



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 Brise-glace léger	
Solicitation No. - N° de l'invitation F7013-180034/C	Amendment No. - N° modif. 004
Client Reference No. - N° de référence du client F7013-180034	Date 2020-05-04
GETS Reference No. - N° de référence de SEAG PW-\$\$MB-007-27711	
File No. - N° de dossier 007mb.F7013-180034	CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME
Solicitation Closes - L'invitation prend fin at - à 02:00 PM on - le 2020-06-16	
Time Zone Fuseau horaire Eastern Daylight Saving Time EDT	
F.O.B. - F.A.B.	
Plant-Usine: <input type="checkbox"/> Destination: <input checked="" type="checkbox"/> Other-Autre: <input type="checkbox"/>	
Address Enquiries to: - Adresser toutes questions à: Martin, Erik	Buyer Id - Id de l'acheteur 007mb
Telephone No. - N° de téléphone (613) 296-7863 ()	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

Solicitation No. - N° de l'invitation F7013-180034/C	Amd. No. - N° de la modif. 004	Buyer ID - Id de l'acheteur 007MB
Client Ref. No. - N° de réf. du client F7013-180034	File No. - N° du dossier 007MBF7013-180034/C	CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

La modification n° 004 est émise pour (1) modifier la demande de soumission et (2) répondre aux questions de l'industrie.

Modification à la demande de soumission

Modification n° 1 – L'article 2.7 (a) est supprimé dans sa totalité et remplacé par ce qui suit:

2.7 Conférence des soumissionnaires

- (a) En raison de diverses complications causées par la pandémie COVID-19, le Canada a décidé d'annuler la téléconférence des soumissionnaires dans son intégralité. Veuillez noter que, conformément à l'article 2.3, le Canada invite les soumissionnaires à fournir toute demande de renseignements qu'il pourrait avoir au sujet de cette demande de propositions.

Modification n° 2 – L'article 4.1 (b) est supprimé dans sa totalité et remplacé par ce qui suit:

4.1 Procédures d'évaluation

- (b) Une équipe constituée de représentants du client et de TPSGC évaluera les soumissions au nom du Canada. Le Canada peut faire appel à des experts-conseils ou à toute personne-ressource du gouvernement pour évaluer les soumissions, y compris les évaluations de confirmation du navire (phase 1 et 2). Les membres de l'équipe d'évaluation ne participeront pas nécessairement tous à tous les aspects de l'évaluation.

Modification n° 3 – L'article 4.3 (c) est supprimé dans sa totalité et remplacé par ce qui suit:

4.3 Phase 1 de l'évaluation de confirmation de la soumission liée au navire – Inspections et essais à quai

- (c) Le Canada paiera ses propres frais salariaux et de déplacement dans le cadre des inspections et des essais à quai de la phase 1 de l'évaluation de confirmation de la soumission liée au navire. Malgré la soumission écrite, si le soumissionnaire est incapable de démontrer que le navire proposé par le soumissionnaire satisfait aux exigences obligatoires applicables de cette demande de soumissions, dans le délai spécifié alloué, la soumission sera déclarée non recevable. Le Canada peut, à la suite des inspections et des essais à quai de la phase 1 de l'évaluation de confirmation de la soumission liée au navire, réduire la note du soumissionnaire pour toute exigence cotée, si les inspections et les essais à quai indiquent que la note accordée au soumissionnaire en fonction de sa soumission écrite n'est pas

Solicitation No. - N° de l'invitation F7013-180034/C	Amd. No. - N° de la modif. 004	Buyer ID - Id de l'acheteur 007MB
Client Ref. No. - N° de réf. du client F7013-180034	File No. - N° du dossier 007MBF7013-180034/C	CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

validée par ces inspections et essais. La note du soumissionnaire ne sera pas augmentée à la suite d'une démonstration.

Modification n° 4 – L'article 4.6 (d) est supprimé dans sa totalité et remplacé par ce qui suit:

4.6 Phase 2 de l'évaluation de confirmation de la soumission liée au navire – Inspections, essais à quai et essais en mer

- (d) Le Canada paiera ses propres frais salariaux et de déplacement dans le cadre des inspections et des essais à quai de la phase 2 de l'évaluation de confirmation de la soumission liée au navire. Malgré la soumission écrite, si le soumissionnaire est incapable de démontrer que le navire proposé satisfait aux exigences obligatoires applicables de cette demande de soumissions, dans le délai spécifié alloué, la soumission sera déclarée non recevable. Le Canada peut, à la suite des inspections et des essais à quai de la phase 2 de l'évaluation de confirmation de la soumission liée au navire, réduire la note du soumissionnaire pour toute exigence cotée, si les inspections et les essais à quai indiquent que la note accordée au soumissionnaire en fonction de sa soumission écrite n'est pas validée par ces inspections et essais. La note du soumissionnaire ne sera pas augmentée à la suite d'une démonstration. Si la note du soumissionnaire est réduite en raison de ces inspections et de ces essais à quai, le Canada réévaluera le classement de tous les soumissionnaires. Si, conformément à la réévaluation du Canada, la soumission recevable classée au premier rang a changé, on procédera de nouveau à la phase 2 de l'évaluation de confirmation de la soumission liée au navire pour la soumission recevable classée au deuxième rang relativement à la note combinée sur le plan du mérite technique et du prix.

Solicitation No. - N° de l'invitation Amd. No. - N° de la modif. Buyer ID - Id de l'acheteur
 F7013-180034/C 004 007MB

Client Ref. No. - N° de réf. du client File No. - N° du dossier CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME
 F7013-180034 007MBF7013-180034/C

Modification n° 5 – EO-13A de la pièce jointe 4.1 (Exigences obligatoire) est supprimée dans sa totalité et remplacée par ce qui suit:

PIÈCE JOINTE 4.1

EVALUATION TECHNIQUE DU NAVIRE – EXIGENCES OBLIGATOIRES		
		COMMENTAIRES DU SOUMISSIONNAIRE
ID #	EXIGENCES OBLIGATOIRES	METHODE D'ÉVALUATION
EO-13A	Le navire du soumissionnaire doit avoir une vitesse maximale en eau libre (l'Organisation météorologique mondiale - État de mer 2 ou moins) d'au moins 10 nœuds et le navire doit être en condition de charge de départ en eau profonde.	Le soumissionnaire doit fournir l'un des documents suivants, dans lequel la vitesse maximale d'au moins 10 nœuds en état de mer 2 et en condition de charge de départ en eau profonde est démontrée. 1. Rapport d'essai à pleine vitesse; ou 2. Rapport d'essai en bassin; ou 3. Analyse informatique de la dynamique des fluides.
		DEMONSTRATION DE CONFORMITÉ (SOUMISSIONNAIRE À INSERER LES DONNÉES)
		RÉFÉRENCE FOURNIE AVEC LA PAGE ET LE NUMÉRO DU PARAGRAPHE

Solicitation No. - N° de l'invitation Amd. No. - N° de la modif. Buyer ID - Id de l'acheteur
 F7013-180034/C 004 007MB

Client Ref. No. - N° de réf. du client File No. - N° du dossier CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME
 F7013-180034 007MBF7013-180034/C 007MB

Modification n° 6 – EO-14A de la pièce jointe 4.1 (Exigences obligatoire) est supprimée dans sa totalité et remplacée par ce qui suit:

