiré de la DED I-001 Plan de transfert des compétences et des connaissances, mais il est toujours mentionné à l'exigence cotée RR-26. Pouvez-vous confirmer si c'est une exigence ou non?

Réponse à la question n° 71

Le plan de soutien au Collège de la GCC n'est plus nécessaire. S'il vous plaît voir la modification n° 18 de la modification à l'invitation 006.

Question n° 72

Pour les deux navires mentionnés au critère RR-16, il est indiqué que six points seront attribués si le soumissionnaire n'a **pas** démontré que le navire satisfait aux exigences. Nous soupçonnons que le « **pas** » constitue une erreur typographique et que six points seront attribués si le navire répond à cette exigence. Veuillez confirmer.

Réponse à la question n°. 72

S'il vous plaît voir la modification n° 17 de la modification à l'invitation 006.

Question n° 73

Au critère MR 24, on mentionne les rapports de l'International Marine Contractors Association (IMCA) et de la Offshore Vessel Inspection Database (OVID). Les rapports du Common Marine Inspection Document (CMID) s'appliquent-ils également?

Réponse à la question n° 73

Le CMID est administré par l'IMCA dans sa base de données eCMID.

Question n° 74

L'entrepreneur doit-il maintenir le même calendrier de changement d'équipage que la GCC utilise (c.-à-d. des rotations de quatre semaines) ou est-il autorisé à utiliser son propre calendrier?

Réponse à la question n° 74

L'entrepreneur peut utiliser son propre calendrier de changement d'équipage.

Question n° 75

Est-il nécessaire de fournir les curriculum vitæ de tous les membres de l'équipage de chaque vaisseau, et ce, pour les deux quarts de travail?

Réponse à la question n° 75

Seuls les capitaines des navires doivent fournir leur curriculum vitæ.

Question n° 76

En ce qui concerne le critère MR 17, pourriez-vous fournir une définition d'« efficacité énergétique maximale ». Existe-t-il une référence ou un paramètre par rapport auquel il faudrait calculer cette mesure?

Réponse à la question n° 76

Une efficacité énergétique maximale documentée lorsque les navires sont en zone d'attente ou ancrés désigne la meilleure combinaison de systèmes de propulsion principaux ou d'équipements de production d'énergie du navire qui permettent d'exploiter le navire en toute sécurité tout en offrant une efficacité énergétique maximale.

Question n° 77

Sous-alinéa 7.38(b)(iii) : Pouvez-vous confirmer que l'indemnité à verser pour les opérations de sauvetage comprend l'ensemble des réclamations, des coûts, des dépenses, des actions, des procédures, des poursuites, des demandes, des amendes et des responsabilités, quels qu'ils soient, découlant de l'assistance fournie par l'entrepreneur aux biens en détresse suivant la mention « aucune réclamation pour sauvetage », y compris, sans toutefois s'y limiter, les réclamations découlant de ce qui suit ou qui s'y rapportent :

- a. dommages au navire en détresse et lésions corporelles au personnel dudit navire;

- b. dommages aux biens et au personnel du Canada;
- c. dommages aux biens et au personnel de tierces parties;
- d. pollution causée par le navire de l'entrepreneur;
- e. pollution causée par le navire en détresse;
- f. pollution causée par le navire d'une tierce partie;
- g. enlèvement de l'épave du navire de l'entrepreneur;
- h. enlèvement de l'épave du navire en détresse;
- i. enlèvement de l'épave du navire d'une tierce partie;
- j. coûts de l'effacement de tout privilège sur le navire de l'entrepreneur.

Réponse à la question n° 77

L'article 7.38 visait à traiter les situations concernant la sauvegarde de la vie et le sauvetage qui pourraient se produire en dehors de la portée du contrat. Après un examen approfondi, le Canada n'a pas été en mesure de déterminer une situation où la sauvegarde de la vie ou le sauvetage se produirait en dehors de la portée du contrat, puisque l'objectif principal du contrat consiste à fournir des services en cas d'opérations de remorquage d'urgence et d'intervention de recherche et sauvetage pendant toute la période de l'affrètement (se reporter à l'appendice B de l'annexe A, Concept des opérations). Afin d'éviter toute confusion, les articles relatifs au sauvetage ont été révisés pour refléter les obligations contractuelles de l'entrepreneur et le modèle de responsabilité pour faute du contrat; voir les modifications apportées aux articles 7.36 et 7.38 (respectivement, les modifications n^{os} 28 et 29 de la présente modification de la demande de soumissions n° 007.)

