



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

**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
Ship Refits and Conversions / Radoubss et
modifications de navires and / et
11 Laurier St. / 11, rue Laurier
6C2, Place du Portage
Gatineau, Québec K1A 0S5

Title - Sujet VLE 36 47ft MLB CCG	
Solicitation No. - N° de l'invitation F7049-200038/B	Amendment No. - N° modif. 005
Client Reference No. - N° de référence du client F7049-200038	Date 2021-06-22
GETS Reference No. - N° de référence de SEAG PW-\$\$MD-039-28245	
File No. - N° de dossier 039md.F7049-200038	CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME
Solicitation Closes - L'invitation prend fin at - à 02:00 PM Eastern Daylight Saving Time EDT on - le 2021-07-22 Heure Avancée de l'Est HAE	
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: Blackburn, Jessica	Buyer Id - Id de l'acheteur 039md
Telephone No. - N° de téléphone (819) 230-2672 ()	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

N° de l'invitation - Sollicitation No.
F2599-200011/A
N° de réf. du client - Client Ref. No.
F2599-200011

N° de la modif - Amd. No.
005
File No. - N° du dossier
039md.F2599-200011

Id de l'acheteur - Buyer ID
039md
N° CCC / CCC No./ N° VME - FMS

La modification 005 à l'appel d'offre est soulevé pour:

- 1. Prolonger la date de clôture d'ITT;**
 - 2. Répondre aux questions des soumissionnaires potentiels.**
-

1. Prolonger la date de clôture d'ITT.

A l'Appel d'offre – Page de couverture – L'invitation ferme :

Supprime: 2021-07-08

Insere: 2021-07-22

2. Répondre aux questions des soumissionnaires potentiels.

Question 6 : Général : Quelle est la société de classification de ces navires, est-ce que ces navires sont bien classés ABS?

Réponse 6: Les trente-six (36) des navires sont régis par Transports Canada, mais sont inscrits au Programme de délégation d'inspections obligatoires (PDIO). L'ABS est l'organisme reconnu (OR) pour effectuer des inspections et une surveillance statutaires déléguées au nom de Transports Canada. Les lois et règlements de Transports Canada s'appliqueraient.

Q7 : Annexe M (M1) : Pouvez-vous définir clairement quelle est la définition de « Refit » dans la version anglaise et quelle est la définition de « réaménagé » en français. La signification de ces deux termes dans leur langue a des significations bien différentes.

Radoub : processus de remise en état d'un navire, d'un bâtiment, etc., notamment d'un bâtiment public ou industriel, en le réparant ou en ajoutant de nouvelles pièces

Période de radoub = Refit period

Comme CG utilise un service de traduction externe qui peut ne pas maîtriser le vocabulaire technique du navire, il peut parfois y avoir des divergences dans les traductions. Il semblerait que le mot « radoub » aurait dû être utilisé dans certains cas où « réaménagé » était utilisé. Veuillez continuer à demander des éclaircissements en cas de doute.

Q8 : Annexe M (M1) : Définition du terme « Taille similaire », quelle est la tolérance et/ou la marge que la Canada prendra pour juger qu'un navire est de taille similaire? Est-ce que le Canada acceptera des navires 30 pieds minimum ou plus? Considérant que la complexité des travaux et l'expérience d'un chantier dans des projets similaires ne dépendent pas seulement d'une taille de navire, mais plutôt d'intégration de différents équipements par exemple.

R8 : Le Canada acceptera « de taille similaire » pour signifier un navire de plus de 40 pieds.

Q9 : Annexe M (M1) : Est-ce que les 2 lettres de références peuvent être supprimées de la preuve de conformité?

Considérant qu'aucun de nos clients, lors de la signature des contrats, n'est dans l'obligation de fournir une lettre de référence. Nous ne pouvons donc garantir que nous serons en mesure de fournir les lettres de références alors que nous avons réalisé les projets conformément au devis du client.

R9 : Le Canada continue d'exiger des lettres de référence comme indiqué à l'annexe M, M1.

Q10 : Annexe M (M2) : Préciser le type de documentation nécessaire afin de prouver la conformité du soumissionnaire?

R10: Le Canada exige des documents tels qu'un « état des revenus et des bénéfices non répartis » indiquant le volume d'affaires de l'entreprise.

Q11 : Annexe M (10) : Si jamais un soumissionnaire n'a pas toutes les installations de sécurité requises à cet élément d'évaluation au moment du dépôt de sa soumission. Est-ce que ce dernier pourra être considéré conforme en démontrant et déclarant que le chantier se conformera aux exigences de M10 en ajoutant les éléments manquant à son système de sécurité?

R11: Le Canada exige que les exigences relatives au système de sécurité soient en place au moment de la soumission.

Q12 : Pouvez-vous confirmer que le prix ferme dans la fiche de données sur les prix et l'annexe B est pour un navire ? Le contrat est-il alors émis pour le nombre de navires dans notre région, ou y aura-t-il un contact séparé par navire?

R12 : Le prix ferme sur la fiche de données de prix est pour un navire. Ce prix sera appliqué au nombre de navires dans la zone géographique. Quatre (4) contrats seront émis, un par région géographique.

Au Québec, en Ontario et en Colombie-Britannique, les soumissionnaires doivent fournir un prix ferme pour les navires recevant le remplacement du moteur et de la boîte de vitesses, et un autre prix ferme pour les navires recevant la révision des moteurs et des boîtes de vitesses.

Q13 : H-4 3.1.5 Les entrepreneurs doivent fournir de nouvelles vannes. Ces vannes doivent-elles être certifiées ABS en usine ?

R13 : Les vannes doivent être de classe et approuvées par Transports Canada pour leur utilisation prévue.

Q14 : H-6 - Y a-t-il des superficies totales de la coque sous-marine et au-dessus de l'eau et de la superstructure disponibles ?

R14 : Le Canada a fourni les dessins aux soumissionnaires pour qu'ils les utilisent dans la préparation des soumissions.

Q15 : 3.1.6 - Y a-t-il une superficie estimée pour les zones endommagées qui nécessiteront un dynamitage SA 2.5 ?

R15 : Toute la coque sous-marine doit être sablée selon ISO SA 2.5.

Q16 : Comme il y a trente-six (36) navires, tous d'état variable, il est impossible pour le Canada d'estimer le pourcentage de zones endommagées de la coque au-dessus de la ligne de flottaison qui nécessitera un dynamitage SA 2,5.

Q17 : Aux fins d'appel d'offres, il est suggéré aux entrepreneurs d'utiliser 30% pour la zone endommagée au-dessus de la ligne de flottaison.

R17 : Toutes les surfaces doivent être lavées à l'eau douce pour éliminer toute saleté et contamination, si nécessaire. Dégraisser selon le nettoyage au solvant SSPC-SP1. Assurez-vous que la zone est propre et sèche avant toute application de peinture.

Q18 : Le prix unitaire est-il pour SA 2.5 ou SP7 ?

R18 : L'entrepreneur doit fournir un prix unitaire pour la préparation de surface SA 2.5 et SP7.

Q19 : La coque qui n'est pas endommagée peut-elle être nettoyée à l'aide d'un outil électrique au lieu d'être balayée?

R19 : La coque au-dessus de la ligne de flottaison qui n'est pas endommagée doit être décapée selon ISO SA 1 ou SSPC SP7. Les zones endommagées de la coque au-dessus de la ligne de flottaison doivent être sablées selon ISO SA 2.5 et les bords amincis pour fournir une surface appropriée pour l'adhérence du nouveau revêtement.

TOUS LES AUTRES TERMES ET CONDITIONS DEMEURENT INCHANGÉS