PIÈCE JOINTE 4.1

EVALUATION TECHNIQUE DU NAVIRE – EXIGENCES OBLIGATOIRES		
		COMMENTAIRES DU SOUMISSIONNAIRE
ID #	EXIGENCES OBLIGATOIRES	METHODE D'ÉVALUATION
EO-14A	<p>Le navire du soumissionnaire doit avoir l'autonomie en carburant nécessaire pour être capable de briser 0,6 m de glace de première année à 3 nœuds fonctionner à pleine puissance de propulsion pendant une durée d'au moins 15 jours avec une réserve de 10 %.</p> <p>La réserve est calculée comme étant 10 % du volume total pompable de carburant sur la base d'un niveau de remplissage de 95 %.</p>	<p>Le soumissionnaire doit fournir un calcul qui montre que le navire a une autonomie minimale de 15 jours de fonctionnement avec une réserve de 10 %.</p> <p>Ce calcul doit utiliser la consommation de carburant fournie par le fabricant de l'équipement d'origine (FEO) liée à briser 0.6m de glace de première année à 3 nœuds, y compris toutes les charges supplémentaires identifiées dans l'analyse des charges électriques du scénario de</p>
		<p>DEMONSTRATION DE CONFORMITÉ (SOUMISSIONNAIRE À INSERER LES DONNÉES)</p>
		<p>RÉFÉRENCE FOURNIE AVEC LA PAGE ET LE NUMÉRO DU PARAGRAPHE</p>

Solicitation No. - N° de l'invitation
F7013-180034/C

Amd. No. - N° de la modif.
004

Buyer ID - Id de l'acheteur
007MB

Client Ref. No. - N° de réf. du client
F7013-180034

File No. - N° du dossier
007MBF7013-180034/C

CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

		transit, tous les réservoirs étant pleins à 95 % et en tenant compte de la partie impossible à pomper des réservoirs.		
--	--	---	--	--

Solicitation No. - N° de l'invitation Amd. No. - N° de la modif. Buyer ID - Id de l'acheteur
 F7013-180034/C 004 007MB
 Client Ref. No. - N° de réf. du client File No. - N° du dossier CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME
 F7013-180034 007MBF7013-180034/C

Modification n° 7 – EO-19A de la pièce jointe 4.1 (Exigences obligatoire) est supprimée dans sa totalité et remplacée par ce qui suit:

PIÈCE JOINTE 4.1

EVALUATION TECHNIQUE DU NAVIRE – EXIGENCES OBLIGATOIRES			
		COMMENTAIRES DU SOUMISSIONNAIRE	
ID #	EXIGENCES OBLIGATOIRES	METHODE D'ÉVALUATION	
		DEMONSTRATION DE CONFORMITÉ (SOUMISSIONNAIRE À INSERER LES DONNÉES)	
		RÉFÉRENCE FOURNIE AVEC LA PAGE ET LE NUMÉRO DU PARAGRAPHE	
EO-19A	<p>Le navire du soumissionnaire doit avoir de l'espace pour accueillir une embarcation de sauvetage Zodiac 738 unique et pour permettre le lancement et la récupération sans restriction à partir d'un bossoir portant.</p> <p>Le dessin du Zodiac 738 est disponible au tableau 5 de cette pièce jointe.</p>	<p>Le soumissionnaire doit fournir un dessin de disposition conforme à l'exécution qui est annoté de façon à inclure un Zodiac 738 à un endroit où il peut être stocké, mis à l'eau et récupéré facilement et n'interfère pas avec les autres opérations de pont, y compris l'amarrage, le remorquage, l'ancrage et le chargement et le déchargement de la cargaison de pont. Pour démontrer « la mise à l'eau</p>	

Solicitation No. - N° de l'invitation
F7013-180034/C

Amd. No. - N° de la modif.
004

Buyer ID - Id de l'acheteur
007MB

Client Ref. No. - N° de réf. du client
F7013-180034

File No. - N° du dossier
007MBF7013-180034/C

CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

Modification n° 8 – EO-20A de la pièce jointe 4.1 (Exigences obligatoire) est supprimée dans sa totalité et remplacée par ce qui suit:

PIÈCE JOINTE 4.1

EVALUATION TECHNIQUE DU NAVIRE – EXIGENCES OBLIGATOIRES		
COMMENTAIRES DU SOUMISSIONNAIRE		
ID #	EXIGENCES OBLIGATOIRES	METHODE D'ÉVALUATION
EO-20A	SUPPRIMÉ INTENTIONNELLEMENT	
		DEMONSTRATION DE CONFORMITÉ (SOUMISSIONNAIRE À INSERER LES DONNÉES)
		RÉFÉRENCE FOURNIE AVEC LA PAGE ET LE NUMÉRO DU PARAGRAPHE

Solicitation No. - N° de l'invitation Amd. No. - N° de la modif. Buyer ID - Id de l'acheteur
 F7013-180034/C 004 007MB

Client Ref. No. - N° de réf. du client File No. - N° du dossier CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME
 F7013-180034 007MBF7013-180034/C 007MB

Modification n° 9 – EO-25A de la pièce jointe 4.1 (Exigences obligatoire) est supprimée dans sa totalité et remplacée par ce qui suit:

PIÈCE JOINTE 4.1

EVALUATION TECHNIQUE DU NAVIRE – EXIGENCES OBLIGATOIRES		
		COMMENTAIRES DU SOUMISSIONNAIRE
ID #	EXIGENCES OBLIGATOIRES	METHODE D'ÉVALUATION
EO-25A	Le navire du soumissionnaire doit être doté des systèmes de radiocommunication et de navigation fonctionnels requis dans le cadre de la convention internationale SOLAS.	Le soumissionnaire doit fournir la liste d'équipement radio et de navigation SOLAS qui a été approuvée par la Classe ou l'état de pavillon, de même qu'une attestation de sa part que tout l'équipement est pleinement fonctionnel.
		DEMONSTRATION DE CONFORMITÉ (SOUMISSIONNAIRE À INSERER LES DONNÉES)
		RÉFÉRENCE FOURNIE AVEC LA PAGE ET LE NUMÉRO DU PARAGRAPHE

Solicitation No. - N° de l'invitation Amd. No. - N° de la modif. Buyer ID - Id de l'acheteur
 F7013-180034/C 004 007MB

Client Ref. No. - N° de réf. du client File No. - N° du dossier CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME
 F7013-180034 007MBF7013-180034/C 007MBF7013-180034/C

Modification n° 10 – EO-31A de la pièce jointe 4.1 (Exigences obligatoire) est supprimée dans sa totalité et remplacée par ce qui suit:

PIÈCE JOINTE 4.1

EVALUATION TECHNIQUE DU NAVIRE – EXIGENCES OBLIGATOIRES		
		COMMENTAIRES DU SOUMISSIONNAIRE
ID #	EXIGENCES OBLIGATOIRES	METHODE D'ÉVALUATION
EO-31A	Tous les réservoirs d'eau potable doivent être traités avec couche protectrice conforme au standard « National Sanitation Foundation (NSF)/American National Standards Institute (ANSI) » 61.	Le soumissionnaire doit fournir la fiche technique de la couche protectrice appliquée à tous les réservoirs d'eau potable et qui démontre que la couche protectrice appliquée est certifiée au standard « NSF/ANSI » 61 ou un standard équivalent ainsi qu'une attestation qu'elle a été appliquée selon les recommandations du fabricant de l'équipement d'origine (FEO). Pour des normes équivalentes, le
		DEMONSTRATION DE CONFORMITÉ (SOUMISSIONNAIRE À INSERER LES DONNÉES)
		RÉFÉRENCE FOURNIE AVEC LA PAGE ET LE NUMÉRO DU PARAGRAPHE

Solicitation No. - N° de l'invitation
F7013-180034/C

Amd. No. - N° de la modif.
004

Buyer ID - Id de l'acheteur
007MB

Client Ref. No. - N° de réf. du client
F7013-180034

File No. - N° du dossier
007MBF7013-180034/C

CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

			soumissionnaire doit démontrer en détail que la norme respecte ou dépasse les exigences relatives aux essais énoncés dans la norme ANSI / NSF 61.	

