



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 Construction, Refit and Related
Services/Construction navale, Radoubs et services
connexes

11 Laurier St. / 11, rue Laurier

6C2, Place du Portage

Gatineau

Québec

K1A 0S5

Title - Sujet Services de soutien technique Services de soutien technique	
Solicitation No. - N° de l'invitation F7044-190233/C	Amendment No. - N° modif. 007
Client Reference No. - N° de référence du client F7044-190233	Date 2021-11-04
GETS Reference No. - N° de référence de SEAG PW-\$\$MC-037-28317	
File No. - N° de dossier 037mc.F7044-190233	CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME
Solicitation Closes - L'invitation prend fin at - à 02:00 PM Eastern Standard Time EST on - le 2021-11-26 Heure Normale du l'Est HNE	
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: Gandolfini, Gianmarco	Buyer Id - Id de l'acheteur 037mc
Telephone No. - N° de téléphone (819) 271-6136 ()	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 007 est soulevée pour répondre aux questions des soumissionnaires.

1. **SUPPRIMER** Annexe J - Questions des soumissionnaires et réponses du Canada

REEMPLACER AVEC :

Annexe J

Questions des soumissionnaires et réponses du Canada

F7044-190233 — Questions et réponses pour le service de soutien technique :

Q1 : Le critère O2 nécessite : « de vastes connaissances des règlements relatifs aux exigences de la société de classification en matière de stabilité et des structures de coques. » Le critère de passage de O2 indique : « Ces connaissances ont été démontrées [...] des travaux relatifs ou à la modification de la coque ou de la structure de la coque d'un navire à coque d'acier approuvé par la société de classification. » Il semblerait que ce critère ne démontre pas nécessairement de vastes connaissances dans la stabilité de navire. Est-ce que le Canada peut confirmer que des travaux d'analyse de stabilité peuvent être utilisés pour démontrer le critère O2?

R1 : La stabilité du navire, les structures de la coque ou un mélange des deux peuvent être utilisés pour démontrer le critère O2.

Q2 : CCV1. Coût du cycle de vie. Le coût du cycle de vie pour une nouvelle construction et pour des navires en service de plus de 40 m de longueur nécessite les mêmes habiletés et la même expérience, et est habituellement fourni dans un programme pour une nouvelle construction que pour un programme de service où l'équipement majeur est déjà installé. Est-ce que le Canada considérerait permettre au coût du cycle de vie pour les références de nouvelles constructions de compter aussi?

R2 : Seulement les navires en service seront acceptés pour ce critère.

Q3 : Nous considérons soumettre une proposition de services pour répondre aux besoins de cette DDP. Notre question provient du fait que nos services de soutien technique sont situés dans un autre pays. Pouvons-nous présenter une soumission? Nous ne connaissons pas la proportion de travail entre nos deux compagnies, puisque les exigences techniques n'ont pas été définies. Toutes les inspections sur place et les interventions auprès des navires seront effectuées par les employés canadiens tels que requis par nos bureaux canadiens. Les services de soutien (dessins, etc.) seront effectués par notre compagnie mère située dans un autre pays. Est-ce que cette situation serait acceptable pour le Canada?

R3 : Puisque cette demande de soumission se limite aux services canadiens, la soumission doit répondre aux exigences du contenu canadien.

L'article 4 du Guide des CCUA clause A3050T, Définition du contenu canadien indique que :
Services divers : Pour les besoins se composant de plus d'un service, au moins 80 p. 100 du prix total de la soumission doit correspondre à des services fournis par des individus établis au Canada.

Q4 : Pouvez-vous fournir une copie de la DDP en format Word?

R4 : Non, les soumissionnaires doivent utiliser le document PDF publié sur le site achatsetventes. Mais les soumissionnaires peuvent demander à l'autorité contractante la version Word du formulaire de Modifications techniques formulaire et le formulaire de soutien sur place.

Q5 : Plan de capacité, clause 6, annexe A. Veuillez préciser ce que les « ressources disponibles » sont censées comprendre. Peu de compagnies ont des employés passifs qui attendent le travail. Idéalement, tous les employés sont pourvus d'un emploi rémunéré pour une certaine période. Qu'est-ce qui rend une personne disponible?