Question n° 78

Nous ne sommes pas certains de la signification du libellé « [...] et le navire demeure en service lorsqu'il fournit des services de sauvetage à ces biens » comme condition préalable à l'application du paragraphe 7.38(b). Pouvons-nous vous demander de préciser que la présence d'un événement de suspension de l'affrètement, pendant que le navire effectue une opération de sauvetage, n'exclut pas que le Canada doive verser une indemnité à l'entrepreneur, comme il est décrit à l'alinéa 7.38(b)?

L'entrepreneur suggère de supprimer la mention « [...] et le navire demeure en service lorsqu'il fournit des services de sauvetage à ces biens » à l'alinéa 7.38(b) à des fins de clarté.

Réponse à la question n° 78

Voir les modifications apportées aux articles 7.36 et 7.38 (respectivement, les modifications n^{os} 28 et 29 de la présente modification de la demande de soumissions n° 007.)

Question n° 79

En ce qui concerne les opérations autres que des opérations de sauvetage : Pouvez-vous confirmer que la clause de responsabilité des Conditions générales 2035 24 est une responsabilité pour faute (c.-à-d. que pour être responsable en vertu de l'article 24, il faut avoir au moins fait preuve d'une simple négligence) et que l'article 24 empêche l'application de l'alinéa 3(a) des Conditions générales supplémentaires sur les navires affrétés dans tous les cas où des dommages ont été causés par le Canada conformément à la disposition relative à la priorité des documents de l'article 7.25?

L'entrepreneur suggère d'inclure un régime d'exonération mutuelle pour les opérations autres que des opérations de sauvetage, conformément à l'article 14 du BIMCO sur les délais d'approvisionnement dans les clauses contractuelles (aussi bien pour le Canada que pour l'entrepreneur) au lieu d'appliquer la clause de responsabilité des Conditions générales 2035 24 pour les opérations autres que des opérations de sauvetage.

Réponse à la question n° 79

Le Canada a examiné la demande, par contre la DS demeurera inchangée.

Question n° 80

En ce qui concerne les opérations autres que des opérations de sauvetage : Pouvez-vous confirmé que l'article 3 des Conditions générales supplémentaires sur les navires affrétés se rapporte uniquement « à toute autre propriété, aux moteurs, mécanismes ou équipement » À BORD du navire, puisque les autres éléments de cette clause (navire et personnes à bord du navire) se rapportent aussi au navire seulement.

L'entrepreneur suggère d'inclure un régime d'exonération mutuelle clair pour les opérations autres que des opérations de sauvetage, conformément à l'article 14 du BIMCO sur les délais d'approvisionnement dans les clauses contractuelles aussi bien pour le Canada que pour l'entrepreneur.

Réponse à la question n° 80

Le Canada a examiné la demande, par contre la DS demeurera inchangée.

Question n° 81

Pourriez-vous confirmer que le libellé « nonobstant toute autre disposition » à l'alinéa 7.38(b) exclut l'application de la limitation de la responsabilité à l'alinéa 7.19(b) pour les responsabilités découlant de l'alinéa 7.38(b)?

Réponse à la question n° 81

Voir les modifications apportées à l'article 7.38 (modification n° 29 de la présente modification de la demande de soumissions n° 007.)

Question n° 82

Nous avons remarqué que le document intitulé « Conditions de remorquage et compréhension », qui doit être signé par le propriétaire/exploitant/capitaine du navire en détresse, ne mentionne pas que cette clause de non-responsabilité s'applique également aux dommages causés aux biens en détresse par un comportement négligent. Nous comprenons qu'il y a un débat dans la jurisprudence canadienne quant à la question de savoir si une clause d'exclusion doit précisément mentionner la négligence pour que la conduite négligente soit couverte.