Solicitation No. - N° de l'invitation Amd. No. - N° de la modif. Buyer ID - Id de l'acheteur
 F7013-180034/C 004 007MB

Client Ref. No. - N° de réf. du client File No. - N° du dossier CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME
 F7013-180034 007MBF7013-180034/C 007MB

Modification n° 11 – EO-35A de la pièce jointe 4.1 (Exigences obligatoire) est supprimée dans sa totalité et remplacée par ce qui suit:

PIÈCE JOINTE 4.1

EVALUATION TECHNIQUE DU NAVIRE – EXIGENCES OBLIGATOIRES		
		COMMENTAIRES DU SOUMISSIONNAIRE
ID #	EXIGENCES OBLIGATOIRES	METHODE D'ÉVALUATION
EO-35A	Le soumissionnaire doit fournir un ou une gestionnaire des essais qui compte au moins deux années d'expérience professionnelle dans le secteur de l'Assurance de la qualité de l'industrie maritime.	Le soumissionnaire doit fournir le curriculum vitae de la ressource proposée. Le curriculum vitae doit montrer que la ressource proposée possède au moins deux années d'expérience professionnelle dans le secteur de l'Assurance de la qualité de l'industrie maritime et/ou en tant que gestionnaire des essais dans le domaine maritime.
		DEMONSTRATION DE CONFORMITÉ (SOUMISSIONNAIRE À INSERER LES DONNÉES)
		RÉFÉRENCE FOURNIE AVEC LA PAGE ET LE NUMÉRO DU PARAGRAPHE

Solicitation No. - N° de l'invitation
F7013-180034/C

Amd. No. - N° de la modif.
004

Buyer ID - Id de l'acheteur
007MB

Client Ref. No. - N° de réf. du client
F7013-180034

File No. - N° du dossier
007MBF7013-180034/C

CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

Modification n° 12 – EC-6A de la pièce jointe 4.2 (Exigences cotées) est supprimée dans sa totalité et remplacée par ce qui suit:

PIÈCE JOINTE 4.2

EVALUATION TECHNIQUE DU NAVIRE – EXIGENCES COTÉS						
COMMENTAIRES DU SOUMISSIONNAIRE						
ID #	EXIGENCES COTÉS	MAX DE POINTS	MÉTHODOLOGIE D'ÉVALUATION	VENTILATION DES POINTS	DEMONSTRATION DE CONFORMITÉ (SOUMISSIONNAIRE À INSERER LES DONNÉES)	RÉFÉRENCE FOURNIE AVEC LA PAGE ET LE NUMÉRO DU PARAGRAPHE
EC-6A	Le navire du soumissionnaire devrait présenter une vitesse maximale en eaux libres supérieure à 10 nœuds (état de la mer au niveau 2 ou moins d'après l'Organisation météorologique mondiale) en condition de charge pour un départ en eau profonde.	100 points	Le soumissionnaire devrait fournir un des documents suivants indiquant l'état de la vitesse maximale en condition de charge pour un départ en eau profonde : 1. Rapport d'essai à vitesse maximale; ou 2. Rapport d'essai de réservoir; ou 3. Analyse de la dynamique numérique des fluides	0 points = Ne démontre pas une vitesse de plus de 10 nœuds fournie. 10 points = Démontre une vitesse supérieure ou égale à 10 nœuds, mais inférieure à 12 nœuds. 90 points = Démontre une vitesse		

Solicitation No. - N° de l'invitation
F7013-180034/C

Amd. No. - N° de la modif.
004

Buyer ID - Id de l'acheteur
007MB

Client Ref. No. - N° de réf. du client
F7013-180034

File No. - N° du dossier
007MBF7013-180034/C

CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

			supérieure ou égale à 12 nœuds, mais inférieure à 16 nœuds. 100 points = Démontre une vitesse supérieure ou égale à 16 nœuds.		
--	--	--	--	--	--

Solicitation No. - N° de l'invitation
F7013-180034/C

Amd. No. - N° de la modif.
004

Buyer ID - Id de l'acheteur
007MB

Client Ref. No. - N° de réf. du client
F7013-180034

File No. - N° du dossier
007MBF7013-180034/C

CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

Modification n° 13 – EC-7A de la pièce jointe 4.2 (Exigences cotés) est supprimée dans sa totalité et remplacée par ce qui suit:

PIÈCE JOINTE 4.2

EVALUATION TECHNIQUE DU NAVIRE – EXIGENCES COTÉS						
COMMENTAIRES DU SOUMISSIONNAIRE						
ID #	EXIGENCES COTÉS	MAX DE POINTS	MÉTHODOLOGIE D'ÉVALUATION	VENTILATION DES POINTS	DEMONSTRATION DE CONFORMITÉ (SOUMISSIONNAIRE À INSERER LES DONNÉES)	RÉFÉRENCE FOURNIE AVEC LA PAGE ET LE NUMÉRO DU PARAGRAPHE
EC-7A	<p>Le navire du soumissionnaire devrait posséder l'autonomie nécessaire pour être capable de briser 0.6m de glace de première année à 3 nœuds pendant plus de 15 jours avec une réserve de 10 %.</p> <p>La réserve équivalait à 10 % du volume total pompable de carburant basé sur un niveau de remplissage à 95 %.</p>	20 points	<p>Le soumissionnaire devrait présenter un calcul qui démontre l'autonomie du navire avec une réserve de 10 %.</p> <p>Ce calcul devrait reposer sur la consommation de carburant fournie par le fabricant d'équipement d'origine qui correspond à la capacité de briser 0.6m de glace de première année à 3 nœuds, incluant les charges additionnelles identifiées dans l'analyse des charges électronique du scénario de transport, alors que tous les réservoirs sont pleins à 95 % et</p>	<p>0 points = Ne démontre pas une autonomie de carburant supérieure à 15 jours avec une réserve de 10%.</p> <p>7 points = Démontre une autonomie de carburant supérieure à 15 jours, mais inférieure à 19 jours.</p>		

Solicitation No. - N° de l'invitation
F7013-180034/C

Amd. No. - N° de la modif.
004

Buyer ID - Id de l'acheteur
007MB

Client Ref. No. - N° de réf. du client
F7013-180034

File No. - N° du dossier
007MBF7013-180034/C

CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

			qu'on tient compte de la partie non pompable des réservoirs.	13 points = Démontre une autonomie de carburant supérieure ou égale à 19 jours, mais inférieure à 23 jours. 20 points = Démontre une autonomie de carburant supérieure ou égale à 23 jours.		
--	--	--	--	--	--	--

