



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 Navires remorquage d'urgence | |
| Solicitation No. - N° de l'invitation F7017-160056/C | Amendment No. - N° modif. 008 |
| Client Reference No. - N° de référence du client F7017-160056 | Date 2018-03-15 |
| 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. 008 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° 32 – MR 6 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) |
| MR 6 | Documents relatifs aux exigences de base | Les navires du soumissionnaire doivent être équipés d'une embarcation rapide de sauvetage (ERS) d'une longueur hors tout (LHT) d'au moins de 6.5m avec un bossoir de mise à l'eau et de récupération à bras unique. | Le soumissionnaire doit fournir une déclaration de conformité à l'effet que ce critère sera atteint lors de la mobilisation. | RÉFÉRENCE FOURNIE AVEC LA PAGE ET LE NUMÉRO DU PARAGRAPHE |

La modification n° 33 – MR 9 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 9 | Documents relatifs aux exigences de base | <p>En plus des systèmes de communications satellites et cellulaires existants sur le navire, les navires du soumissionnaire doivent être dotés des systèmes suivants :</p> <p>a) Au moins un système de données et de communications vocales Broadband 500 (FBB500);</p> <p>b) Au moins un système de données Sailor 100GX à une vitesse de bande passante de 768 Kbps en liaison descendante et de 256 Kbps en lien vers le bas;</p> <p>c) Au moins un système de données cellulaires GSM 3G, 4G ou LTE;</p> | <p>Le soumissionnaire doit fournir une déclaration de conformité à l'effet que ce critère sera atteint lors de la mobilisation.</p> | |

| | | | | | |
|--|--|--|---|--|--|
| | | | | | |
| | | | <p>d) Au moins trois connexions de données réseaux pour l'appareil Sailor 100 GX, de données cellulaires et de communications « sans fil près des côtes » (l'appareil « Fortinet » sera fourni par le gouvernement) acheminés à un emplacement central;</p> <p>e) Espace physique pour au moins un bâti de réseau 24U de 42 po de haut sur 34 po de profond et 24 po de large;</p> <p>f) Espace physique pour au moins une imprimante;</p> <p>g) Quatre circuits d'alimentation de 110 V c.a., ou plus.</p> | | |

La modification n° 34 – MR 12 seulement de la pièce jointe 4.1 (Exigences obligatoires) 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 12 | Documents relatifs aux exigences de base | Les navires du soumissionnaire doivent être dotés d'une puissance de traction minimale continue d'au moins 120 tonnes lorsque tous les dispositifs consommateurs d'énergie entraînés par moteur (génératrices attelées, etc.) sont pris en compte. | Le soumissionnaire doit fournir un certificat de conformité (vérifié de manière indépendante) et des données sur les résultats du test de traction (réf. : circulaire 884 du MSC, section 11.1) de moins de 10 ans qui démontrent que les navires sont dotés d'une puissance de traction minimale continue d'au moins 120 tonnes lorsque tous les dispositifs consommateurs d'énergie entraînés par moteur (génératrices attelées, etc.) sont pris en compte. | |

| | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|
| | | | <p>Selon « Noble Denton Marine Services - Certification for Towing Vessel Approvability (DNVGL-SE-0122) », édition de mars 2017, dans les cas où un certificat de puissance de traction qui remonte à moins de 10 ans ne peut être fourni, alors pour les remorqueurs de moins de 10 ans, la puissance de traction peut être estimée à 1 tonne/100 BHP (certifié) des engins principaux, et pour les remorqueurs de plus de 10 ans, avec un certificat de puissance de traction de plus de 10 ans, la puissance de traction peut être acceptée comme supérieure à :</p> <ul style="list-style-type: none">— la valeur certifiée réduite de 1 % par année d'âge depuis le test; ou— 1 tonne sur 100 BHP (certifié) des engins principaux réduit de 1 % par année d'âge supérieur à 10. | | |
|--|--|--|--|--|--|

La modification n° 35 – MR 13 seulement de la pièce jointe 4.1 (Exigences obligatoire) est supprimée dans sa totalité et remplacée par ce qui suit:

| EXIGENCES OBLIGATOIRES | | | | |
|------------------------|--|--|--|--|
| 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 13 | Documents relatifs aux exigences de base | Les navires du soumissionnaire doivent pouvoir atteindre une vitesse maximale d'au moins 15 nœuds. | Le soumissionnaire doit fournir un rapport d'essai en mer, des registres de bord ou des données du GPS qui démontrent que les navires peuvent atteindre une vitesse maximale d'au moins 15 nœuds. Un fichier de données différentiel GPS / impression généré à partir d'un essai de vitesse effectué conformément au «Projet de l'industrie conjointe - Essais de vitesse - 2006» ou l'équivalent (selon la date de construction du navire) | |

| | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|
| | | | effectué pendant les essais en mer ou, pendant un essai de vitesse séparé sera acceptable. | | |
|--|--|--|--|--|--|

La modification n° 36 – RR-2 seulement de la pièce jointe 4.1 (Exigences cotées) est supprimée dans sa totalité et remplacée par ce qui suit:

| EXIGENCES COTÉES | | | | | | |
|----------------------|--|-------------------|---|---|--|---|
| | | | RÉPONSE DU SOUMISSIONNAIRE | | | |
| CRITÈRE No | EXIGENCES COTÉES | POINTS MAXIMUM | MÉTHODE D'ÉVALUATION | CRITÈRE D'ÉVALUATION | EXPÉRIENCE DÉMONTRÉE (SOUMISSIONNAIRE À INSÉRER LES DONNÉES) | RÉFÉRENCE FOURNIE AVEC LA PAGE ET LE NUMÉRO DU PARAGRAPHE |
| RR-2 NAVIRE 1 | Le navire du soumissionnaire devrait atteindre une vitesse maximale de plus de 15 nœuds. | 9 PTS | Le soumissionnaire devrait fournir un rapport d'essai en mer, des compteurs ou des données du GPS qui identifient la vitesse maximale des navires. Un fichier de données différentiel GPS / impression généré à partir d'un essai de | 3 PTS = Le soumissionnaire a confirmé, par des données électroniques, que le navire peut atteindre une vitesse maximale entre 15 et 16 nœuds. 6 PTS = Le soumissionnaire a confirmé, par des | | |

| | | | | | |
|--------------------------------|--|--------------|--|---|--|
| | | | vitesse effectué conformément au «Projet de l'industrie conjointe - Essais de vitesse - 2006» ou l'équivalent (selon la date de construction du navire) effectué pendant les essais en mer ou, pendant un essai de vitesse séparé sera acceptable. | données électroniques, que le navire peut atteindre une vitesse de plus de 16 mais moins de 17 nœuds. 9 PTS = Le soumissionnaire a confirmé, par des données électroniques, que le navire peut atteindre une vitesse maximale de 17 nœuds ou plus. | |
| RR-2 NAVIRE 2 | Le navire du soumissionnaire devrait atteindre une vitesse maximale de plus de 15 nœuds. | 9 PTS | Le soumissionnaire devrait fournir un rapport d'essai en mer, des compteurs ou des données du GPS qui identifient la vitesse maximale des navires. Un fichier de données différentiel GPS / impression généré à partir d'un essai de vitesse effectué conformément au «Projet de l'industrie conjointe - Essais de vitesse - 2006» ou l'équivalent (selon la date de construction du navire) effectué pendant les essais en mer ou, pendant un essai de | 3 PTS = Le soumissionnaire a confirmé, par des données électroniques, que le navire peut atteindre une vitesse maximale entre 15 et 16 nœuds. 6 PTS = Le soumissionnaire a confirmé, par des données électroniques, que le navire peut atteindre une vitesse de plus de 16 mais moins de 17 nœuds. 9 PTS = Le soumissionnaire a confirmé, par des données électroniques, que le navire peut | |

| | | | | | |
|--|--|--|---------------------------------|---|--|
| | | | vitesse séparé sera acceptable. | atteindre une vitesse maximale de 17 nœuds ou plus. | |
|--|--|--|---------------------------------|---|--|