R5 : Le terme « ressources disponibles » fait référence à toutes ressources de l'organisation ou de l'équipe du soumissionnaire qui possèdent de l'expérience pertinente avec des navires en service. Cette ressource peut être sollicitée dans le cadre du contrat, mais ne signifie pas un engagement ferme qu'elle soit disponible au moment de la présentation de la soumission.

Q6 : La page 6 de 14 du Plan de l'évaluation technique (PDF page 69 de 83) mentionne des navires avec une notation de brise-glace. Ce terme n'est pas reconnu dans aucun ensemble de règles de l'AISC que nous connaissons. La terminologie habituelle est une notation de brise-glace et de cote glace. La notation de brise-glace est assez récente, et peu de navires avec cette notation ont été modifiés par n'importe quel pays. Veuillez préciser à quoi réfère le terme « notation de brise-glace ».

R6 : Les notations de brise-glace ou de cote glace peuvent être utilisées, s'il y a lieu, pour cette réponse.

Q7 : Nous avons remarqué que toutes mentions d'expérience dans les nouvelles constructions présentes dans l'étape de la DI ont été enlevées. Une compagnie possédant de l'expérience considérable dans les nouvelles constructions, mais peu dans la réparation ou la modification ne serait probablement pas admissible à ce contrat. Veuillez confirmer si c'est bien l'intention du Canada.

R7 : Selon l'ÉDT, les travaux sur de nouvelles constructions sont hors de la portée des contrats du SST. En lien avec cette portée, le critère d'évaluation technique met l'accent sur les navires en service puisque c'est ce type de travaux qui sera requis.

Q8 : Les formulaires de modifications techniques à être envoyés se limitent à un maximum de 10 navires de plus de 40 mètres de longueur. Chaque formulaire comprend tous les attributs de l'architecture et structure navale, de la mécanique et de l'électricité identifiés par la Garde côtière canadienne. Il est peu probable qu'un navire jugé adéquat pour cette soumission réponde à toutes ces exigences. Est-ce l'intention du Canada?

R8 : Il n'est pas prévu que tous les exemples de navires soumis au critère MT répondent à tous les sous-critères. Comme indiqué dans le critère coté des modifications techniques : « Le soumissionnaire doit s'efforcer d'utiliser des projets de référence qui contiennent le plus de critères de tâche possible dans le cadre de la limite de 10 projets. »

Q9 : Selon la durée potentielle de neuf années du contrat, incluant les options, une ressource identifiée à premier lieu comme subalterne pourrait être promue dans un poste intermédiaire (ou d'intermédiaire à principal) pendant cette période.

- a. Comment les tarifs seront-ils ajustés? Est-ce que le tableau des tarifs sera actualisé lors de chaque période de renouvellement?
- b. Est-ce qu'il peut être mis à jour si un employé est promu?
- c. Est-ce qu'un entrepreneur peut changer le personnel lors de chaque option de renouvellement?

R9 :

- a. Les taux de rémunération seront ajustés annuellement conformément à l'article 7 et 7.1 de l'annexe B – Base de paiement.
- b. Oui. L'entrepreneur pourra mettre à jour le taux de rémunération des ressources nommées lorsqu'elles seront promues. L'entrepreneur devra suivre les mêmes instructions de l'article 8.1 (Ressources internes) pour mettre à jour les taux de rémunération après une promotion.
- c. Si un entrepreneur doit changer le personnel pendant la durée du contrat, il doit se conformer à l'article 08 (Remplacement d'individus spécifiques) de la clause 2035 des CCUA (Conditions générales - besoins plus complexes de services).

Q10 : La clause 6.8.3 à la page 29 de 52 traite des paiements progressifs, et indique que les paiements mensuels seront effectués au maximum une fois par mois. Le point 7, page 8 de 10 dans la portée des travaux indique un paiement des factures à tous les deux (2) mois. Veuillez confirmer la fréquence des paiements progressifs effectués par le Canada.

R10 : Cette indication est pour démontrer de la flexibilité. Le Canada peut effectuer des paiements progressifs par mois, et si l'entrepreneur préfère fournir des factures sur une base bimestrielle puisque c'est plus facile du côté administratif, les paiements peuvent être effectués tous les deux mois.