Solicitation No. - N° de l'invitation
F7013-180034/C

Amd. No. - N° de la modif.
004

Buyer ID - Id de l'acheteur
007MB

Client Ref. No. - N° de réf. du client
F7013-180034

File No. - N° du dossier
007MBF7013-180034/C

CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

Modification n° 14 – EC-19A de la pièce jointe 4.2 (Exigences cotés) est supprimée dans sa totalité et remplacée par ce qui suit:

PIÈCE JOINTE 4.2

EVALUATION TECHNIQUE DU NAVIRE – EXIGENCES COTÉS						
COMMENTAIRES DU SOUMISSIONNAIRE						
ID #	EXIGENCES COTÉS	MAX DE POINTS	MÉTHODOLOGIE D'ÉVALUATION	VENTILATION DES POINTS	DEMONSTRATION DE CONFORMITÉ (SOUMISSIONNAIRE À INSERER LES DONNÉES)	RÉFÉRENCE FOURNIE AVEC LA PAGE ET LE NUMÉRO DU PARAGRAPHE
EC-19A	Le navire du soumissionnaire devrait disposer d'un nombre suffisant de cabines pour accueillir plus de 20 membres d'équipage.	450 points	Le soumissionnaire devrait fournir un dessin de la disposition générale conforme à l'exécution, avec les annotations requises, pour démontrer la capacité d'occupation des cabines.	0 POINT = Ne démontre pas la présence des cabines requises. 300 POINTS = Démontre la présence de 10 cabines individuelles et 8 cabines doubles. 400 POINTS = Démontre la présence de 26 cabines individuelles.		

Solicitation No. - N° de l'invitation
F7013-180034/C

Amd. No. - N° de la modif.
004

Buyer ID - Id de l'acheteur
007MB

Client Ref. No. - N° de réf. du client
F7013-180034

File No. - N° du dossier
007MBF7013-180034/C

CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

				et étayée.	
--	--	--	--	------------	--

Modification n° 16 – Insérer le nouveau critère EC-21A à la pièce jointe 4.2 (Exigences cotés):

PIÈCE JOINTE 4.2

EVALUATION TECHNIQUE DU NAVIRE – EXIGENCES COTÉS						
COMMENTAIRES DU SOUMISSIONNAIRE						
ID #	EXIGENCES COTÉS	MAX DE POINTS	MÉTHODOLOGIE D'ÉVALUATION	VENTILATION DES POINTS	DEMONSTRATION DE CONFORMITÉ (SOUMISSIONNAIRE À INSERER LES DONNÉES)	RÉFÉRENCE FOURNIE AVEC LA PAGE ET LE NUMERO DU PARAGRAPHE
EC-21A	Le soumissionnaire devra fournir les registres requis afin de démontrer quand et où les opérations applicables ont été menées, quelles opérations ont été menées, les températures ambiantes de l'eau et de l'air durant ces opérations et l'absence d'avertissements, alarmes ou arrêts automatiques des machines en raison de ces températures ambiantes.			0 PTS = Ne démontre pas la réussite des opérations dans les températures extrêmes indiquées. 50 PTS = Démontrer la réussite des opérations à l'une des températures extrêmes		

Solicitation No. - N° de l'invitation
F7013-180034/C

Amd. No. - N° de la modif.
004

Buyer ID - Id de l'acheteur
007MB

Client Ref. No. - N° de réf. du client
F7013-180034

File No. - N° du dossier
007MBF7013-180034/C

CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

Modification n° 17 – Le nombre maximum de points techniques de la pièce jointe 4.2 (Exigences cotés) est supprimé dans sa totalité et remplacé par ce qui suit:

PIÈCE JOINTE 4.2

EVALUATION TECHNIQUE DU NAVIRE – EXIGENCES COTÉS						
COMMENTAIRES DU SOUMISSIONNAIRE						
ID #	EXIGENCES COTÉS	MAX DE POINTS	METHODOLOGIE D'EVALUATION	VENTILATION DES POINTS	DEMONSTRATION DE CONFORMITE (SOUMISSIONNAIRE À INSERER LES DONNÉES)	RÉFÉRENCE FOURNIE AVEC LA PAGE ET LE NUMÉRO DU PARAGRAPHE
	Points techniques maximaux	3 500				

Solicitation No. - N° de l'invitation
F7013-180034/C

Amd. No. - N° de la modif.
004

Buyer ID - Id de l'acheteur
007MB

Client Ref. No. - N° de réf. du client
F7013-180034

File No. - N° du dossier
007MBF7013-180034/C

CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

Modification n° 18 – Supprimer les éléments suivants dans la pièce jointe 4.4, Phase 1 – ÉVALUATION DE CONFIRMATION DE LA SOUMISSION LIÉE AU NAVIRE – INSPECTION ET ESSAIS À QUAI:

Essai à quai des systèmes électriques

Exigences obligatoires vérifiées : EO-27A et EO-28A.

27. Pour chaque essai de permutation, le soumissionnaire doit démontrer ce qui suit :
- a. Que la tension, l'intensité, la fréquence, la puissance et le facteur de puissance se situent dans les limites opérationnelles précisées;
 - b. Que les lectures associées au tableau local des génératrices, au tableau principal et au système de commande des machines sont alignées; et
 - c. Que les lectures sont stables et que la charge est partagée également lorsque les génératrices sont mises en parallèle.

Insérer les éléments suivants dans la pièce jointe 4.4, Phase 1 – ÉVALUATION DE CONFIRMATION DE LA SOUMISSION LIÉE AU NAVIRE – INSPECTION ET ESSAIS À QUAI:

Essai à quai des systèmes électriques

Exigences cotées vérifiées : EC-14A.

27. Pour chaque essai de permutation, le soumissionnaire doit démontrer ce qui suit :
- a. Que la tension, l'intensité, la fréquence, la puissance et le facteur de puissance se situent dans les limites opérationnelles précisées;
 - b. Que les lectures associées au tableau local des génératrices, au tableau principal et au système de commande des machines sont alignées; et
 - c. Que les lectures sont stables et que la charge est partagée également lorsque les génératrices sont mises en parallèle.

Si les limites ou les critères pour les essais notés ci-haut ne sont pas explicitement identifiés dans les spécifications du navire, le soumissionnaire doit utiliser les Normes d'électricité régissant les navires (TP-127) de Transports Canada, partie 1, chapitre 16 - Station génératrice et moteurs pour déterminer la valeur et les critères en fonction du navire proposé. La publication TP-127 est disponible gratuitement à l'adresse suivante : <https://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-menu-515.htm>.