Le Canada mettrait-il à jour le document « Conditions de remorquage et compréhension » afin d'y inclure une indemnité détaillée et une clause de dégagement de responsabilité (y compris l'applicabilité de l'indemnité malgré un comportement négligent) et une référence à la responsabilité pour les réclamations de tiers, à la responsabilité en cas de pollution causée par le navire en détresse et à l'enlèvement de l'épave du navire en détresse, ainsi que pour y stipuler expressément que les entrepreneurs embauchés par l'État sont couverts par l'indemnité?

Réponse à la question n° 82

Voir les modifications apportées à l'addenda 2 à l'appendice B de l'annexe A (modification n° de la présente modification de la demande de soumissions n° 007.)

Question n° 83

Conformément à l'article 7.37, l'entrepreneur est responsable de l'enlèvement des épaves, mais « les navires qui deviennent des épaves » ne sont pas définis comme des navires appartenant à l'entrepreneur. Pourriez-vous préciser que l'article 7.37 fait uniquement référence à l'enlèvement des épaves des navires de l'entrepreneur?

Réponse à la question n° 83

L'article 7.37 ne concerne que le navire de l'entrepreneur. Veuillez également vous référer à l'inclusion fournie dans la modification n° 22.

Question n° 84

Les conventions de limitation internationales, que le Canada a adoptées dans le droit canadien, s'appliquent-elles au contrat (y compris, sans toutefois s'y limiter, la Convention sur la responsabilité civile de 1992)?

Réponse à la question n° 84

Une convention applicable s'applique au contrat dans la mesure où elle a été incorporée dans le droit canadien. Dans le cas de la Convention sur la responsabilité civile de 1992, veuillez consulter la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Question n° 85

L'entrepreneur suggère d'ajouter une limite de responsabilité pour la responsabilité de l'entrepreneur en cas de négligence grave et de dommages consécutifs.

La responsabilité totale de l'entrepreneur en vertu du présent contrat pour les réclamations causées par une négligence grave ne doit jamais dépasser [...].

La responsabilité totale de l'entrepreneur en vertu du présent contrat pour les réclamations causées par des dommages consécutifs ne doit jamais dépasser [...].

Réponse à la question n° 85

Canada has considered the request, however the RFP will remain the unchanged.

Question n° 86

Selon l'alinéa 7.35(b), la responsabilité de l'entrepreneur pour toute perte subie subséquemment à un navire dont la mise au travail est empêchée par toute cause quelconque (y compris la négligence de la part de l'entrepreneur) est limitée à la suspension de l'affrètement. Les sous-alinéas 7.35(a)(i) à (viii) traitent de divers cas où un navire n'est pas en mesure d'être mis au travail, mais qui ne conduisent pas à la suspension de l'affrètement (p. ex., glace, force majeure, etc.).

Toutefois, le sous-alinéa 7.20(g)(ii), « IRC », impose des dommages-intérêts prédéterminés à l'entrepreneur lorsque le navire n'est pas disponible ou qu'on ne répond pas aux demandes en mer sans se pencher sur ledit défaut de disponibilité ou d'état de préparation « tolérable ».

Nous vous demandons de bien vouloir confirmer que le sous-alinéa 7.20(g)(ii) ne s'applique que dans les cas où le navire est considéré comme en suspension de l'affrètement conformément au contrat.

L'ENTREPRENEUR suggère d'apporter les précisions suivantes au sous-alinéa 7.20(g)(ii).

« Nonobstant toute disposition contraire aux présentes, les crédits de paiement prévus au sous-alinéa 7.20(g)(ii) ne s'appliquent que dans les cas où aucun affrètement n'est payable conformément à l'article 7.35 ».

Par exemple, en ce qui concerne l'exigence selon laquelle l'entrepreneur doit toujours avoir un navire disponible, les paiements de crédit ne devraient pas être déclenchés dans une situation où un navire fait l'objet d'un entretien prévu et où l'autre navire n'est pas disponible en raison d'un événement de force majeure.

Réponse à la question n° 86

Veuillez consulter la modification n° 26 de la demande de modification 007.

