



RETURN BIDS TO:

RETOURNER LES SOUMISSIONS À:

Bid Receiving - PWGSC / Réception des soumissions -
TPSGC

11 Laurier St. / 11, rue Laurier

Place du Portage, Phase III

Core 0B2 / Noyau 0B2

Gatineau

Québec

K1A 0S5

Bid Fax: (819) 997-9776

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

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

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

Comments - Commentaires

Vendor/Firm Name and Address

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

Issuing Office - Bureau de distribution

Marine Machinery and Services / Machineries et
services maritimes

11 Laurier St. / 11, rue Laurier

6C2, Place du Portage

Gatineau

Québec

K1A 0S5

Title - Sujet SETI GCC AMA	
Solicitation No. - N° de l'invitation F7012-190001/A	Date 2020-02-03
Client Reference No. - N° de référence du client F7012-190001	Amendment No. - N° modif. 004
File No. - N° de dossier 029ml.F7012-190001	CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME
GETS Reference No. - N° de référence de SEAG PW-\$\$ML-029-27552	
Date of Original Request for Supply Arrangement 2019-12-23 Date de demande pour un arrangement en matière d'app. originale	
Solicitation Closes - L'invitation prend fin at - à 02:00 PM on - le 2020-02-20	Time Zone Fuseau horaire Eastern Standard Time EST
Address Enquiries to: - Adresser toutes questions à: Guay, Yvan	Buyer Id - Id de l'acheteur 029ml
Telephone No. - N° de téléphone (819) 420-2907 ()	FAX No. - N° de FAX (819) 956-0897
Delivery Required - Livraison exigée	
Destination - of Goods, Services, and Construction: Destination - des biens, services et construction:	
Security - Sécurité This revision does not change the security requirements of the solicitation. Cette révision ne change pas les besoins en matière de sécurité de l'invitation.	

Instructions: See Herein

Instructions: Voir aux présentes

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

Cette modification 004 à la Demande d'arrangement en matière d'approvisionnement (DAMA) est émise afin fournir l'Ensemble 4 de questions et réponses et clarifier la date pour effectuer des demandes de renseignements.

Ensemble 4 de questions et réponses

À l'invitation page 7 of 34, Section 2.5, Demandes de renseignements – demande d'arrangements en matière d'approvisionnement :

Effacer : au moins sept (7) jours civils avant la date de clôture de la demande d'arrangements en matière d'approvisionnement (DAMA).

Insérer : au moins quatorze (14) jours civils avant la date de clôture de la demande d'arrangements en matière d'approvisionnement (DAMA).

Question 29 :

Annexe A, 4.4.5 Spécialiste technique intermédiaire. Le besoin indique que toutes les mêmes exigences en matière d'éducation et de certification que le Spécialiste technique principal s'appliquent. Annexe A, 4.4.2 Spécialiste technique principal requiert une certification d'officier de première classe, navire à moteur et navire à vapeur. Ceci n'est pas pratique selon les années d'expérience exigées pour obtenir un certificat de première classe et les années d'expérience attendues d'un Spécialiste technique intermédiaire. À ce niveau, une certification de deuxième classe serait plus appropriée. Le Canada peut-il confirmer que cette exigence de certification pour le Spécialiste technique intermédiaire est un officier de deuxième classe, navire à moteur ou navire à vapeur.

Réponse 29 :

Voir les Réponses 27 et 28. Non. Pour le Spécialiste technique intermédiaire dans les domaines d'expertise 2 à 4, la certification d'officier de première classe est exigée si le Spécialiste technique intermédiaire est offert.

Question 30 :

Annexe A, 4.4. Exigences obligatoires des Candidats. L'intention de ces critères pour les catégories techniques n'est pas claire et semble limité de façon non nécessaire. Les exigences pour l'Ingénieur principal et l'Ingénieur intermédiaire exigent une éducation, une certification et une expérience attendue d'un Officier de la marine. Il n'y a pas de billet de première ou deuxième classe à Transport Canada. Ceci signifie bien, comme il est reconnu qu'il y a une grande capacité sur les côtes pour l'expérience en génie maritime et elle est requise pour appuyer la flotte de la GCC. Les deux catégories professionnelles de Spécialiste technique sont interprétées comme spécifiquement visant les ressources certifiées par niveau de classe de Transport Canada. Il n'est pas clair si le technologue principal et le technologue intermédiaire exige une certification de classe. Comme pour les Ingénieurs, il y a un important groupe de technologues qui fournisse de l'appui à l'industrie maritime qui ne détient pas de billets. Exiger des technologues d'avoir un billet de classe limite grandement l'ensemble de ressources techniques que la GCC aura accès pour le SETI. Il est recommandé que puisque les catégories de Spécialistes techniques fournissent l'accès à des employés avec l'expérience d'un certificat de classe, que l'exigence pour les critères des technologues principal et intermédiaire d'avoir un billet de classe soit enlevée.