Q11 : Dans l'Annexe C - Plan d'évaluation technique, le critère MT1 indique :

« Le soumissionnaire peut utiliser un maximum de 10 *projets différents pour obtenir un maximum de 180 points. »

La seule définition du terme « projet » dans la DDP est fournie dans la partie 1 :

On entend par « projet » un nombre de modifications techniques effectuées simultanément sur un navire spécifique pendant une période fixe.

Veuillez confirmer que ce terme réfère à un navire par contrat?

R11 : Un navire par contrat.

Q12 :

Partie 1 : Le critère d'évaluation MP1 indique que les navires de référence doivent être de 40 m de longueur. Est-ce une erreur? Ne devrait-il pas être comme les autres critères et indiquer « de plus de 40 m »? (réf. : Annexe C, critère technique coté, marché public, page 68 de 83)

Partie 2 : Est-ce que le pointage maximal pour le critère MP1 nécessite deux projets?

R12 :

Partie 1 : Oui, le critère devrait indiquer « plus de 40 m. »

Partie 2 : Oui.

Q13 : Existe-t-il une majoration maximale permissible?

R13 : Oui. 20% est le taux de majoration maximal autorisé.

Q14 : L'équipe de base obligatoire dans la partie 1 doit :

« appuyer leur soumission en tenant compte de chaque catégorie de ressource, le soumissionnaire doit utiliser les instructions mentionnées (modèle) pour chaque ressource nommée. »

Le seul modèle de ressource fourni se trouve dans la partie 2 de la DDP. Est-il prévu que l'équipe de base obligatoire utilise le même modèle de ressource, qui, en ce qui concerne les références du projet, indique seulement le nom et l'année du projet?

R14 : Ce point était compris dans les erreurs. Il n'y a pas de modèle spécifique pour le critère obligatoire.

Q15 : Les exigences cotées pour les ressources supplémentaires du critère CAP2 n'indiquent pas de niveaux de qualification ou d'expérience minimum. Elles ne requièrent pas que le soumissionnaire démontre que son équipe couvre la gamme de disciplines nécessaires pour répondre à la portée de travaux décrits dans l'Annexe A. Toutes les personnes énumérées obtiendront le même nombre de points. Est-ce que la GCC peut préciser de quelle façon les soumissions seront comparées afin de s'assurer qu'une équipe multidisciplinaire hautement qualifiée sera privilégiée par rapport à une équipe à discipline unique peu qualifiée? Remarquez que les exemples de projet pourraient potentiellement avoir été entrepris dans leur entièreté en utilisant des sous-traitants.

R15 : Le critère CAP2 possède des sous-catégories pour les disciplines de la mécanique marine, l'architecture navale et l'électricité marine. Il est à noter également que selon le critère MT1 : « Tous les travaux présentés doivent avoir été effectués par l'équipe du soumissionnaire (ressources des critères O1 à 4 et CAP2); les travaux faits par des sous-traitants qui ne font pas partie de "l'équipe du soumissionnaire" proposée pour ce SST ne sont pas acceptés, et aucun point ne sera attribué pour la mention de tels projets. »

Q16 : La description des EM en mécanique navale de l'équipe de base obligatoire dans la partie 1 indique :

« l'EM des systèmes mécaniques doit avoir dirigé ou supervisé des travaux relatifs à la modification d'un système mécanique »

Cependant, le critère de passage indique :

« EM réalisés au cours des dix (10) dernières années où l'EM des systèmes mécaniques a dirigé ou supervisé des travaux relatifs à la modification d'un système de propulsion. »

Veuillez confirmer que le critère de passage comprend les travaux en lien avec les systèmes mécaniques navals.