Question n° 87

L'article 7.35 et les Conditions générales supplémentaires « Navire affrété – contrat » traitent de la suspension de l'affrètement. Nous vous demandons de bien vouloir confirmer que, conformément à l'article 7.25, l'article 7.35 exclut l'applicabilité des clauses sur la suspension de l'affrètement aux articles 4, 5 et 6 des Conditions générales supplémentaires, Navire affrété.

Réponse à la question n° 87

Les deux articles énoncés à la Partie 7 – Clauses du contrat subséquent, ainsi que la clause A8501C du Guide des CCUA, s'appliquent au contrat. Toutefois, en cas d'incompatibilité entre le libellé des textes énumérés à l'article 7.25, c'est le libellé du document qui apparaît en premier sur la liste qui l'emporte sur celui de tout autre document qui figure plus bas sur la liste.

Question n° 88

L'article 2035 29 – 3 des Conditions générales permet au Canada de demander des dommages-intérêts (y compris des dommages consécutifs) en cas de manquement de la part de l'entrepreneur. Selon le sous-alinéa 7.20(g)(viii), les crédits de paiement représentent des dommages-intérêts. Le sous-alinéa 7.20(g)(x) précise que rien dans l'article 7.20 ne limite les droits ou les recours dont le Canada peut se prévaloir en vertu du contrat ou de la loi en général.

Pourriez-vous préciser que le sous-alinéa 7.20(g)(viii) exclut l'application de l'article 2035 29 – 3 des Conditions générales? Nous croyons savoir que les dommages-intérêts prédéterminés sont le seul recours pour dommage donné, sauf si le Canada demande des dommages-intérêts supplémentaires pour la même violation.

L'entrepreneur suggère de supprimer le sous-alinéa 7.20(g)(x) à des fins de clarté.

Réponse à la question n° 88

Les crédits de paiement sont destinés à une indemnisation fondée sur des mesures de rendement très précises, mais ne visent pas à limiter les droits ou les recours auxquels le Canada a droit. Par conséquent, l'alinéa 7.20(g)(x) demeure inchangé.

Question n° 89

La division 7.20(g)(ii)(C) et le sous-alinéa 7.20(g)(vi) portent sur les droits de résiliation à la suite d'un manquement de la part de l'entrepreneur donnant lieu à des crédits de paiement. Pourriez-vous confirmer que les droits de résiliation en raison de la non-disponibilité ou du défaut d'état de préparation du navire sont exclusivement abordés à la division 7.20(g)(ii)(C) et que le sous-alinéa 7.20(g)(vi) s'applique à toute autre situation où des crédits sont payables?

Réponse à la question n° 89

Non. Le sous-alinéa 7.20(g)(ii)(C) s'applique sur une période continue annuelle, tandis que l'alinéa 7.20(g)(vi) s'applique pendant la période du contrat.

Question n° 90

L'article 4 des Conditions générales supplémentaires – Navire affrété autorise le Canada à résilier le contrat en cas de suspension de l'affrètement d'une durée d'une semaine, et l'article 2035 29 – 1 des Conditions générales permet au Canada de résilier le contrat en cas de tout manquement de la part de l'entrepreneur. Le sous-alinéa 7.20(g)(x) précise que rien dans l'article 7.20 ne limite les droits ou les recours dont le Canada peut se prévaloir en vertu du contrat ou de la loi en général.

Pourriez-vous préciser que les droits de résiliation prévus au sous-alinéa 7.20(g)(vi) et à la division 7.20(g)(ii)(C) excluent la possibilité d'invoquer l'article 4 des Conditions générales supplémentaires – Navire affrété et l'article 2035 29 – 1 des Conditions générales?

L'entrepreneur suggère de supprimer le sous-alinéa 7.20(g)(x) à des fins de clarté.

Si le Canada était en mesure de résilier le contrat en se fondant, par exemple, sur un seul événement de suspension de l'affrètement ou une semaine de suspension de l'affrètement, l'alinéa 7.20(g) (droit de résiliation du Canada subordonné à la venue de trois événements donnant lieu à des demandes de crédits de paiement) semblerait inapplicable. Cette situation irait à l'encontre des principes de la priorité des documents décrits à l'article 7.25.

Réponse à la question n° 90

Une longue période de suspension de l'affrètement mettra en péril les activités du Canada. Par conséquent, le Canada doit être en mesure de résilier le contrat et d'obtenir les services d'autres sources en cas de suspension prolongée de l'affrètement.