La modification n° 37 – RR-6 seulement de la pièce jointe 4.1 (Exigences cotées) est supprimée dans sa totalité et remplacée par ce qui suit:

| EXIGENCES COTÉES | | | | | | |
|----------------------|--|----------------------------|--|--|--|---|
| | | RÉPONSE DU SOUMISSIONNAIRE | | | | |
| CRITÈRE No | EXIGENCES COTÉES | POINTS MAXIMUM | MÉTHODE D'ÉVALUATION | CRITÈRE D'ÉVALUATION | EXPÉRIENCE DÉMONTRÉE (SOUMISSIONNAIRE À INSÉRER LES DONNÉES) | RÉFÉRENCE FOURNIE AVEC LA PAGE ET LE NUMÉRO DU PARAGRAPHE |
| RR-6 NAVIRE 1 | Le navire du soumissionnaire devrait être équipé d'une deuxième embarcation rapide de sauvetage (ERS) d'une longueur hors tout (LHT) d'au moins de 6.5 m avec un bossoir de mise à l'eau et de récupération à bras unique. | 3 PTS | Le soumissionnaire devrait fournir un énoncé des faits appuyé par des dessins de disposition qui démontrent que les navires sont équipés d'une deuxième embarcation rapide de sauvetage (ERS) d'une longueur hors tout (LHT) d'au moins de 6.5 m avec un bossoir de mise à l'eau et de récupération à bras unique. | 0 PTS = Le soumissionnaire n'a pas démontré que le navire est équipé d'une deuxième embarcation rapide de sauvetage (ERS) d'une longueur hors tout (LHT) d'au moins de 6.5 m avec un bossoir de mise à l'eau et de récupération à bras unique. 3 PTS = Le soumissionnaire a | | |

| | | | | | |
|--------------------------------|--|--------------|--|---|--|
| | | | | démontré que le navire est équipé d'une deuxième embarcation rapide de sauvetage (ERS) d'une longueur hors tout (LHT) d'au moins de 6.5 m avec un bossoir de mise à l'eau et de récupération à bras unique. | |
| RR-6 NAVIRE 2 | Le navire du soumissionnaire devrait être équipé d'une deuxième embarcation rapide de sauvetage (ERS) d'une longueur hors tout (LHT) d'au moins de 6.5 m avec un bossoir de mise à l'eau et de récupération à bras unique. | 3 PTS | Le soumissionnaire devrait fournir un énoncé des faits appuyé par des dessins de disposition qui démontrent que les navires sont équipés d'une deuxième embarcation rapide de sauvetage (ERS) d'une longueur hors tout (LHT) d'au moins de 6.5 m avec un bossoir de mise à l'eau et de récupération à bras unique. | <p>0 PTS = Le soumissionnaire n'a pas démontré que le navire est équipé d'une deuxième embarcation rapide de sauvetage (ERS) d'une longueur hors tout (LHT) d'au moins de 6.5 m avec un bossoir de mise à l'eau et de récupération à bras unique.</p> <p>3 PTS = Le soumissionnaire a démontré que le navire est équipé d'une deuxième embarcation rapide de sauvetage (ERS) d'une longueur hors tout (LHT) d'au moins de 6.5 m avec un bossoir de mise à l'eau et de récupération à bras unique.</p> | |

La modification n° 38 – RR-12 seulement de la pièce jointe 4.1 (Exigences cotées) est supprimée dans sa totalité et remplacée par ce qui suit:

| EXIGENCES COTÉES | | | | | |
|-----------------------|---|----------------|---|---|--|
| | | | RÉPONSE DU SOUMISSIONNAIRE | | |
| CRITÈRE No | EXIGENCES COTÉES | POINTS MAXIMUM | MÉTHODE D'ÉVALUATION | CRITÈRE D'ÉVALUATION | EXPÉRIENCE DÉMONTRÉE (SOUMISSIONNAIRE À INSÉRER LES DONNÉES) |
| RR-12 NAVIRE 1 | Le navire du soumissionnaire devrait présenter une notation de classe environnementale (écologique ou propre) si des initiatives ou des mesures ont été entreprises afin d'améliorer les systèmes de commande de propulsion, de contrôle des émissions et des déchets, et d'améliorer les systèmes de CVC et les services d'hébergement, etc. | 6 PTS | Le soumissionnaire devrait fournir un énoncé des faits et un certificat de classification indiquant la notation de classe environnementale propre ou écologique ou une certification actuelle et une performance démontrée dans le programme de l'Alliance verte. | 0 PTS = Le soumissionnaire n'a pas démontré que le navire présente une notation de classe environnementale (écologique ou propre) si des initiatives ou des mesures ont été entreprises afin d'améliorer les systèmes de commande de propulsion, de contrôle des émissions et des déchets, et d'améliorer les systèmes de CVC et les services d'hébergement, etc. | RÉFÉRENCE FOURNIE AVEC LA PAGE ET LE NUMÉRO DU PARAGRAPHE |

| | | | | | | |
|---------------------------------|---|--------------|---|---|--|--|
| | | | | 6 PTS = Le soumissionnaire a démontré que le navire présente une notation de classe environnementale (écologique ou propre) si des initiatives ou des mesures ont été entreprises afin d'améliorer les systèmes de commande de propulsion, de contrôle des émissions et des déchets, et d'améliorer les systèmes de CVC et les services d'hébergement, etc. | | |
| RR-12 NAVIRE 2 | Le navire du soumissionnaire devrait présenter une notation de classe environnementale (écologique ou propre) si des initiatives ou des mesures ont été entreprises afin d'améliorer les systèmes de commande de propulsion, de contrôle des émissions et des déchets, et d'améliorer les systèmes de CVC et les services d'hébergement, etc. | 6 PTS | Le soumissionnaire devrait fournir un énoncé des faits et un certificat de classification indiquant la notation de classe environnementale propre ou écologique ou une certification actuelle et une performance démontrée dans le programme de l'Alliance verte. | 0 PTS = Le soumissionnaire n'a pas démontré que le navire présente une notation de classe environnementale (écologique ou propre) si des initiatives ou des mesures ont été entreprises afin d'améliorer les systèmes de commande de propulsion, de contrôle des émissions et des déchets, et d'améliorer les systèmes de CVC et les services d'hébergement, etc. 6 PTS = Le soumissionnaire a | | |

| | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|
| | | | | démontré que le navire présente une notation de classe environnementale (écologique ou propre) si des initiatives ou des mesures ont été entreprises afin d'améliorer les systèmes de commande de propulsion, de contrôle des émissions et des déchets, et d'améliorer les systèmes de CVC et les services d'hébergement, etc. | | |
|--|--|--|--|--|--|--|