Solicitation No. - N° de l'invitation
F7013-180034/C

Amd. No. - N° de la modif.
004

Buyer ID - Id de l'acheteur
007MB

Client Ref. No. - N° de réf. du client
F7013-180034

File No. - N° du dossier
007MBF7013-180034/C

CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

Modification n° 19 – Supprimer les éléments suivants dans la pièce jointe 4.6, PHASE 2 – ÉVALUATION DE LA CONFIRMATION DE LA SOUMISSION LIÉE AU NAVIRE - INSPECTIONS ET ESSAIS À QUAI ET EN MER:

Essai d'alimentation d'urgence

Exigences obligatoires vérifiées : EO-28A

Insérer les éléments suivants dans la pièce jointe 4.6, PHASE 2 – ÉVALUATION DE LA CONFIRMATION DE LA SOUMISSION LIÉE AU NAVIRE - INSPECTIONS ET ESSAIS À QUAI ET EN MER:

Essai d'alimentation d'urgence

Exigences cotées vérifiées : EC-14A

Modification n° 20 – Supprimer les éléments suivants dans la pièce jointe 4.6, PHASE 2 – ÉVALUATION DE LA CONFIRMATION DE LA SOUMISSION LIÉE AU NAVIRE - INSPECTIONS ET ESSAIS À QUAI ET EN MER:

Essai d'autonomie

17. Le navire doit fonctionner à leur vitesse de pointe pendant au moins une heure. Il faut limiter les manœuvres de la barre pendant ce temps. À chaque intervalle de 15 minutes (c.-à-d. 0 minute, 15 minutes, 30 minutes, 45 minutes et 60 minutes), la consommation instantanée de carburant doit être enregistrée.

Insérer les éléments suivants dans la pièce jointe 4.6, PHASE 2 – ÉVALUATION DE LA CONFIRMATION DE LA SOUMISSION LIÉE AU NAVIRE - INSPECTIONS ET ESSAIS À QUAI ET EN MER:

Essai d'autonomie

17. Le navire doit fonctionner à la puissance de propulsion requise pour briser 0.6m de glace de première année à 3 nœuds pendant au moins une heure. Il faut limiter les manœuvres de la barre pendant ce temps. À chaque intervalle de 15 minutes (c.-à-d. 0 minute, 15 minutes, 30 minutes, 45 minutes et 60 minutes), la consommation instantanée de carburant doit être enregistrée.

Solicitation No. - N° de l'invitation
F7013-180034/C

Amd. No. - N° de la modif.
004

Buyer ID - Id de l'acheteur
007MB

Client Ref. No. - N° de réf. du client
F7013-180034

File No. - N° du dossier
007MBF7013-180034/C

CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

Modification n° 21 – Supprimer les éléments suivants dans la pièce jointe 4.6, PHASE 2 – ÉVALUATION DE LA CONFIRMATION DE LA SOUMISSION LIÉE AU NAVIRE - INSPECTIONS ET ESSAIS À QUAI ET EN MER:

Essai relatif à la production et à la distribution d'électricité

Exigences obligatoires vérifiées : EO-27A.

38. Pour chaque essai de permutation, le soumissionnaire doit démontrer ce qui suit :
- a. Que la tension, l'intensité, la fréquence, la puissance et le facteur de puissance se situent dans les limites opérationnelles précisées;
 - b. Que les lectures associées au tableau local des génératrices, au tableau principal et au système de commande des machines sont alignées;
 - c. Que les lectures sont stables et que la charge est partagée également lorsque les génératrices sont mises en parallèle.

Insérer les éléments suivants dans la pièce jointe 4.6, PHASE 2 – ÉVALUATION DE LA CONFIRMATION DE LA SOUMISSION LIÉE AU NAVIRE - INSPECTIONS ET ESSAIS À QUAI ET EN MER :

Essai relatif à la production et à la distribution d'électricité

Exigences cotées vérifiées : EC-14A.

38. Pour chaque essai de permutation, le soumissionnaire doit démontrer ce qui suit :
- a. Que la tension, l'intensité, la fréquence, la puissance et le facteur de puissance se situent dans les limites opérationnelles précisées;
 - b. Que les lectures associées au tableau local des génératrices, au tableau principal et au système de commande des machines sont alignées;
 - c. Que les lectures sont stables et que la charge est partagée également lorsque les génératrices sont mises en parallèle.

Si les limites ou les critères pour les essais notés ci-haut ne sont pas explicitement identifiés dans les spécifications du navire, le soumissionnaire doit utiliser les Normes d'électricité régissant les navires (TP-127) de Transports Canada, partie 1, chapitre 16 - Station génératrice et moteurs pour déterminer la valeur et les critères en fonction du navire proposé. La publication TP-127 est disponible gratuitement à l'adresse suivante : <https://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-menu-515.htm>.

Solicitation No. - N° de l'invitation
F7013-180034/C

Amd. No. - N° de la modif.
004

Buyer ID - Id de l'acheteur
007MB

Client Ref. No. - N° de réf. du client
F7013-180034

File No. - N° du dossier
007MBF7013-180034/C

CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

Modification n° 22 – L'article 7A.1 (a) est supprimé dans sa totalité et remplacé par ce qui suit:

7A.1 Besoin

(a) _____ (l'« **entrepreneur** ») s'engage à vendre, à transférer, à fournir et à livrer au client le brise-glace léger suivant (aussi appelé le « navire ») :

(i) Brise-glace léger :

Nom du navire : À DÉTERMINER

Numéro OMI : À DÉTERMINER

Société de classification : À DÉTERMINER

Notation de classe : À DÉTERMINER

Année de construction : À DÉTERMINER

Constructeur/Chantier : À DÉTERMINER

Pavillon : À DÉTERMINER

Lieu d'enregistrement : À DÉTERMINER

Tonnage brut (TB)/
Tonnage net (TN) : À DÉTERMINER

(ii) Incluant les services d'une équipe de projet aux paragraphes 7. et 8. de l'annexe A du contrat A;

(iii) Y compris toutes les pièces de rechange décrites aux paragraphes 41 et 42. 43. et 44 de l'annexe A du contrat A;

(iv) Y compris tous les outils et l'équipement d'essai décrits aux paragraphes 45. et 46. à l'annexe A du contrat A;

(v) Y compris la familiarisation avec le navire et la formation des gardiens de navire, tel que décrit aux paragraphes 47, 48 et 49. et 50 de l'annexe A du contrat A;

(vi) Y compris tous les dessins, les modèles 3D, les calculs, les études, les rapports, les manuels du fabricant d'équipement d'origine, les dossiers et les rapports d'entretien, la société de réglementation et de classification, tel qu'il a été décrit aux paragraphes 36., 37., 38., 40. et 51 de l'annexe A du contrat A;

Solicitation No. - N° de l'invitation F7013-180034/C	Amd. No. - N° de la modif. 004	Buyer ID - Id de l'acheteur 007MB
Client Ref. No. - N° de réf. du client F7013-180034	File No. - N° du dossier 007MBF7013-180034/C	CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

- (vii) y compris l'accès aux systèmes d'information requis pour les dossiers d'entretien tel qu'il a été décrit au paragraphe 39 et l'accès aux systèmes d'information requis pour la société de classification tel qu'il a été décrit au paragraphe 53 de l'annexe A du contrat A;
- (viii) y compris, les inspections, tests et essais tel que décrits aux paragraphes 19 et 27 à l'annexe A du contrat A et à l'annexe C1 du contrat A;
- (ix) y compris une inspection de clôture des compartiments, et des essais en mer après la livraison, tel que décrits aux paragraphes 54 et 57 de l'annexe A du contrat A et à l'annexe C2 du contrat A; et
- (x) y compris le transport et la livraison du navire au lieu de livraison spécifié, soit Prescott, Ontario, Canada.

tout cela conformément au contrat et aux prix établis dans celui-ci.