Question n° 91

L'article 2035 19 des Conditions générales précise que les travaux appartiennent au Canada après la livraison. Les travaux désignent les activités, biens et équipements que l'entrepreneur doit livrer ou exécuter. Nous vous demandons de bien vouloir

préciser que les navires ne sont pas considérés comme des travaux en vertu des Conditions générales, assujettis au bon de commande prévu à l'alinéa 7.2(b).

Réponse à la question n° 91

Si les travaux effectués consistent en la prestation de services, alors les navires ne sont pas considérés comme des travaux.

Question n° 92

L'article 2035 28 des Conditions générales traite de la suspension des travaux, et la clause de recouvrement des coûts semble très semblable au concept du désarmement d'un navire. L'article 2035 28 stipule que pendant une telle suspension des travaux, le Canada peut résilier le contrat en vertu de l'article 2035 29 (droit de résiliation du Canada en raison d'un manquement de la part de l'entrepreneur) ou de l'article 2035 30 (droit de résiliation du Canada pour raisons de commodité). Nous vous demandons de bien vouloir préciser que l'émission d'un ordre de suspension des travaux ne déclenche pas un manquement de la part de l'entrepreneur en vertu de l'article 2035 29.

Réponse à la question n° 92

La suspension des travaux ne se traduit pas automatiquement par un manquement de la part de l'entrepreneur. Le manquement de l'entrepreneur en vertu de l'article 29 est déterminé en fonction des faits précis d'une situation donnée.

Question n° 93

L'article 7.12 ne précise aucune zone opérationnelle. L'appendice B de l'annexe A (Concept des opérations) fait référence aux opérations possibles dans les eaux américaines. De quelle façon l'incidence juridique de l'exploitation du navire de l'entrepreneur dans les eaux américaines, y compris, sans toutefois s'y limiter, l'exigence prévue par la Jones Act (drapeau des États-Unis exigé) ainsi que les règlements sur les impôts est-elle prise en considération?

L'entrepreneur suggère d'inclure une zone des opérations détaillée au Canada, tel qu'il est indiqué à la page 145 de l'appendice B de l'annexe A de l'article 7.12.

Au cas où une opération à l'extérieur de cette zone deviendrait nécessaire, l'entrepreneur suggère que cette question soit abordée dans une demande de travaux supplémentaires.

Réponse à la question n° 93

Oui, cela sera traité avec des demandes de travaux supplémentaires.

Question n° 94

Selon le sous-alinéa 7.15(a)(iv), le client doit payer pour tout câble et accessoire liés à l'ancre si un tel équipement est perdu. Le sous-alinéa 7.14(a)(v) prévoit ce qui suit : l'entrepreneur a l'obligation générale de payer pour « remplacer l'équipement, les pièces de rechange et les inventaires requis pour la prestation de services ». Nous vous demandons de bien vouloir confirmer que le sous-alinéa 7.15(a)(iv) est valide dans son intégralité.

Réponse à la question n° 94

Veuillez consulter la modification n° 24 de la présente modification de la demande de soumissions n° 007.

Question n° 95

L'article 7.44 ne mentionne pas de mécanisme précis de règlement des différends. Pourriez-vous préciser que l'article 7.44 doit être interprété comme une disposition accordant la compétence en matière de différends aux tribunaux canadiens, à moins que les parties n'acceptent de renvoyer ce différend à l'arbitrage?

Réponse à la question n° 95

Oui.

**TOUTES LES AUTRES MODALITÉS DE LA DEMANDE DE SOUMISSION
DEMEURENT INCHANGÉES**

3 PTS = Le soumissionnaire a démontré que le navire possède une grue de pont maritime avec un rayon de travail qui dépasse la ligne médiane du navire.

6 PTS = Le soumissionnaire a démontré qu'il possède une grue de pont maritime dont le rayon de travail atteint plus de 5 m du côté du navire.

9 PTS = Le soumissionnaire a démontré que le navire possède une grue de pont maritime avec un rayon de travail qui couvre la plus grande partie de la surface de travail et offre plus de 5 m de portée sur le côté du navire.

Exemples