La modification n° 39 – RR-14 seulement de la pièce jointe 4.1 (Exigences cotées) est supprimée dans sa totalité et remplacée par ce qui suit:

| EXIGENCES COTÉES | | | | | |
|-------------------|---|----------------|---|---|--|
| | | | RÉPONSE DU SOUMISSIONNAIRE | | |
| CRITÈRE No | EXIGENCES COTÉES | POINTS MAXIMUM | MÉTHODE D'ÉVALUATION | CRITÈRE D'ÉVALUATION | EXPÉRIENCE DÉMONTRÉE (SOUMISSIONNAIRE À INSÉRER LES DONNÉES) |
| RR-14 NAVIRE 1 | Le navire du soumissionnaire devrait avoir une capacité de récupération du pétrole et posséder une notation de société de classification concernant la récupération du pétrole. | 6 PTS | Le soumissionnaire devrait fournir un énoncé des faits et un certificat de classification indiquant la notation de société de classification concernant la récupération du pétrole ou une déclaration de conformité et une approche proposée dans le plan de mobilisation selon lesquelles le navire obtiendra un certificat de classe indiquant la récupération du pétrole par mobilisation. | 0 PTS = Le soumissionnaire n'a pas démontré que le navire a une capacité de récupération du pétrole et possède une notation de société de classification concernant la récupération du pétrole. 3 PTS = Le soumissionnaire a démontré que le navire aura une capacité de récupération du pétrole et qu'il possèdera une cote de «récupération du pétrole». | RÉFÉRENCE FOURNIE AVEC LA PAGE ET LE NUMÉRO DU PARAGRAPHE |

| | | | | | | |
|---------------------------------|---|--------------|---|---|--|--|
| | | | | | | |
| RR-14 NAVIRE 2 | Le navire du soumissionnaire devrait avoir une capacité de récupération du pétrole et posséder une notation de société de classification concernant la récupération du pétrole. | 6 PTS | Le soumissionnaire devrait fournir un énoncé des faits et un certificat de classification indiquant la notation de société de classification concernant la récupération du pétrole ou une déclaration de conformité et une approche proposée dans le plan de mobilisation selon lesquelles le navire obtiendra un certificat de classe indiquant la récupération du pétrole par mobilisation. | <p>6 PTS = Le soumissionnaire a démontré que le navire a une capacité de récupération du pétrole et possèdent une notation de société de classification concernant la récupération du pétrole.</p> <p>0 PTS = Le soumissionnaire n'a pas démontré que le navire a une capacité de récupération du pétrole et possèdent une notation de société de classification concernant la récupération du pétrole.</p> <p>3 PTS = Le soumissionnaire a démontré que le navire aura une capacité de récupération du pétrole et qu'il possèdera une cote de «récupération du pétrole».</p> <p>6 PTS = Le soumissionnaire a démontré que le navire a une capacité de récupération du pétrole et possèdent une</p> | | |

| | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|
| | | | | notation de société de classification concernant la récupération du pétrole. | | |
|--|--|--|--|--|--|--|

La modification n° 40 – RR-15 seulement de la pièce jointe 4.1 (Exigences cotées) est supprimée dans sa totalité et remplacée par ce qui suit:

| EXIGENCES COTÉES | | | | | | |
|----------------------------|--|----------------|--|--|--|---|
| RÉPONSE DU SOUMISSIONNAIRE | | | | | | |
| CRITÈRE No | EXIGENCES COTÉES | POINTS MAXIMUM | MÉTHODE D'ÉVALUATION | CRITÈRE D'ÉVALUATION | EXPÉRIENCE DÉMONTRÉE (SOUMISSIONNAIRE À INSÉRER LES DONNÉES) | RÉFÉRENCE FOURNIE AVEC LA PAGE ET LE NUMÉRO DU PARAGRAPHE |
| RR-15 NAVIRE 1 | Le navire du soumissionnaire devrait posséder un certificat de formation en récupération du pétrole de l'Organisation maritime internationale (OMI) pour le capitaine et l'équipage. | 6 PTS | Le soumissionnaire devrait fournir un énoncé des faits et un certificat indiquant la formation en récupération du pétrole de l'OMI pour le capitaine et l'équipage ou une attestation indiquant qu'un certificat de formation de récupération d'huile de l'OMI pour le capitaine et l'équipage sera obtenu | 0 PTS = Le soumissionnaire n'a pas démontré que le navire possède un certificat de formation en récupération du pétrole de l'OMI pour le capitaine et l'équipage. 3 PTS = Le soumissionnaire a démontré que le navire possèdera une | | |

| | | | | | |
|---------------------------------|--|-------------------------------|--|---|--|
| | | avant la livraison du navire. | certification indiquant la formation en récupération du pétrole de l'OMI pour le capitaine et l'équipage avant la livraison du navire. 6 PTS = Le soumissionnaire a démontré que le navire possède un certificat de formation en récupération du pétrole de l'OMI pour le capitaine et l'équipage. | | |
| RR-15 NAVIRE 2 | Le navire du soumissionnaire devrait posséder un certificat de formation en récupération du pétrole de l'Organisation maritime internationale (OMI) pour le capitaine et l'équipage. | 6 PTS | Le soumissionnaire devrait fournir un énoncé des faits et un certificat indiquant la formation en récupération du pétrole de l'OMI pour le capitaine et l'équipage ou une attestation indiquant qu'un certificat de formation de récupération d'huile de l'OMI pour le capitaine et l'équipage sera obtenu avant la livraison du navire. | 0 PTS = Le soumissionnaire n'a pas démontré que le navire possède un certificat de formation en récupération du pétrole de l'OMI pour le capitaine et l'équipage. 3 PTS = Le soumissionnaire a démontré que le navire posséderait une certification indiquant la formation en récupération du pétrole de l'OMI pour le capitaine et l'équipage avant la livraison du navire. | |

| | | | | | | |
|--|--|--|--|---|--|--|
| | | | | 6 PTS = Le soumissionnaire a démontré que le navire possède un certificat de formation en récupération du pétrole de l'OMI pour le capitaine et l'équipage. | | |
|--|--|--|--|---|--|--|

