



RETURN BIDS TO:

RETOURNER LES SOUMISSIONS À:

Public Works and Government Services / Travaux
publics et services gouvernementaux
Kingston Procurement
Des Acquisitions Kingston
86 Clarence Street, 2nd floor
Kingston
Ontario
K7L 1X3
Bid Fax: (613) 545-8067

**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
Public Works and Government Services / Travaux
publics et services gouvernementaux
Kingston Procurement
Des Acquisitions Kingston
86 Clarence Street, 2nd floor
Kingston
Ontario
K7L 1X3

Title - Sujet Boat Rental-Ex Southern Comfort2020	
Solicitation No. - N° de l'invitation W0125-20WR29/A	Amendment No. - N° modif. 002
Client Reference No. - N° de référence du client W0125-20WR29	Date 2020-01-09
GETS Reference No. - N° de référence de SEAG PW-\$KIN-620-7989	
File No. - N° de dossier KIN-9-52124 (620)	CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME
Solicitation Closes - L'invitation prend fin at - à 02:00 PM on - le 2020-01-15	Time Zone Fuseau horaire Eastern Standard Time EST
F.O.B. - F.A.B. Specified Herein - Précisé dans les présentes Plant-Usine: <input type="checkbox"/> Destination: <input type="checkbox"/> Other-Autre: <input checked="" type="checkbox"/>	
Address Enquiries to: - Adresser toutes questions à: Porter, Marta M.	Buyer Id - Id de l'acheteur kin620
Telephone No. - N° de téléphone (613) 547-7587 ()	FAX No. - N° de FAX (613) 545-8067
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

Amendment 002 – Location de bateau-Ex Southern Comfort2020, est apportée pour la raison suivante :

1. Transmettre les réponses de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada à des questions posées par les soumissionnaires.

Q1) Notre navire, Orange Apex est un ancien bateau de recherche et sauvetage qui mesure 38 pieds de long et 12,5 pieds de large, a un tirant d'eau de 3,4 pieds d'eau et pèse 28 000 livres. Nous l'avons utilisé avec succès pour des opérations de levage d'hélicoptère. Son poids et sa configuration lui permettent de rester stable sous le sillage du rotor. *Étant donné que nous n'avons qu'un tirant d'eau de 3,3 pieds et que le tirant d'eau minimum requis pour l'appel d'offres est de 4 pieds, une marge de tolérance est-elle autorisée en raison de nos 8 000 livres supplémentaires et du fait que nous avons déjà prouvé que notre rendement est satisfaisant pour cette tâche lors d'activités pratiques en mai 2019*

A1) Non. L'espace limité sur le pont arrière n'est pas suffisant pour le travail que nous avons l'intention de faire en Floride. Le tirant d'eau réduit suscite des préoccupations en mer (océan Atlantique).

Q2) Notre pont arrière est de 37,5 pieds carrés, ce qui est inférieur aux 64 pieds carrés demandés, mais notre pont avant est de 118 pieds carrés. Compte tenu de notre expérience avec le 424^e Escadron, nous avons réussi à faire des exercices de levage avec des SARTECH sur le pont avant - voir la photo ci-jointe. Cela représente un défi unique pour les pilotes d'hélicoptères, ce qu'ils apprécient. Nous avons également eu une série d'exercices avec hélicoptères lors desquels ils ont aussi utilisé notre pont arrière, même si la superficie en pieds carrés était inférieure. *Peut-on envisager d'utiliser notre navire compte tenu de la superficie disponible sur le pont avant?*

A2) Non. Nous exigeons la capacité de s'insérer à l'arrière du navire comme point de départ pour l'entraînement. Soixante-quatre pieds carrés offrent un point d'insertion théorique de 8 par 8 où deux techniciens en recherche et sauvetage et un brancard-panier peuvent s'insérer en toute sécurité. S'insérer à l'arrière du navire fait partie d'un plan d'entraînement visant à progresser vers une insertion d'arc plus difficile. Aux fins de l'entraînement, nous aurons besoin d'un minimum de 64 pieds carrés à l'arrière du navire.