Réponse 30 :

Voir les Réponses 27 et 28 pour les technologues. Non. Pour les technologues principaux et intermédiaires dans les domaines d'expertise 2 à 4, l'officier de deuxième classe est exigé si les technologues sont offerts.

Question 31 :

Annexe B – Base de paiement. La Base de paiement ne comprend pas de catégories professionnelles pour les Ingénieurs juniors et les Technologues juniors. Dans plusieurs tâches SETI, il y a un rôle pour les employés juniors. Non seulement cela réduit le coût à la GCC, il permet le développement du personnel dans le Secteur maritime. Ceci est un but du gouvernement tel qu'indiqué par le Ministre Garneau lors d'une annonce récente de financement pour X pour augmenter l'accès aux cours de

formation maritime pour les communautés autochtones. Tel que rédigé actuellement, des gradués de ce programme sont restreints de travailler pour le contrat SETI pour la plus grande flotte au Canada. Le contrat SETI devrait appuyer le développement d'une force de travail bien formé en permettant l'accès à de nouveaux gradués à cette expérience de valeur. Est-ce que le Canada considère inclure des catégories professionnelles pour les Ingénieurs juniors et Technologues juniors.

Réponse 31 :

Non. Le Canada n'ajoutera pas de catégories professionnelles pour les Ingénieurs juniors et les Technologues juniors.

Question 32 :

Annexe F – Plan d'évaluation financier

Le DP exige la présentation de Taux journaliers maximums. Il est improbable que ceux-ci seront les taux lorsque les travaux sont effectués, puisque toutes les tâches seront complétées de façon compétitive. Aussi il n'est pas clair pourquoi le Canada les évaluent et plus préoccupant, utilise cette évaluation pour éliminer des Soumissionnaires.

Les Soumissionnaires qui ont une seule catégorie professionnelle à 10% au-dessus de la moyenne seront éliminés. Il y a un grand éventail de compagnies qui soumissionnent sur le SETI avec plusieurs niveaux d'expertise. Des compagnies en ingénierie bien établies avec un large étendu de capacités et des processus améliorés d'assurance technique auront une marge plus élevée que les petites compagnies. Ce critère va probablement empêcher des compagnies en ingénierie maritime de se qualifier et réduira l'expertise disponible à la GCC.

Plus préoccupant est que le coût de la vie et les salaires du personnel technique diffèrent d'une région à l'autre, et a un écart plus grand que 10% entre quelques zones. Les critères actuels sont discriminatoires envers ces régions avec un important coût de la vie et pourrait être l'objet d'une contestation.

Finalement, la DAMA permet aux compagnies additionnelles de se qualifier pour les années subséquentes. Il n'est pas clair que cette évaluation pourrait être conduite de façon équitable. Est-ce que les taux moyens seront calculés seulement entre les nouveaux soumissionnaires ou combinés avec les taux de l'Année 2 pour les Entrepreneurs SETI existants? Si la dernière éventualité, vous pouvez avoir de nouveaux soumissionnaires qui se qualifient avec des taux plus bas que ceux de la moyenne des taux établie pour l'année 2 des entrepreneurs SETI existants. Si ces taux sont plus bas que les taux qui disqualifient les soumissionnaires originaux, vous serez exposé à des plaintes. Par déduction, si vous combinez les taux des nouveaux soumissionnaires à ceux des entrepreneurs SETI existants, qu'est-ce qui arrive si avec les nouveaux soumissionnaires à l'année 2 et un entrepreneur SETI existant dépasse maintenant le 10% de plus. Allez-vous les disqualifier et leur retirer le contrat SETI?

Puisque les critères d'évaluation actuels pourraient éliminer des compagnies établies selon leur maturité ou la région du Canada, il est demandé que le Canada retire cette évaluation obligatoire des Taux journaliers maximums.