La modification n° 41 – RR-17b est ajouté à la pièce jointe 4.1 (Exigences cotées) par ce qui suit:

| EXIGENCES COTÉES | | | | | | |
|----------------------------|---|----------------|--|---|--|---|
| RÉPONSE DU SOUMISSIONNAIRE | | | | | | |
| CRITÈRE No | EXIGENCES COTÉES | POINTS MAXIMUM | MÉTHODE D'ÉVALUATION | CRITÈRE D'ÉVALUATION | EXPÉRIENCE DÉMONTRÉE (SOUMISSIONNAIRE À INSÉRER LES DONNÉES) | RÉFÉRENCE FOURNIE AVEC LA PAGE ET LE NUMÉRO DU PARAGRAPHE |
| RR-17b VESSEL 1 | Le navire du soumissionnaire devrait être muni d'un espace réservé pouvant servir de «centre des opérations» pouvant accueillir de deux à trois postes de travaux informatisés. Cela pourrait être une salle de conférence existante, un bureau de navire ou un espace converti à cette fin. Il devrait y avoir suffisamment de | 6 PTS | Le soumissionnaire devrait fournir un énoncé des faits et des dessins des navires indiquant les espaces sur le navire pouvant accommoder cette exigence. | 0 PTS = Le soumissionnaire n'a pas démontré que le navire dispose d'un espace dédié pouvant être utilisé comme centre des opérations pouvant accueillir de deux à trois | | |

La modification n° 42 – Les Point Techniques Maximums est supprimé de 398 points à 410 points comme suit :

| POINTS TECHNIQUES MAXIMUMS | | 410 PTS |
|---|---|---------|
| <u>La modification n° 43 – L'item n) seulement de la section 2 de l'Annexe A (Exigences de base relatives au NRU) est supprimée dans sa totalité et remplacée par ce qui suit :</u> | | |
| n) | Les navires de l'entrepreneur doivent être équipés d'une embarcation rapide de sauvetage (ERS) d'une longueur hors tout (LHT) d'au moins 6.5 m avec un bossoir de mise à l'eau et de récupération à bras unique. | |
| <u>La modification n° 44 – L'item u) seulement de la section 2 de l'Annexe A (Exigences de base relatives au NRU) est supprimée dans sa totalité et remplacée par ce qui suit :</u> | | |
| u) | En plus des systèmes de communications satellites et cellulaires de l'entrepreneur installés sur les navires, les navires de l'entrepreneur doivent être dotés des systèmes suivants : I. Au moins un système de données et de communications vocales Broadband 500 (FBB500); II. Au moins un système de données Sailor 100GX à une vitesse de bande passante de 768 Kbps en liaison descendante et de 256 Kbps en lien vers le haut ; III. Au moins un système de données cellulaires GSM 3G, 4G ou LTE; IV. Au moins trois connexions de données réseau pour l'appareil Sailor 100GX, de données cellulaires et de communications « sans fil près des côtes » (l'appareil « Fortinet » sera fourni par le gouvernement) acheminées à un emplacement central; V. Espace physique pour au moins un bâti de réseau 24U de 42 po de haut sur 34 po de profond et 24 po de large; VI. Espace physique pour au moins une imprimante; VII. Quatre circuits d'alimentation de 110 V c.a., ou plus. | |
| <u>La modification n° 45 – L'item c) seulement de la section 3 de l'Annexe A (Exigences de base relatives au NRU) est supprimée dans sa totalité et remplacée par ce qui suit :</u> | | |
| c) | Les navires de l'entrepreneur doivent être équipés d'une deuxième embarcation rapide de sauvetage (ERS) d'une longueur hors tout (LHT) d'au moins 6.5 m avec un bossoir de mise à l'eau et de récupération à bras unique. | |

La modification n° 46 – L'item o) est ajouté à la section 3 de l'Annexe A (Exigences de base relatives au NRU) comme suit :

- o) Les navires de l'entrepreneur devraient disposer d'un espace réservé pouvant servir de « centre des opérations » pouvant accueillir de deux à trois postes de travail informatisés. Cela pourrait être une salle de conférence existante, un bureau de navire ou un espace converti à cette fin. Il devrait y avoir suffisamment de place pour installer l'équipement suivant dans l'espace;
- a) Au moins un rack de réseau 24U, 42 "de haut x 34" de profondeur x 24 "de large;
 - b) Au moins une imprimante; et
 - c) Quatre circuits d'alimentation disponibles de 110 VAC ou plus.

La modification n° 47 – Descriptions d'éléments de données (DÉD) T-001 seulement de l'Appendice D de l'Annexe A est supprimée dans sa totalité et remplacée par ce qui suit:

DÉD T-001 Plan de mobilisation

1. BUT de la DÉD :

Le but de la présente DÉD est de décrire le travail nécessaire en vue de mobiliser le navire de remorquage d'urgence pour que, de son état initial, il puisse passer à l'état nécessaire pour répondre aux exigences de base des navires et aux exigences fonctionnelles indiquées dans l'énoncé de travail et le concept des opérations.

PIÈCES JOINTES et RÉFÉRENCES PERTINENTES :

Pièces jointes : S. O.

Références : DÉD M-002 Calendrier principal de projet
DÉD T-002 Plan de démobilisation
DÉD M-005 Rapports d'état d'avancement du projet
DÉD M-006 Réunion sur le lancement du projet
DÉD M-007 Réunions d'examen de projet

2. INSTRUCTIONS RELATIVES À LA PRÉPARATION :

Format :

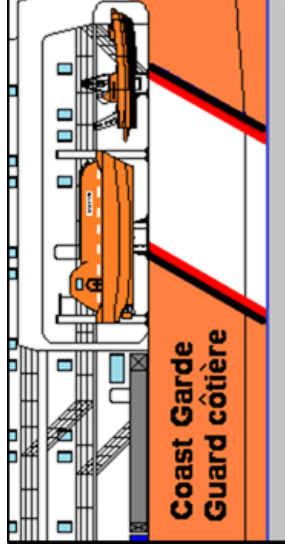
Le plan de mobilisation doit être préparé dans le gabarit de l'entrepreneur et accepté par l'autorité technique.

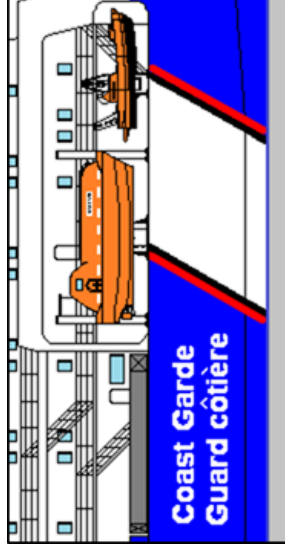
Le plan de mobilisation doit être fourni en format PDF interrogeable pour toutes les versions précédant la version définitive. La version définitive du plan de démobilisation doit être fournie en formats Microsoft Word et PDF.