Questions et Réponses

Question no. 3:

Selon la demande de soumissions, tous les navires conformes sur le plan technique doivent être disponibles pour être soumis à des inspections et à des essais à quai, tel qu'il est précisé dans la pièce jointe 4.4., et respecter toutes les exigences, sans exception, sinon la soumission sera déclarée irrecevable. Est-ce que le Canada peut préciser quel sera le délai de préavis avant ces inspections et comment cette exigence sera interprétée? Il peut arriver en tout temps que des équipements soient hors service pour être réparés ou pour d'autres raisons et il n'est pas raisonnable qu'un seul non-respect puisse mener au rejet d'un navire.

Réponse à la question no. 3:

Comme il est décrit à l'article 4.3 (inspections et essais à quai de la phase 1 de l'évaluation de confirmation de la soumission liée au navire), le Canada donnera un avis d'au moins dix (10) jours ouvrables avant la date fixée pour les inspections et les essais à quai de la phase 1.

La démonstration requise pour la phase 1 (concernant les critères cotés applicables et les critères obligatoires) sera décrite dans la pièce jointe 4.4.

Indépendamment de tout problème pouvant survenir durant les inspections et les essais à quai de la phase 1 de l'évaluation de confirmation de la soumission liée au navire, les soumissionnaires disposeront de 3 jours ouvrables pour faire la démonstration de la conformité aux critères cotés applicables et aux critères obligatoires comme décrit dans la pièce jointe 4.4.

De plus, veuillez voir la modification no 3 et no 4 de la présente modification 004 de la demande de soumission.

Solicitation No. - N° de l'invitation
F7013-180034/C

Amd. No. - N° de la modif.
004

Buyer ID - Id de l'acheteur
007MB

Client Ref. No. - N° de réf. du client
F7013-180034

File No. - N° du dossier
007MBF7013-180034/C

CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

Question no. 4:

Bon nombre des critères énoncés dans la pièce jointe 4 sont assez vagues et il n'est pas clair quels critères seront réellement utilisés par le Canada pour accepter ou rejeter un navire. Par exemple, au point 27c, on exige ce qui suit : « Que les lectures sont stables et que la charge est partagée également lorsque les génératrices sont mises en parallèle », mais quelles sont les limites entre lesquelles des lectures sables et une charge équilibrée doivent se trouver? Est-ce que le Canada fournira des valeurs numériques pour tous les critères de ce genre?

Réponse à la question no. 4:

Comme il est énoncé dans la partie 4 de la DP, aux paragraphes 4.3 et 4.6, l'évaluation de confirmation de la soumission liée au navire vise à vérifier la conformité aux exigences spécifiées dans la présente demande de soumissions. Les éléments du navire qui sont au-delà de la portée des critères côtés et des critères obligatoires, si applicables à la soumission, ne seront pas soumis aux inspections et essais.

La description des essais dans les pièces jointes 4.4 et 4.6 vise exclusivement à permettre au soumissionnaire de mieux comprendre la portée prévue des essais.

De plus, veuillez voir la modification no 18, no. 19 et no. 21 de la présente modification 004 de la demande de soumission.

Question no. 5:

Un programme exhaustif d'essais en mer est requis avant la livraison au Canada. Est-ce que le Canada peut confirmer s'il paiera pour ces essais, et ce, peu importe si le navire est accepté ou non et mis en service par la GCC?

Réponse à la question no. 5:

Comme il est énoncé aux paragraphes 4.3 et 4.6 de la partie 4 de la DP, les inspections, tests et essais en lien avec les phases 1 et 2 de l'évaluation de confirmation de la soumission liée au navire doivent être exécutés sans frais pour le Canada.

Question no. 6:

Un voyage de livraison est requis avant la livraison au Canada. Est-ce que le Canada peut confirmer s'il paiera pour ces essais, et ce, peu importe si le navire est accepté ou non et mis en service par la GCC?

Réponse à la question no. 6:

Le transport du navire et les essais après livraison sont inclus dans les travaux requis aux termes du contrat d'acquisition du navire et seront donc soumis à la base de paiement associée.

Solicitation No. - N° de l'invitation F7013-180034/C	Amd. No. - N° de la modif. 004	Buyer ID - Id de l'acheteur 007MB
Client Ref. No. - N° de réf. du client F7013-180034	File No. - N° du dossier 007MBF7013-180034/C	CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

Par souci de clarté, voir la modification no. 22 de la présente modification 004 de la demande de soumission.

Question no. 7:

Pour préciser, les questions 3 et 4 sont fondées sur le fait que les autres exigences de la demande de propositions ne fournissent aucune certitude que le navire sera accepté aux fins de certification par Transports Canada. Est-ce que l'acceptation du navire proposé par le Canada repose sur le transfert du drapeau?

Réponse à la question no. 7:

La DP établie le processus, y compris l'évaluation et les essais liés à la confirmation du navire tel qu'indiqué aux points 4.3 et 4.6, ou le Canada évalue si le navire proposé répond aux exigences du Canada. Le soumissionnaire gagnant, sélectionné selon les termes de la DP, sera subséquemment requis de répondre aux exigences des termes et conditions du contrat attribué tel qu'établie dans la partie 7(a) de cette DP.

Pour les fins de la sélection d'un soumissionnaire gagnant, le transfert de pavillon n'est pas évalué.

Question no. 8:

Le critère obligatoire MR-1A précise un brise-glace de classe de glace équivalente ou supérieure à la classe PC 6 de l'IACS. Toutefois, l'approche d'équivalence mentionnée ne respecte pas les exigences de l'IACS, de l'OMI ou de Transports Canada pour la démonstration de l'équivalence. Est-ce que le Canada exigera que le navire soit de classe PC 6 (ou supérieure) ou est-ce que cette méthode comportant des lacunes sera utilisée pour l'évaluation?

Réponse à la question no. 8:

Le Canada n'a pas besoin que le navire soit certifié IACS PC6, mais seulement qu'il soit qualifié comme un équivalent à la catégorie PC6, conformément au tableau 1 de la pièce jointe 4.1.

Question no. 9:

Le critère obligatoire MR-1A exige aussi que le navire ait une étrave arrondie. Est-ce que le Canada peut définir ce que cela signifie et préciser pourquoi cela est requis? De nombreux types d'étraves sont utilisés pour les brise-glaces.

Réponse à la question no. 9:

Une étrave à bulbe est définie comme l'élément de conception dans lequel l'angle de l'étrave est réduit de manière significative et est de forme arrondie afin de diminuer la pression d'écrasement au niveau de l'étrave durant le bris de glace. Voir le schéma joint pour une représentation visuelle.

Solicitation No. - N° de l'invitation
F7013-180034/C

Amd. No. - N° de la modif.
004

Buyer ID - Id de l'acheteur
007MB

Client Ref. No. - N° de réf. du client
F7013-180034

File No. - N° du dossier
007MBF7013-180034/C

CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

L'étrave à bulbe est une exigence obligatoire, dans la mesure où il s'agit du type d'étrave standard équipant les brise-glaces de la Garde côtière canadienne, ce qui permettra aux équipages de la flotte existante de se familiariser rapidement avec le fonctionnement de ce nouveau navire. Cette rapide transition et le besoin réduit en formation associé ont été jugés essentiels à l'opérationnalisation dans les temps impartis du brise-glace léger après la conversion.