R16 : Pour correspondre au critère de passage, la description devrait lire : « EM réalisés au cours des dix (10) dernières années où l'EM des systèmes mécaniques a dirigé ou supervisé des travaux relatifs à la modification d'un système de propulsion. »

Q17 : La DDP requiert que les entrepreneurs fournissent une équipe de base composée de sept membres du personnel et un bassin de ressources allant jusqu'à 28 membres supplémentaires du personnel technique. La DDP indique aussi :

« L'entrepreneur doit fournir un plan de capacité actualisé lors de la réunion de lancement du projet (défini à la section 8) et le mettre à jour annuellement pendant la durée du contrat afin d'indiquer la liste de ses ressources disponibles. Ce plan de capacité ne doit pas indiquer toutes les ressources disponibles qui peuvent être assignées à une tâche dans l'immédiat, mais l'ensemble des ressources disponibles dans l'équipe de base de l'entrepreneur qui peuvent être utilisées pour effectuer des tâches en vertu du contrat. »

Cependant, aucune indication n'est fournie pour le niveau d'effort attendu pour l'un ou l'ensemble des paquets, ce qui rend difficile l'élaboration d'un plan de capacité concret. Est-ce que le Canada peut fournir les estimations du niveau d'effort des trois paquets, au moins pour la période initiale du contrat?

R17 : Le plan de capacité doit être fourni lors de la réunion pour la tenue de registres afin de confirmer son classement. Il est entendu que le plan de capacité pourrait avoir changé ou non depuis la présentation de la soumission.

La mise à jour annuelle du plan de capacité est simplement destinée à être un récapitulatif de toutes les ressources ajoutées au cours de l'année.

Q18 : 1Annexe C – Plan d'évaluation technique – Le critère MT1 définit le « projet » comme suit : « On entend par “projet” un nombre de modifications techniques effectuées simultanément sur un navire spécifique pendant une période fixe. » Est-ce que le Canada accepterait un projet qui consiste en un nombre de projets distincts de modifications techniques qui ont toutes été mises en œuvre au cours d'une seule période de radoubs/mise en cale sèche? L'exigence d'avoir toutes les modifications techniques effectuées dans un projet technique unique pénaliserait les compagnies qui possèdent une vaste expérience de travail avec la GCC en raison du processus d'approvisionnement habituel de l'organisation pour les services techniques.

R18 : Oui, les travaux qui mènent à plusieurs modifications techniques mises en œuvre au cours d'une seule période de radoubs/mise en cale sèche constitueraient une « période fixe ».

Q19 : Les formulaires « Modifications techniques » et « Soutien sur place » fournis à l'Annexe C – Plan d'évaluation technique, doivent indiquer la date de retour en service du navire. En raison de la COVID-19, plusieurs projets majeurs de remise à neuf ont subi d'importants retards. Le Canada peut-il préciser si le retour en service du navire après une remise à neuf est une exigence obligatoire? Ce qui veut dire que de tels projets ne peuvent être utilisés comme référence pour ce DDP. Ou, l'achèvement des travaux techniques (incluant les approbations réglementaires, l'acceptation par le client, l'attribution de travail de mise en œuvre au chantier naval) serait-il considéré comme un achèvement de projet acceptable?

R19 : Pour les travaux affectés par la COVID-19, le navire n'a pas besoin d'avoir été remis en service. L'achèvement des travaux peut être indiqué à l'aide d'un des éléments proposés suivants au minimum : acceptation par le client ou attribution de travail de mise en œuvre au chantier naval (veuillez noter que l'approbation réglementaire figure déjà comme exigence dans les critères). Le soumissionnaire doit indiquer pour ces projets en particulier qu'ils ont été affectés par la situation en lien avec la COVID-19.

Q20 : Les entreprises sont-elles autorisées à faire partie de plusieurs offres ou toutes les équipes sont-elles destinées à être exclusives ?

R20 : Les entreprises et les ressources nommées doivent être exclusives à une soumission.. Veuillez-vous référer à 5.1.2.4 Certifications d'exclusivité dans cet amendement.

Q21 : Une entreprise qui ne soumet pas de proposition en tant que soumissionnaire peut-elle participer à plus d'une proposition en tant que membre d'une équipe de soumissionnaire ?

R21 : Non. Veuillez-vous référer à 5.1.2.4 Attestations d'exclusivité dans cet amendement.

Q22 : Étant donné que l'objectif de la clause 6.19 semble être d'empêcher un avantage indu, nous supposons que la définition de « travaux poursuivis sans interruption» ferait référence aux travaux de chantier naval exécutés sur un navire spécifique sur lequel des travaux d'ingénierie ont été exécutés dans le cadre de ce contrat. S'il vous plaît confirmer cette précision?