Exigences :

Le plan de mobilisation doit décrire en détail de quelle façon l'entrepreneur prévoit mobiliser le navire de remorquage d'urgence de sa condition préalable à l'attribution du contrat pour répondre aux exigences du navire exprimées en détail dans le document sur les exigences de base, l'énoncé de travail et le concept des opérations, y compris la livraison d'un navire portant une bande diagonale blanche peinte sur la coque et bordée de lignes contrastantes et l'inscription « Coast Guard/Garde côtière » (peinte ou transférée par décalcomanie) sur les deux murailles de la coque dans une couleur contrastante (voir l'exemple ci-dessous). La taille, l'emplacement et le style de la bande diagonale et de l'inscription doivent être conformes au guide du Programme de coordination de l'image de marque de la GCC figurant à l'addenda 1 du document des exigences de base (appendice A de l'EDT).

Deux exemples de bandes contrastantes et d'inscription de la GCC





Il faut veiller à ce que le plan de mobilisation permette le début des opérations du premier navire de remorquage d'urgence au plus tard le 6 MAAC et du deuxième navire de remorquage d'urgence au plus tard le 30 septembre 2019. Les délais et le jalonnement des activités doivent être consignés dans le calendrier principal de projet de la DED (LDEC M-002), mais le plan de mobilisation doit décrire la façon dont l'entrepreneur respectera les délais prescrits. Ce produit livrable doit aussi indiquer la possibilité de réaliser la mobilisation plus tôt et préciser les considérations, les contraintes et les coûts qui y sont associés.

Le plan de mobilisation doit permettre l'exécution d'une enquête sur l'état du navire par une équipe d'évaluation de la GGC qui évaluera les travaux effectués au cours de la mobilisation pour s'assurer qu'ils répondent à toutes les exigences essentielles, conformément au document des exigences de base et au plan de mobilisation de l'entrepreneur.

Le plan de mobilisation doit répondre à toutes les mesures rectificatives indiquées dans le rapport d'inspection conformément soit au *Common Marine Inspection Document* (CMID), soit à la *Offshore Vessel Inspection Database* (OVID) présentés au moment de l'attribution du contrat.

Le plan de mobilisation doit déterminer les travaux nécessaires pour accueillir l'équipement désigné fourni par le gouvernement (ÉFG) défini au cours de la réunion sur le lancement.

Le plan de mobilisation doit inclure la production et la présentation d'un rapport d'inspection, conformément au *Common Marine Inspection Document* (CMID) publié par l'*International Marine Contractors Association* (IMCA) ou à la *Offshore Vessel Inspection Database* (OVID) publié par le Forum maritime international des compagnies pétrolières (OCIMF). Cette inspection doit être effectuée par un inspecteur accrédité 45 jours ou moins avant la livraison du navire au Canada. Toutes les mesures rectificatives figurant dans les constatations du rapport doivent être corrigées avant la livraison du navire.

Le plan de mobilisation doit inclure la production d'une enquête sur l'état du navire par un tiers indépendant accrédité qui documentera l'état du navire au début de la période d'affrètement à temps.

Le plan de mobilisation doit aussi décrire de quelle façon l'entrepreneur prévoit satisfaire aux exigences de sécurité nécessitant que le capitaine et l'équipage de chaque navire doit détenir une cote de sécurité valable au niveau fiabilité.

Le plan de mobilisation peut comprendre un plan permettant à l'entrepreneur d'obtenir une cote de récupération du pétrole pour les navires, si ce n'est déjà fait.

Tous les travaux à exécuter dans le cadre du plan de mobilisation doivent respecter la politique d'achat au Canada.

Directives :

Un mois après l'attribution du contrat

À la suite des discussions avec le Canada, à l'occasion de la réunion sur le lancement du projet, l'entrepreneur doit soumettre un plan de mobilisation modifié définitif.

3. PRODUITS LIVRABLES :

Dans le mois suivant l'attribution du contrat

Une copie électronique du plan de mobilisation définitif doit être fournie à l'autorité technique aux fins d'examen et d'acceptation un mois après la date d'entrée en vigueur du contrat.

La modification n° 48 – Descriptions d'éléments de données (DÉD) I-006 seulement de l'Appendice D de l'Annexe A est supprimée dans sa totalité et remplacée par ce qui suit:

DÉD I-006 Plan des ressources humaines

1. BUT de la DÉD :

Le but de la présente DÉD est de faire connaître les exigences relatives au plan des ressources humaines.

2. PIÈCES JOINTES et RÉFÉRENCES PERTINENTES :

Pièces jointes : S. O.

Références : DÉD M-001 Plan de gestion de projets

DÉD M-005 Rapports d'état d'avancement du projet

DÉD I-001 Plan de transfert des compétences et des connaissances

3. INSTRUCTIONS RELATIVES À LA PRÉPARATION :

Format :

Le plan des ressources humaines doit être préparé dans le gabarit de l'entrepreneur et accepté par l'autorité technique.

Le plan des ressources humaines doit être fourni en format PDF interrogeable pour toutes les versions précédant la version définitive. La version définitive du plan des ressources humaines doit être fournie en formats Microsoft Word et PDF.

Le plan des ressources humaines doit décrire, au minimum, les éléments suivants :

- a) Les pratiques de l'entrepreneur en matière de dotation;
- b) Les qualifications et les attestations de l'équipage des navires de remorquage d'urgence;
- c) Les qualifications en formation de la ressource responsable de l'exécution du volet de transfert des compétences et des connaissances du contrat.

Le plan des RH peut comprendre un plan permettant à l'entrepreneur d'obtenir une certification de récupération du pétrole pour le capitaine et l'équipage avant la livraison du navire, si ce n'est déjà fait.

Le plan des ressources humaines doit donner une idée de l'approche de l'entrepreneur en matière de maintien en poste et d'embauche des employés pour veiller à ce qu'un personnel de remorquage d'urgence disposant de l'expérience et des attestations requises soit disponible pour la durée du contrat et de la période de prolongation en option.

L'entrepreneur doit définir les rôles et les responsabilités des membres du personnel désignés dans son plan de ressources humaines ainsi que tous les rapports hiérarchiques.

Dans le cadre du plan des ressources humaines, l'entrepreneur doit fournir une liste des membres du personnel de gestion de projet qui participera au projet de navires de remorquage d'urgence et leur curriculum vitae.

Les documents attestant de la compétence et de l'expérience professionnelles de l'équipage proposé doivent être présentés à la GCC avant la livraison (et sur demande en tout temps). Cela signifie que tous les membres de l'équipage doivent avoir suivi un cours de remorquage d'urgence offert dans le cadre d'un programme de formation interne bien établi ou par un établissement de formation maritime ou un fournisseur de services externe. L'expérience reconnue en remorquage d'urgence peut se composer de la combinaison entre la participation à

des incidents réels documentés, la participation à un plan d'intervention ou à une organisation de navires de remorquage d'urgence, la participation à des exercices de formation réels sur de grands navires commerciaux et la formation par exercices de simulation portant sur un ou tous les aspects précédents.

Le plan des ressources humaines de l'entrepreneur doit être tenu à jour et harmonisé avec l'ensemble du plan de gestion de projets élaboré pour la DÉD M-001, être tenu à jour pendant la durée du contrat et faire partie des rapports d'état d'avancement du projet.

Directives :

Dans le mois suivant l'attribution du contrat

L'entrepreneur doit fournir un plan des ressources humaines définitif, comme décrit ci-dessus.