Q3) Conformément au paragraphe 5.3 de l'annexe A, le navire doit être documenté par le Centre national de documentation de la Garde côtière américaine (USCG). Cela ne s'applique qu'aux navires immatriculés aux États-Unis et appartenant à des citoyens américains. *Peut-on envisager d'appliquer cette clause aux navires canadiens et aux exploitants canadiens, d'autant plus que les exigences de ce projet ne concernent pas le commerce côtier et que les répercussions de la Jones Act des États-Unis ne s'appliquent pas à la portée des travaux? (Voir également le PE ci-dessous)* Dans mon cas, Orange Apex est enregistré à des fins commerciales auprès du Programme de conformité des petits bâtiments (PCPB) de Transports Canada et auprès du Registre canadien d'immatriculation des bâtiments (<https://wwwapps.tc.gc.ca/Saf-Sec-Sur/4/vrqs-srib/fra/immatriculation-des-batiments/details/841271>), qui est l'équivalent du Centre national de documentation de l'USCG.

Besoins en personnel

Q4) Conformément au paragraphe 7.1 de l'annexe A, tout le personnel contractuel doit être de nationalité américaine. Compte tenu du protocole d'entente (PE) entre l'USCG et Transports Canada, la capacité

des marins canadiens titulaires d'un permis national et de leurs navires de naviguer aux États-Unis en vertu de ce PE permettrait aux navires canadiens ayant un équipage canadien de participer de cette façon à ce projet particulier. <https://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-tp13585-politiques-pe-gceu-tc-594.htm>

En outre, le paragraphe 7.4 de l'annexe A indique que le capitaine doit posséder les qualifications de l'USCG. Compte tenu du protocole d'entente et des équivalences accordées concernant les qualifications des navigateurs nationaux de chaque pays, je propose qu'un capitaine JB 150 de Transports Canada ayant un visa de voyage limité en eaux contiguës (<200 NM au large) soit un équivalent acceptable pour cette exigence.

Compte tenu de ce PE, est-il possible de considérer l'admissibilité des marins canadiens et des navires canadiens dans le cadre de ce projet?

A3) S'il vous plaît, voir ci-dessous

Voir : Annexe A – ÉNONCÉ DES TRAVAUX, 5.3 Responsabilité et imputabilité

Supprimer : Au Complet

Insérer : Annexe A – ÉNONCÉ DES TRAVAUX, 5.3 Responsabilité et imputabilité

Le contractant doit assumer l'entière responsabilité et imputabilité du navire en dehors des heures de contrat et doit assurer l'entretien intégral du navire. Le contractant doit assumer l'entière responsabilité et imputabilité du navire pendant les heures de contrat, y compris les heures de préparation, de ravitaillement et de nettoyage. Le contractant doit être responsable de toute réparation causée par la négligence ou l'abus d'employés du contractant ou de ses sous-traitants. L'entrepreneur doit se conformer à toutes les lois fédérales et étatiques obligatoires. Le capitaine doit s'assurer qu'il est légalement possible d'exécuter les interventions nécessaires dans un pays ou un lieu donné.

Voir : Annexe A – ÉNONCÉ DES TRAVAUX, 7.1 Personnel

Supprimer : Au Complet

Insérer : Annexe A – ÉNONCÉ DES TRAVAUX, 7.1 Personnel

Tout le personnel du contractant âgé d'au moins 18 ans, et capable de lire, écrire et parler couramment l'anglais. Le capitaine du navire doit s'assurer qu'il est légalement possible d'exécuter les interventions nécessaires dans un pays ou un lieu donné.

Voir : Annexe A – ÉNONCÉ DES TRAVAUX, 7.4 Capitaine/commandant

Supprimer : Au Complet

Insérer : Annexe A - ÉNONCÉ DES TRAVAUX, 7.4 Capitaine/commandant

Le capitaine doit être titulaire d'un permis délivré par la Garde côtière pour conduire des navires à passagers non inspectés au sens de l'article 46 U.S.C. 2101 (42) dans les eaux côtières proches, pas plus de 100 milles au large, au minimum, pour la taille du navire, y compris le transport de six passagers, OU que le capitaine JB 150 de Transports Canada ayant un visa de voyage limité en eaux contiguës (<200 NM au large) soit un équivalent acceptable. Le capitaine doit être apte à effectuer les manœuvres de RCR et parler couramment l'anglais.