Question no. 10:

Le critère obligatoire MR-2A exige, entre autres, un dessin de conception des lignes de visibilité à partir du pont approuvé par la société de classification. Il ne s'agit pas d'un document de classification standard. Est-ce que le Canada peut expliquer cette exigence et préciser si elle est liée une classification précise?

Réponse à la question no. 10:

Une visibilité suffisante à l'intérieur de la passerelle de navigation est fondamentale pour une exploitation sûre et efficace du navire. Le Canada exige donc une preuve, au moyen d'un schéma approuvé, que la visibilité offerte est conforme aux règles de la classe et aux règlements internationaux.

Le schéma de la visibilité directe depuis la passerelle doit prouver la conformité à la résolution A.708 de l'OMI - Navigation Bridge Visibility and Functions (visibilités à la passerelle de navigation et fonctions), à la circulaire 982 du Comité de la sécurité maritime - Guidelines on Ergonomic Criteria for Bridge Equipment and Layout (Lignes directrices sur les critères ergonomiques relatifs à l'équipement de passerelle et à son agencement) et au chapitre V de la convention SOLAS, règlement 22 - Navigational Bridge Visibility (Visibilité à la passerelle de navigation).

Question no. 11:

Le critère obligatoire MR-3A exige que le navire soit capable de briser 0,6m de glace. Est-ce que le Canada peut préciser la résistance de la glace et comment la conformité sera évaluée pour les essais ou les opérations réalisées à différentes résistances, surtout si seulement des données de la carte des glaces sont fournies.

Réponse à la question no. 11:

Le Canada a examiné l'exigence et a conclu que le critère MR-3A doit demeurer inchangé.

Les différentes preuves objectives pouvant être soumises pour prouver la conformité peuvent offrir différents niveaux de détails en ce qui a trait à la capacité de bris de glace du navire. Par conséquent, le critère coté RR-20A sera intégré à la DP.

Voir la Modification no. 14 de cette modification 004 de la demande de soumission.

Solicitation No. - N° de l'invitation
F7013-180034/C

Amd. No. - N° de la modif.
004

Buyer ID - Id de l'acheteur
007MB

Client Ref. No. - N° de réf. du client
F7013-180034

File No. - N° du dossier
007MBF7013-180034/C

CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

Question no. 12:

Le critère obligatoire MR-6A exige un tirant d'eau maximal intact de 4,7 m. Est-ce que le Canada acceptera un navire capable de respecter l'exigence liée à l'autonomie et toutes les autres exigences à un tirant d'eau de moins de 4,7 m, mais qui a un tirant d'eau plus élevé dans des conditions de charge maximale?

Réponse à la question no. 12:

Le Canada a examiné l'exigence et a conclu que le critère MR-6A doit demeurer inchangé.

Question no. 13:

MR-8A exige un franc-bord d'au plus 1,8 m. Est-ce que le Canada peut expliquer cette exigence, car il semble que de nombreux brise-glaces existants de la GCC ne respectent pas cette exigence?

Réponse à la question no. 13:

Le Canada a examiné l'exigence et a conclu que le critère MR-8A doit demeurer inchangé.

Question no. 14:

MR-13A exige un rapport d'essai ou un rapport d'essai en bassin en état de mer 2. Normalement, de tels essais sont réalisés en eau calme. L'autre option d'utiliser une analyse informatique de la dynamique des fluides est dispendieuse et de telles analyses ne sont pas bien validées. Est-ce que le Canada envisagera d'autres méthodes pour démontrer la vitesse?

Réponse à la question no. 14:

SVP voir les modifications no. 5 et 12 de cette présente modification 004 de la demande de soumission.

Question no. 15:

12. MR-14A exige une démonstration que le navire a l'autonomie pour fonctionner à pleine puissance de propulsion pendant une durée de 15 jours. Cela semble pénaliser les navires d'une plus grande puissance, par exemple un navire capable d'atteindre une vitesse de 15 nœuds ira 50 % plus loin qu'un navire capable d'atteindre 10 nœuds. Est-ce que le Canada va réviser l'exigence liée à l'autonomie pour fournir une exigence relative à la portée à [x] nœuds? Est-ce que le Canada peut également préciser les charges supplémentaires dans un scénario de transit, étant donné que ces charges peuvent grandement varier (p. ex. selon la température).

Réponse à la question no. 15:

SVP voir les modifications no. 6, no. 13 et no. 20 de cette présente modification 004 de la demande de soumission.

Solicitation No. - N° de l'invitation
F7013-180034/C

Amd. No. - N° de la modif.
004

Buyer ID - Id de l'acheteur
007MB

Client Ref. No. - N° de réf. du client
F7013-180034

File No. - N° du dossier
007MBF7013-180034/C

CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

Question no. 16:

MR-15A définit la capacité de remorquage au moyen des données sur le test de traction. Toutefois, la puissance de traction ne montre pas qu'un navire est configuré pour le remorquage. Selon les exigences cotées RR8A et 9A, on s'attend à ce qu'un treuil de remorquage soit installé, mais de nombreux navires utilisent une bitte de traction/remorque pour le remorquage. Est-ce que le Canada révisera ce critère pour permettre d'autres formes de capacité de remorquage?

Réponse à la question no. 16:

Le Canada a examiné les exigences et a conclu que les critères MR-15A, RR-8A et RR-9A doivent demeurer inchangés

Question no. 17:

MR-16A exige que le navire soit équipé de caisses/coffres de haute et basse mer. Étant donné que le navire doit également être équipé pour le dégagement des glaces, est-ce que le Canada peut fournir une explication pour cette exigence, car elle disqualifiera de nombreux navires?

Réponse à la question no. 17:

Le Canada a examiné les exigences et a conclu que le critère MR-16A doit demeurer inchangé.

Question no. 18:

MR-17A et MR-18A exigent un grand réservoir d'eau douce et un très grand générateur d'eau douce, qui sont tous les deux obligatoires, mais qui ne sont pas liés au niveau d'équipage réel. Est-ce que le Canada précisera une exigence liée à la consommation en eau douce ou à l'autonomie qui permettra aux soumissionnaires de démontrer le rendement d'autres façons?

Réponse à la question no. 18:

Le Canada a examiné les exigences et a conclu que les critères MR-17A et MR-18A doivent demeurer inchangés.

Question no. 19:

MR-19A permet aux soumissionnaires de montrer comment une capacité non présente pourrait être installée. Est-ce que le Canada peut expliquer pourquoi cette option n'est pas offerte pour de nombreuses autres exigences obligatoires pour lesquelles une modernisation ne semble pas permise? Dans de nombreux cas, des mises à niveau pour respecter ces autres exigences seraient plus faciles et moins dispendieuses que l'installation d'un grand système de bossoir. De plus, est-ce que le Canada peut expliquer ce qu'il veut dire par « le lancement et la récupération sans restriction » et aussi pourquoi l'emplacement doit être le même que l'emplacement actuellement désigné pour une embarcation de sauvetage?

Solicitation No. - N° de l'invitation
F7013-180034/C

Amd. No. - N° de la modif.
004

Buyer ID - Id de l'acheteur
007MB

Client Ref. No. - N° de réf. du client
F7013-180034

File No. - N° du dossier
007MBF7013-180034/C

CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

Réponse à la question no. 19:

SVP voir la Modification no. 7 de la présente modification 004 de la demande de soumission.