4. PRODUITS LIVRABLES :

Dans le mois suivant l'attribution du contrat

Une copie électronique du plan des ressources humaines en format PDF, et une copie électronique en format Word doivent être fournies à l'autorité technique aux fins d'examen et d'acceptation.

La modification n° 49 – La réponse n° 82 de la modification à la demande de soumission 007 est changer comment suit :

Réponse à la question n° 82

Voir les modifications apportées à l'addenda 2 à l'appendice B de l'annexe A (modification n° 30 de la présente modification de la demande de soumissions n° 007.)

La modification n° 50 – La réponse n° 85 de la modification à la demande de soumission 007 est changer comment suit :

Réponse à la question n° 85

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

Questions et Réponses

Question n° 96

«L'exigence / l'intention de la GCC est-elle d'exploiter deux systèmes VSAT / FBB / Cell indépendants / distincts à bord?

c'est à dire.:

Système 1: VSAT / FBB / Système cellulaire existant des entrepreneurs

+

Système 2: Sailor 100GX VSAT + FB500 + Données cellulaires

ou

L'exigence / l'intention de la GCC est-elle d'avoir deux systèmes VSAT / FBB / Système cellulaire à bord pour la redondance?

c'est à dire.:

Un (1) système VSAT ou FBB tombe en panne, les systèmes VSAT / FBB secondaires sont en ligne.

ou

L'exigence / l'intention de la GCC est de n'avoir qu'un seul système VSAT / FBB / cellulaire à bord?

c'est à dire.

Un (1) système VSAT, un (1) système FBB, un (1) système cellulaire "

i.e.

One (1) VSAT system, one (1) FBB system, one (1) cellular system

Réponse à la question n° 96

Ces systèmes s'ajoutent aux systèmes de communication par satellite et cellulaire installés à bord des navires des entrepreneurs. Voir le diagramme ci-joint.

Question n° 97

La consommation quotidienne de carburant pourrait facilement excéder le tarif journalier de l'affrètement. La combustion totale du carburant a un impact énorme sur le coût total du navire pour Canada. Le navire avec le tarif journalier le moins coûteux peut en fait être le navire le plus cher au coût total une fois le prix du carburant est pris en compte. Comment est-ce que la GCC tient compte la consommation du carburant dans le résultat financier total?

Réponse à la question n°. 97

La consommation de carburant ne sera pas prise en compte dans la note financière totale puisque le carburant ne sera pas payé en vertu du contrat, mais comme un coût direct à la GCC.

Question n° 98

RR 9 - Pouvez-vous svp précisez si le système de décollage et d'atterrissage doit être fourni par le promoteur pour la manutention du véhicule télécommandé ou si le promoteur doit tout simplement fournir le cadre qui correspondrait à un système de décollage et d'atterrissage fourni par le gouvernement.

Réponse à la question n° 98

Le Canada estime que les exigences cotées RR-9 décrivent clairement comment des points peuvent être obtenus. Si ce n'est pas le cas, veuillez préciser ce qui n'est pas clair.

Question n° 99

Si ce système de décollage et d'atterrissage est requis, pouvez-vous svp précisez les exigences relatives aux services publics (alimentation, consommateurs, hydrauliques et la communication et les besoins en alimentation par satellite).

Réponse à la question n° 99

Non, le Canada ne désire pas préciser des exigences supplémentaires.

Question n° 100

Addenda 2 à l'Appendice A de l'Annexe A: Est-ce que l'équipement RES énuméré dans cette appendice sera livré par le gouvernement?

Réponse à la question n° 100

Le Canada comprend que les navires de l'entrepreneur seront livrés avec l'ensemble de l'équipement SAR, une partie de celui-ci ou plus d'équipement SAR que ce qui est indiqué dans l'addenda 2 à l'Appendice A de l'Annexe A. Si les navires comprennent moins d'équipement que ce qui est indiqué, dans ce cas et conformément à la section 2.4.3 de l'Annexe A, Énoncé de travail, tout équipement manquant sera fourni comme équipement fourni par le gouvernement (EFG).

Question n° 101

Question sur l'enquête sur l'état du navire - Est-ce-que toutes les modifications au navire indiquées dans la soumission doivent être effectuées au moment de l'enquête, c'est-à-dire la peinture du navire avec les couleurs de la Garde côtière, tous les certificats en matière de remorquage sont atteints, qu'une grue soit entièrement installée, etc., ou est-ce que le tout peut être complété après l'attribution du contrat si

c'est bien précisé dans le plan de mobilisation et que la valeur est attribué en conséquence?

Réponse à la question n° 101

Sauf dans les cas où cela est indiqué directement dans les exigences obligatoires, le Canada exigera que la soumission recevable classée au premier rang démontre toutes les caractéristiques, les fonctionnalités et les capacités décrites dans sa soumission en réponse à la pièce jointe 4.1 durant l'évaluation de la confirmation des navires.

Toutes les exigences désignées comme devant être satisfaites par la mobilisation seront vérifiées par le Canada avant l'inspection et l'acceptation des navires.

Pour toutes les exigences cotées où le soumissionnaire a obtenu des points, le Canada exigera que la soumission recevable classée au premier rang démontre de telles caractéristiques, fonctionnalités et capacités durant l'évaluation de la confirmation des navires.

Comme il est indiqué dans la pièce jointe 4.2, tableau 1, colonne (b), le travail de mobilisation requis devra être inclus dans les prix proposé.

Question n° 102

En ce qui concerne le certificat écologique ou propre - est-ce qu'un certificat d'une tierce partie écologique, par exemple Green Marine, serait acceptable pour cette exigence obligatoire, s'il y a un suivi des Indicateurs de rendement clés et que le soumissionnaire est en mesure de démontrer ainsi?

Réponse à la question n° 102

La certification actuelle et la performance démontrée dans le programme "Green Marine" sont acceptables. S'il vous plaît voir les modifications no 38 de la modification à l'invitation 008.

Question n° 103

Deux lecteurs et Exigences de positionnement dynamique (DP) (RQMTS) ne sont-ils plus obligatoires ni souhaitables?

Réponse à la question n° 103

Les exigences en matière de capacité de positionnement dynamique demeurent souhaitables selon le point 3 h) de l'Appendice A de l'Annexe A, et seront évaluées selon les exigences cotées RR-10 et RR-11 de la pièce jointe 4.1.

Question n° 104

En ce qui concerne le plan de formation, quel est le nombre maximal de personnes à former pour chacun des postes sur chaque navire?

Réponse à la question n° 104

L'exigence n'est pas de donner de la formation au personnel de la GCC pour un poste précis à bord du navire. Il s'agit plutôt, en ce qui a trait aux DÉD portant sur la formation en classe et les simulations, de déterminer le nombre maximal d'employés de la GCC dont celle-ci prévoit la participation au transfert des compétences et des connaissances.