R22 : Oui. Les travaux de chantier naval sont inclus dans les travaux poursuivis sans interruption.

Q23 : Si un soumissionnaire est retenu et obtient un contrat pour un groupe de navires particulier (par exemple Paquet Centre Plus), nous supposons que cela n'imposerait aucune restriction liée aux travaux de suivi d'un groupe de navires différent (Ouest Plus, Atlantique Plus) car il n'y aurait aucun avantage?

R23 : Oui. Un soumissionnaire retenu est seulement restreint à soumissionner que sur des travaux poursuivis sans interruption pour les navires du lot spécifié dans leur contrat.

Q24 : Les entités opérationnelles distinctes de la même famille d'entreprise auront-elles des restrictions concernant le « travaux poursuivis sans interruption » ?

R24 : Les soumissionnaires retenus devront se conformer à l'article 6.19 Restrictions à soumissionner. Les soumissionnaires intéressés par les travaux poursuivis sans interruption devront se conformer aux dispositions énoncées dans la DP des travaux poursuivis sans interruption.

Q25 : La clause 5.4, Restriction à soumissionner, n'est pas claire pour nous. Il y a 3 problèmes impliqués:

- a. Qu'est-ce que cela signifie d'être un soumissionnaire? Le lauréat d'un contrat SST peut-il par la suite agir en tant que sous-traitant et accompagner un chantier naval choisi pour effectuer les travaux sur le(s) navire(s) ?
- b. Quelle est la définition de « travaux poursuivis sans interruption » ? S'agit-il d'une ingénierie plus détaillée ou d'un véritable travail « pratique » ou « col bleu ».
- c. Si un soumissionnaire pour les travaux SST remporte l'un des lots, est-il interdit de soumissionner pour le « travaux poursuivis sans interruption » sur les deux lots restants ?

A25 :

- a. Le soumissionnaire est défini dans les instructions standard de la clause 2003 du guide des CCUA.

Un entrepreneur du SST doit se conformer à la clause 6.19 Restrictions à soumissionner.

- b. Les travaux poursuivis sans interruption sont définis de manière générale dans les clauses 5.4 et 6.19 Restrictions à soumissionner. Les travaux poursuivis sans interruption incluent, mais sans s'y limiter, les travaux de chantier naval et les travaux d'intégrateur de système unique.
- c. Oui. Un soumissionnaire retenu est seulement restreint à soumissionner que sur des travaux poursuivis sans interruption pour les navires du lot spécifié dans leur contrat.

Q26 : Puis-je engager une coentreprise ou un sous-traitant à l'étranger ?

R26 : Veuillez-vous référer à la Q&R #3 ci-dessus.

Q27 : Est-il possible que nous puissions acheter l'assurance dès réception du bon de commande ?

R27 : Veuillez-vous référer à l'article 6.13 Assurance – Exigences particulières.

Q28 : À la page 41 de 52, l'annexe C - Plan d'évaluation technique indique que : Tout membre de l'équipe du soumissionnaire peut être utilisé pour répondre aux critères de l'évaluation technique ci-dessous. L'équipe du soumissionnaire comprend le soumissionnaire et tout sous-traitant mentionné dans la soumission. Le soumissionnaire doit divulguer pleinement les noms et les rôles de chaque membre de son équipe, et présenter l'expérience obtenue par chaque employé nommé de l'équipe afin de satisfaire aux exigences de l'évaluation.

Le Canada est prié d'indiquer où et comment les « sous-traitants nommés dans la soumission » doivent être identifiés dans notre réponse et comment un sous-traitant nommé est différencié d'un sous-traitant non nommé. Quelle documentation d'un sous-traitant nommé doit être soumise avec la réponse d'un soumissionnaire ?

R28 : Le soumissionnaire indiquera l'organisation/l'entreprise dont toutes les ressources font partie dans le Tableau 1 : Taux horaires fermes pour l'équipe de base obligatoire et le Tableau 2 : Taux horaires fermes pour les ressources internes supplémentaires figurant à l'annexe B. Il n'y a pas de « sous-traitants non nommés ».