Question no. 20:

MR-20A exige une certification des températures de fonctionnement. Est-ce que le Canada peut définir ces températures (p. ex. la température quotidienne moyenne, la température quotidienne minimale moyenne ou autre)? Comme de telles certifications ne sont pas requises pour la plupart des navires, est-ce que le Canada acceptera une expérience de service réussi comme à l'exigence MR-3A?

Réponse à la question no. 20:

SVP voir la Modification no. 16 de la présente modification 004 de la demande de soumission.

Question no. 21:

Les critères obligatoires MR-23A et MR-24A sont semblables aux critères obligatoires MR-17A et 18A parce qu'ils exigent des capacités qui ne sont pas liées à la taille de l'équipage ou à l'autonomie. Est-ce que le Canada précisera une exigence liée à la consommation ou à l'autonomie qui permettra aux soumissionnaires de démontrer le rendement d'autres façons?

Réponse à la question no. 21:

Le Canada a examiné les exigences et a conclu que les critères MR-23A et MR-24A doivent demeurer inchangés.

Question no. 22:

MR-25A exige que le navire respecte les exigences de la Convention SOLAS. Cela est normalement démontré par un certificat de conformité à la Convention SOLAS, qui peut être émis par l'État du pavillon ou l'OR. Est-ce que le Canada peut expliquer pourquoi il acceptera seulement un certificat d'une société de classification?

Réponse à la question no. 22:

SVP voir la Modification no. 9 de la présente modification 004

Question no. 23:

MR-30A exige qu'aucun réservoir de mazout du navire n'entre en contact avec la coque. Cette exigence est plus rigoureuse que les exigences de l'OMI ou de TC pour la certification polaire, et la plupart des navires de la GCC ne la respectent pas, y compris les brise-glaces de taille moyenne qui ont été récemment achetés. Est-ce que le Canada va assouplir cette exigence pour s'approcher davantage des normes internationales?

Réponse à la question no. 23:

Solicitation No. - N° de l'invitation
F7013-180034/C

Amd. No. - N° de la modif.
004

Buyer ID - Id de l'acheteur
007MB

Client Ref. No. - N° de réf. du client
F7013-180034

File No. - N° du dossier
007MBF7013-180034/C

CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

Le Canada a examiné les exigences et a conclu que le critère MR-30A doit demeurer inchangé.

Question no. 24:

MR-31A exige que les réservoirs d'eau potable soient traités avec une couche protectrice conforme au standard ASNI. Les navires qui n'ont pas été construits en Amérique du Nord ne respecteront pas directement ce standard. Quelles méthodes seront acceptées par le Canada pour démontrer l'équivalence?

Réponse à la question no. 24:

SVP voir la Modification no. 10 de cette modification 004 à l'Invitation.

Question no. 25:

MR-34A exige que les gestionnaires des essais aient travaillé dans le secteur de l'assurance de la qualité de l'industrie maritime. Dans la plupart des cas, les gestionnaires des essais ne font pas partie de ce secteur. Est-ce que le Canada acceptera de l'expérience en tant que gestionnaire des essais?

Réponse à la question no. 25:

Voir la Modification no. 11 de cette modification 004 à l'Invitation.

Question no. 26:

Est-ce que le Canada accepterait un brise-glace léger de plus de 25 ans qui a par contre subi des rabouls majeurs (par. ex. un remaniement total des moteurs et générateurs, nouvelles chaudières et compresseurs, etc.)?

Réponse à la question no. 26:

Non, le Canada n'acceptera pas un navire au-delà de 25 ans en date du 1er Avril, 2020.

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

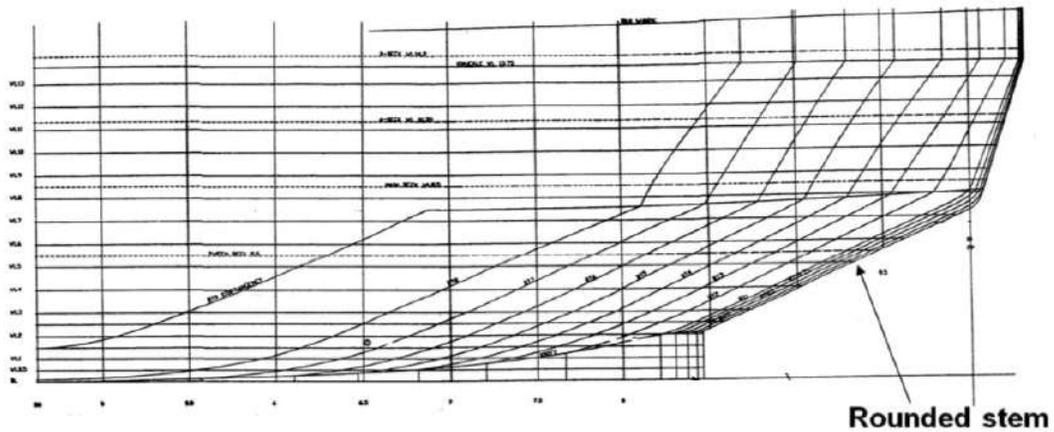


Fig. 11. Classical ice breaking bow shape (top) and modern icebreaker (bottom).

MODIFIED FOR CLARITY

Design of Ice Breaking Ship, Kay Riska, ILS Oy, Helsinki, Finland and University of Science and Technology, Trondheim, Norway

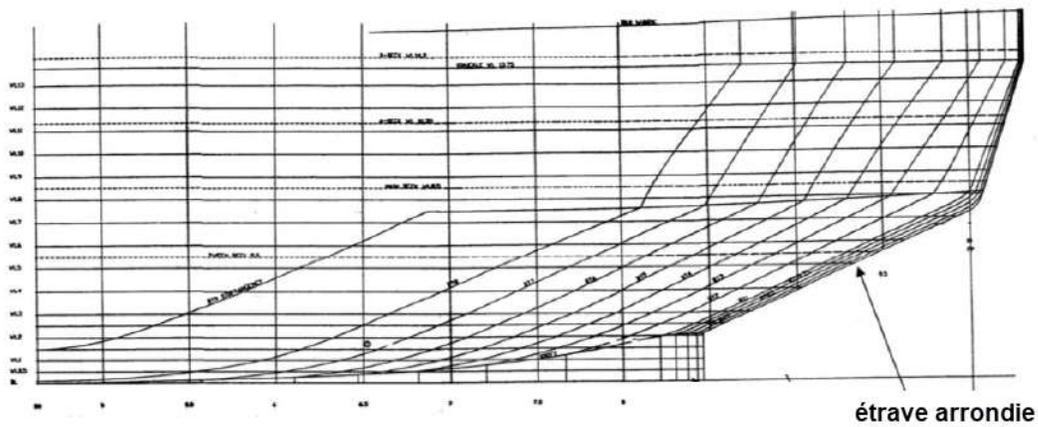


Fig. 11 Une forme de proue classique de déglacement (en haut) et un brise-glace moderne (en bas)

MODIFIÉ POUR CLARIFICATION

Concept d'un brise-glace, Kay Riska, ILS Oy Helsinki en Finlande, et l'Université de science et technologie à Trondheim en Norvège