Réponse 32 :

La Réponse 32 est en préparation.

Question 33 :

4.4.2. Spécialiste technique principal

Éducation -Diplôme de niveau collégial en technologie, en génie ou en science dans le domaine d'expertise ou champ de spécialité; ou - Université (premier cycle) en génie ou en science dans le domaine d'expertise ou champ de spécialité; ou - Université (études supérieures) en génie ou en science dans le domaine d'expertise ou champ de spécialité.

Certification - Accréditation à une association provinciale agréée liée au domaine d'expertise ou champ de spécialité, s'il y a lieu. Dans les domaines d'expertise (2.) Génie en mécanique de marine, (3.) Systèmes de contrôle électrique de marine et d'alimentation électrique, et (4.) Systèmes aéroglosses, certifié en tant que « 'officier de première classe, navire à moteur et navire à vapeur » par Transports Canada ou par tout autre organisation internationale reconnue par Transports Canada.

Expérience - Si diplôme de niveau collégial, minimum de douze (12) années d'expérience en technologie, en génie ou en science dans le domaine d'expertise ou champ de spécialité; ou - Si premier cycle, minimum de dix (10) années d'expérience en technologie, en génie ou en science dans le domaine d'expertise ou champ de spécialité; ou - Si études supérieures, minimum de huit (8) années d'expérience en technologie, en génie ou en science dans le domaine d'expertise ou champ de spécialité.

Question:

- a) Veuillez confirmer si le détenteur d'un certificat de compétence de première classe en tant qu'officier a aussi besoin d'un diplôme de niveau collégial d'un institut de formation adéquat.
- b) Veuillez confirmer si le candidat doit avoir une certification « officier de première classe, navire à moteur et navire à vapeur ». Il n'y a pas beaucoup de certificats combinés encore sur le marché et la Garde côtière n'a plus de navires à vapeur. Est-ce qu'un certificat de première classe pour un navire à moteur seulement serait acceptable?

Réponse 33 :

- a) Oui. Un diplôme de niveau collégial d'officier de première classe est requis pour les Spécialistes techniques principaux dans les domaines d'expertise 2 à 4.
- b) Voir la Réponse 28. Oui. Un certificat d'officier de première classe pour un navire à moteur rencontre le critère de première classe navire à moteur ou navire à vapeur pour le Spécialiste technique principal.

Question 34 :

Nous avons la question suivante à propos des exigences pour le domaine d'expertise Génie mécanique marine :

Selon l'Annexe E, item 4.2, il faut qualifier au moins un ingénieur, principal ou intermédiaire ET un spécialiste technique, principal ou intermédiaire. À l'item 4.4, on spécifie que les spécialistes techniques principal et intermédiaire doivent tous deux détenir les certifications suivantes :

- Accréditation à une association provinciale agréée liée au domaine d'expertise ou champ de spécialité, s'il y a lieu.
- Dans les domaines d'expertise (2.) Génie en mécanique de marine, (3.) Systèmes de contrôle électrique de marine et d'alimentation électrique, et (4.) Systèmes aéroglosses, certifié en tant que « 'officier de première classe, navire à moteur et navire à vapeur » par Transports Canada ou par tout autre organisation internationale reconnue par Transports Canada.

L'Annexe E, item 4.1 a) spécifie de plus que « Le fournisseur doit qualifier au minimum un (1) de ses propres employés dans la catégorie professionnelle requise pour un domaine d'expertise donné ».

À la lumière de ces informations notre compréhension est qu'une firme en architecture navale et génie maritime qui n'a pas à son emploi un technologue certifié en tant que « 'officier de première classe, navire à moteur et navire à vapeur » par Transports Canada ou par tout autre organisation internationale reconnue par Transports Canada ne peut pas se qualifier dans le domaine d'expertise Génie en mécanique de marine.

Prière de confirmer si notre compréhension est la bonne.

Réponse 34 :

Voir les Réponses 27 et 28.

N° de l'invitation - Solicitation No.

F7012-190001/A

N° de réf. du client - Client Ref. No.

F7012-190001

N° de la modif - Amd. No.

004

File No. - N° du dossier

029ml.F7012-190001

Id de l'acheteur - Buyer ID

029ml

N° CCC / CCC No./ N° VME - FMS

Un autre ensemble 5 de questions et réponses est en préparation.