Question n° 105

En référence à MR 9, (1) le navire de l'entrepreneur a-t-il besoin d'au moins 2 systèmes VSAT embarqués (c'est-à-dire 1 système marin 100GX + 1 système supplémentaire) (antennes séparées, BUC, modems satellites, etc.)? (2) Si la réponse à (1) est oui, l'un des systèmes doit-il être un Sailor 100GX? Ou est-ce qu'un système de dôme 1m de bande Ka fonctionnera?

Réponse à la question n° 105

Non, ces systèmes s'ajoutent aux systèmes de communications satellites sur les navires de l'entrepreneur. CCG recommande le Sailor 100GX qui fonctionne avec le système FBB500 pour basculer entre les flux de données en fonction de la couverture. Ce n'est pas deux Sailor 100GX mais un Sailor 100GX et un FBB500. Le Sailor 100GX devrait avoir un basculement vers le FBB500.

Question n° 106

En ce qui concerne MR 9, dans l'évaluation technique, existe-t-il un débit binaire de téléchargement / téléchargement spécifique pour le système Sailor 100GX / ka-Band?

Réponse à la question n° 106

Les débits de données requis pour le système MIR Cobham T-GX-MAR100-1 de Sailor 100 GX KA-Band doivent être de 768 Kbps en liaison descendante / 256 Kbps en liaison ascendante. S'il vous plaît voir les modifications no 33 et no 44 de la modification à l'invitation 008.

Question n° 107

Qu'est-ce qui sera accepté comme données de sortie GPS pour déterminer la vitesse? (c'est-à-dire la photo du GPS, y compris l'heure de la vitesse maximale, l'impression, etc.)

Réponse à la question n° 107

Un fichier / impression de données GPS différentiel généré à partir d'un essai de vitesse effectué conformément au «Projet de l'industrie conjointe - Essais de vitesse - 2006» ou équivalent (selon la date de construction du navire) pendant les essais en mer ou un essai de vitesse séparé sera acceptable. S'il vous plaît voir les modifications no 35 et no 36 de la modification à l'invitation 008.

Question n° 108

Avons-nous besoin d'un CV pour le formateur, ou pouvons-nous indiquer que le formateur est une institution accréditée? (Si oui, y a-t-il des documents requis?)

Réponse à la question n° 108

Le soumissionnaire peut identifier une institution accréditée, cependant, pour obtenir des points, doit fournir le curriculum vitae d'un formateur de cet établissement.

Question n° 109

Est-ce que la certification de formation en récupération du pétrole pour le capitaine et l'équipage d'un programme approuvé par Transports Canada sera acceptée? De plus, la formation peut-elle être complétée après l'attribution du contrat si le soumissionnaire indique comment la formation sera complétée et par qui dans le plan de mobilisation / ressources humaines?

Réponse à la question n° 109

Un certificat de formation en récupération du pétrole pour le capitaine et l'équipage d'un programme approuvé par Transports Canada peut être accepté. La formation peut être complétée après l'attribution du contrat et doit être complétée dans les 6 mois suivant la livraison tel qu'indiqué dans le plan des ressources humaines. S'il vous plaît voir les modifications no 40 et no 48 de la modification à l'invitation 008.

Question n° 110

La notation du remorqueur de sauvetage au moment de la livraison serait-elle acceptable pour la Garde côtière canadienne si elle est précisée dans le plan de mobilisation?

Réponse à la question n° 110

Non, les navires proposés doivent posséder un certificat valide d'acceptabilité de navire de remorquage pour une cote de remorqueur de sauvetage maritime (ST) au moment de l'évaluation.

Question n° 111

RR-15 Notation de récupération du pétrole pour l'équipage - Des points seront-ils attribués si le soumissionnaire peut confirmer que la formation sera offerte après l'attribution du contrat ou devons-nous démontrer que le capitaine et l'équipage ont déjà reçu la formation avant la soumission?

Réponse à la question n° 111

Des points seront accordés si le soumissionnaire démontre dans son plan de mobilisation ou dans son plan des ressources humaines que la formation sera achevée après l'octroi du contrat et dans les six mois suivant la livraison du navire. S'il vous plaît voir les modifications no 40 et no 48 de la modification à l'invitation 008.

Question n° 112

Est-ce que Canada pourrait fournir un tableau semblable à celui de l'annexe A afin de clarifier en détails quels éléments des navires devront porter les couleurs standards décrites au chapitre 3 de l'addenda 1 de l'appendice A de l'annexe A? Si certains éléments peuvent rester leur couleur originale, (p. ex. des davieres de levage, la superstructure, etc.) est-ce que Canada pourrait préciser lesquels?

Réponse à la question n° 112

S'il vous plaît voir la réponse à la question no 67 de la modification à l'invitation 007.

Question n° 113

Est-ce que le Canada accepterait que le ERS soit 6,7m, comme le Seabear MK II?

Réponse à la question n° 113

Oui. S'il vous plaît voir les modifications no 32, no 37, no 43 et no 45 de la modification à l'invitation 008.

Question n° 114

RR12 - Est-ce que le Canada accepterait une notation propre ou verte, un certificat international d'efficacité énergétique, pour lequel les systèmes auraient été arpentés conformément à l'article 5.4 de l'annexe VI de la Convention MARPOL?

Réponse à la question n° 114

Non.

Question n° 115

Le Canada pourrait-il confirmer l'emplacement (ville) de la formation en classe dans les trois régions? Une division de la formation en classe dans chacune des régions peut-elle être assurée (y compris la langue pour chaque région)?

Réponse à la question n° 115

Région de l'Ouest – quatre cours par année en anglais seulement seront offerts à Victoria (Colombie-Britannique); région du Centre – deux cours par année en français et deux cours par année en anglais seront offerts à Sarnia (Ontario), à Montréal (Québec) ou à Québec (Québec), ou une combinaison de ces villes; région de l'Atlantique – un cours par année en français et trois cours par année en anglais seront offerts à St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador) ou à Halifax (Nouvelle-Écosse).

Question n° 116

Le Canada peut-il préciser si la formation par exercices de simulation est exigée dans les trois régions et, dans l'affirmative, quelle est la répartition et la durée de chacune des séances à suivre dans chaque région?

Réponse à la question n° 116

La formation par exercices de simulation est exigée du personnel des trois régions. Cependant, elle ne doit pas être offerte dans les trois régions. L'entrepreneur peut se servir d'une seule installation (ou plus) au Canada et la GCC sera responsable de transporter son personnel aux installations déterminées par l'entrepreneur.

Question n° 117

La cote « U » a des exigences relativement simples à satisfaire. Le problème est qu'il ne s'agit pas d'un document généralement exigé dans l'industrie pétrolière et gazière extracôtière; alors très peu de navires la possèdent, même si la plupart des navires pourraient l'obtenir facilement. Nous sommes certains qu'il n'était pas l'intention du gouvernement de limiter cette soumission à un nombre limité de navires dont la majorité sont déjà probablement affectés à un autre travail, ce qui laisse très peu d'options pour le bassin « réel » des navires disponibles pour ce genre de travail.