Q29 : La page 36/52 de la DP indique que « Tous les taux de rémunération (frais de main-d'œuvre) doivent être appuyés par des copies de factures payées (facturées dans les deux [2] années avant la date de demande de soumissions) pour la qualité et la quantité des biens, services ou les deux vendus à d'autres clients.»

Le Canada est prié de préciser ce qui constitue une facture payée et ce qui doit être justifié signifie réellement. Les factures doivent-elles indiquer le personnel nommé dans notre proposition ou uniquement la catégorie de main-d'œuvre qui a été facturée ?

R29 : Pour clarifier, les soumissionnaires doivent soumettre une facture (qui a été facturée au cours des 2 dernières années avant la date de la demande de soumissions) pour chaque ressource nommée dans le Tableau 2 : Taux horaires fermes pour les ressources internes supplémentaires figurant à l'annexe B. Le Canada vérifiera que les tarifs indiqués dans le tableau 2 correspondent aux factures soumises.

Les factures peuvent indiquer le taux de la ressource nommée ou le taux de main-d'œuvre de la catégorie.

Q30 : Étant donné qu'il s'agira d'un contrat attribué par voie de concours, nous demandons au Canada de supprimer l'exigence de fournir la certification du prix le plus avantageux (C0002T). Nous notons que l'utilisation recommandée pour cet article du CCUA indique qu'il devrait être utilisé « dans les demandes de soumissions non concurrentielles, pour des biens et(ou)

services commerciaux, autres que les produits pétroliers, d'une valeur de 50 000 \$ ou plus, soumises à des fournisseurs établis au Canada autres que les agences et les détaillants. (Manuel des CCUA - Section 5 : Clauses uniformisées d'achat– Attestation de prix – Fournisseurs établis au Canada).

R30 : Cet amendement a supprimé 5.1.2.1 Attestation de prix. Veuillez noter que la clause 5.1.2.2 Soutien des prix de ressources internes supplémentaires s'applique toujours car les tarifs des ressources internes supplémentaires ne sont pas évalués.

Q31 : Le Canada pourrait-il confirmer que les restrictions à soumissionner ne s'appliquent qu'aux travaux liés à la portée des travaux du contrat SST dans le ou les lots attribués à l'entrepreneur (car il pourrait y avoir une autre portée des travaux contractés à l'appui des navires du paquet nommés dans le contrat SST, par exemple un amarrage d'urgence) ?

R31 : Les soumissionnaires retenus devront se conformer à l'article 6.19 Restrictions à soumissionner. Les soumissionnaires intéressés par les travaux poursuivis sans interruption devront se conformer aux dispositions énoncées dans la DP des travaux poursuivis sans interruption.

Q32 : Le Canada pourrait-il confirmer davantage s'il souhaitait que la restriction à soumissionner soit limitée dans le temps?

R32 : Il n'y a pas de limite de temps.

Q33 : Veuillez préciser quand le formulaire de consentement des ressources doit être utilisé. Dans l'annexe B (Évaluation financière, page 33 de 49), il semble indiquer que le formulaire ne doit être utilisé que pour le personnel sous-traitant mais ailleurs dans la DP, le terme semble s'appliquer à tout le personnel nommé qui peut être des employés du soumissionnaire ou du sous-traitant.

R33 : Les ressources désignées qui ne sont pas des employés du soumissionnaire doivent remplir le formulaire de consentement des ressources. Veuillez-vous référer au 5.1.2.1 Formulaire de consentement des ressources dans cette modification.

Q34 : Chacun des formulaires « Soutien sur place » et « Modification technique » fournis par le Canada comprend une ligne intitulée Titre/rôle dans le projet ou contrat. Ce n'est pas clair pour nous ce qu'on nous demande à ce sujet. Veuillez confirmer si c'est une personne employée ou retenue par le client qui était responsable du projet, ou quelqu'un d'autre. Selon l'âge du projet, le contact du client pourrait ne plus être disponible ou accessible. Que doit faire le soumissionnaire si une personne n'est plus disponible, si elle a quitté son emploi, si elle est décédée ou s'il est impossible de la rejoindre pour quelque raison?