Nous aimerions demander que les soumissionnaires soient autorisés à obtenir ce certificat et à en fournir la preuve au moment de la mobilisation. Cela n'aurait aucune répercussion négative sur le chemin critique de la livraison, mais garantirait la solution la plus économique pour le Canada.

Réponse à la question n° 117

La cote de remorquage illimité (U) est une exigence essentielle et doit être démontrée au moment de l'évaluation de la confirmation des navires.

Question n° 118

Exigences cotées RR-14 et RR-15 – Il se peut que l'équipage et les navires proposés par les soumissionnaires ne possèdent pas la cote de navire ou les certificats de formation mentionnés au moment de présenter la soumission. Toutefois, ceux-ci pourront facilement être obtenus lors de la mobilisation. Les soumissionnaires obtiendront-ils des points si ces engagements sont pris? Sinon, nous aimerions respectueusement suggérer la modification de la formulation de la DP afin qu'un exposé des faits ou une déclaration de conformité soit acceptable.

Réponse à la question n°. 118

Les soumissionnaires recevront des points partiels s'ils fournissent une déclaration de conformité. Les critères d'évaluation seront corrigés en conséquence.
S'il vous plaît voir les modifications no 39 et no 40 de la modification à l'invitation 008.

Question n° 119

L'article 3 du *Règlement sur le pilotage dans la région du Pacifique* portant sur « l'établissement des zones de pilotage obligatoire » s'applique-t-il à ces navires?

Réponse à la question n° 119

Oui.

Question n° 120

Si la réponse à la question n° 119 est affirmative, l'article 10 du *Règlement sur le pilotage dans la région du Pacifique*, la Dispense de pilotage obligatoire ainsi que les lignes directrices Norme de diligence pour les dispenses de pilotage de l'Administration de pilotage du Pacifique s'appliqueront-ils à tous les officiers de pont sur ces navires?

Réponse à la question n° 120

Oui.

Question n° 121

Le ou les capitaines seront-ils tenus de disposer d'un certificat de pilotage ou d'une dispense de pilotage conformément au règlement indiqué à la question 120 ci-dessus afin d'être admissible en vertu du critère MR 20?

Réponse à la question n° 121

Non.

Question n° 122

Si le ou les capitaines identifiés au critère MR 20 ou les officiers de pont sur ces navires pendant la durée du contrat ne possèdent pas un certificat de pilotage valide ou une dispense de pilotage défini dans le règlement indiqué à la question 120 ci-dessus, qui assumera les coûts du pilotage lorsque le navire transite dans la zone de pilotage obligatoire en Colombie-Britannique?

Réponse à la question n° 122

Conformément à l'alinéa 7.5 a)(i), les coûts de pilotage sont assumés par le Canada. Le Canada encourage tous les soumissionnaires à employer des capitaines et des officiers de ponts qui pourraient permettre de réduire ou d'éliminer les frais de pilotage.

Question n° 123

L'article 6.2 exige que le soumissionnaire fournisse l'information financière pour chaque palier de la société mère, y compris la société mère originaire. L'information financière demandée en 1 (e) et (f) conformément à la clause A9033T du Guide des CCUA comprend des renseignements que l'entité soumissionnaire n'a pas le droit de partager librement, car notre société mère originaire est cotée en bourse. L'entité soumissionnaire peut cependant partager de tels renseignements concernant sa société mère directe. Pourriez-vous confirmer que l'article 6.2 porte uniquement sur l'information financière de la société mère, qui fournira une garantie de la société mère si cela est demandé par le Canada?

Réponse à la question n° 123

Le soumissionnaire sera tenu de fournir un accord par la société mère pour signer une garantie de la société mère accompagnée des renseignements requis si elle fournit, sur demande seulement, l'information de la société mère.

Question n° 124

Nous vous prions d'accorder une prolongation d'un mois pour répondre à la DP afin de terminer notre proposition entièrement conforme et de veiller à ce que nous fournissions à SPAC et à la GCC la meilleure valeur qui soit.

Réponse à la question n° 124

S'il vous plaît voir la modification de la date de fermeture à la demande de soumission de la modification à l'invitation 006.

Question n° 125

Le Canada cherche-t-il des solutions novatrices et diverses options de tonnage?

Réponse à la question n° 125

Le Canada cherche des solutions qui satisfont clairement aux exigences décrites dans la DP sur les navires de remorquage d'urgence (NRU).

Question n° 126

Article 7.38 portant sur les opérations de sauvetage menées par les NRU. Notre interprétation du contrat subséquent tel que décrit dans les documents de demande de soumissions et le concept des opérations est que :

(a) l'entrepreneur mènera des opérations de sauvetage des navires en détresse sur demande du Canada ou de la GCC;

(b) le document Conditions de remorquage et compréhension (ci-joint comme addenda 2 à l'Appendice B [Concept des opérations] de l'Annexe A de la DP) sera signé entre le Canada ou la GCC et les navires en détresse; et

(c) l'entrepreneur ne disposera pas de droit de sauvetage indépendant ni pourra conclure une convention de sauvetage distincte (par exemple, au moyen la formule type de convention de sauvetage de Lloyd's) avec le propriétaire du navire en détresse.

Supposant que notre interprétation soit correcte, nous demandons :

- la clarification du paragraphe 7.38 (b) du contrat subséquent afin qu'il s'applique à tous les navires faisant l'objet d'un sauvetage et non seulement aux navires appartenant au Canada ou exploités dans le cadre d'un contrat avec le Canada, comme il est stipulé dans la version provisoire actuelle; et

- la modification du dernier paragraphe avant le bloc-signature du document Conditions de remorquage et compréhension, pour inclure expressément l'entrepreneur de NRU du Canada (ainsi que ces employés et agents) dans la liste des parties expressément dégagées à l'égard du navire en détresse, dans la même mesure que le Canada et ses employés et agents ne peuvent pas être tenus responsables.

Réponse à la question n° 126

S'il vous plaît voir la réponse à la question no 78 de la modification à l'invitation 007.

Question n° 127

MR 12 – Puissance de traction. La puissance de traction d'un navire est généralement mise à l'essai et certifiée à des intervalles différents selon le navire et n'expirera pas nécessairement dans 10 ans, ce qui pourrait être injuste pour certains soumissionnaires. À ce moment-ci, des navires parfaitement fiables pourraient ne pas posséder un certificat ayant été établi au cours des 10 dernières années et il pourrait être impossible d'en obtenir un en si peu de temps (d'ici la clôture des soumissions), ce qui mène à rendre des navires parfaitement fiables non conformes et empêchera le soumissionnaire de répondre à cette DP. L'État envisagerait-il de revoir cette exigence et de la remplacer par « au cours des 15 dernières années », ou de la modifier pour exiger une déclaration de conformité selon laquelle ces critères devront être satisfaits lors de la mobilisation (à l'instar des exigences MR 5 à MR 9)?

Réponse à la question n° 127

Le Canada a réévalué le critère d'évaluation MR 12 et celui-ci sera modifié en conséquence. S'il vous plaît voir les modifications no 34 de la modification à l'invitation 008.

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