R34 : C'est une erreur de rédaction; le titre devrait lire Titre/rôle de la personne-ressource du projet. Le soumissionnaire doit fournir le titre et le rôle, conformément aux directives. Quant aux

inquiétudes relatives aux lieux où se trouve la personne-ressource, les soumissionnaires peuvent l'indiquer dans leur réponse.

Q35 : À la page 64 de 83 de la copie PDF de la DDP (page 1 de 14 de l'Annexe C — Plan de l'évaluation technique), il est indiqué : « Chaque EM doit a. Détenir un ou des certificats techniques, ou un ou des diplômes techniques, ou un ou des diplômes d'ingénieur dans leur discipline respective pour être considéré comme EM des systèmes électriques, de l'architecture ou des systèmes mécaniques navals afin de satisfaire aux exigences. »

Le Canada peut-il confirmer à quel type de preuve il s'attend pour que le soumissionnaire puisse démontrer que le EM proposé possède les qualifications requises?

R35 : Le soumissionnaire doit indiquer le niveau ou le type d'éducation dans la réponse, le cas échéant . Pour cette réponse, un format de type curriculum vitae est recommandé. Voir la réponse de la question 37 pour plus de détails sur le format.

Q36 : À la page 64 de 83 de la copie PDF de la DDP (page 1 de 14 de l'Annexe C — Plan de l'évaluation technique), il est indiqué que chaque EM des critères O de 1 à 4 possède : « de vastes connaissances des règlements relatifs aux exigences de la société de classification en matière de... »

Le Canada est tenu de confirmer de quelle façon cette exigence spécifique doit être prouvée à leur satisfaction par le soumissionnaire.

A36 : Les réponses doivent identifier la société de classification, et confirmer que le navire est catégorisé. Voir la réponse de la question 37.

Q37 : À la page 64 de 83 de la copie PDF de la DDP (page 1 de 14 de l'Annexe C — Plan de l'évaluation technique), il est mentionné : « Ces connaissances ont été démontrées en énumérant, au minimum, deux (2) projets précédents par EM réalisés au cours des dix (10) dernières années où l'EM [...] a dirigé ou supervisé des... »

Le Canada peut-il confirmer quelles preuves sont requises de la part du soumissionnaire pour les deux projets précédents, et quels renseignements ces preuves doivent contenir? Est-ce que les soumissionnaires peuvent présumer que les deux projets précédents réalisés par un EM sont l'un des dix (10) projets de MT qui doivent aussi être soumis, ou est-ce que d'autres projets effectués par l'EM peuvent être utilisés?

R37 : Les soumissionnaires peuvent utiliser des projets MT ou des projets non MT.

Pour chaque exemple, le soumissionnaire doit fournir :

le titre du projet;

le nom du propriétaire du navire ou du client;

le nom du navire, la longueur, le pays où il a été construit, et où il a été exploité;

la société de classification du navire;
la durée totale du temps passé par l'EM sur le projet (mm/aaaa); et
la liste de tâches réalisées par le EM dans le projet.

Q38 : Y a-t-il une faute de frappe à la réponse de la question 5 ?

R38 : Oui. Il a y eu une faute de frappe dans la version anglaise et elle a été modifiée dans la modification anglaise. Aucun changement est requis pour la réponse 5 en français.

Q39 : La réponse à la question no 11 dans la Modification 002 est inutilement restrictive, et ne prend pas en considération les manières dont l'industrie peut être engagée pour des travaux de MT en soutien à des activités principales comme celles de PVN, de modernisation ou de radoub majeur. Comme la définition originale l'indique : « On entend par projet un nombre de modifications techniques effectuées simultanément sur un navire spécifique pendant une période fixe. » Cette phrase est interprétée de manière à correspondre aux activités principales comme celles des programmes de PVN, de modernisation ou de radoub majeur. Définir un projet en relation avec un seul contrat ne tient pas compte des différentes manières qu'un client peut passer des marchés pour obtenir du soutien technique. Les clients pourraient passer des marchés pour des travaux de MT en lien avec des activités principales comme celles des programmes de PVN, de modernisation et de radoub majeur en signant un seul contrat, en émettant une série de contrats séparés pour chaque MT ou en émettant un contrat qui couvre plusieurs navires. La définition d'un projet devrait refléter l'objectif de ce contrat; une activité principale comme celles des programmes de PVN, de modernisation ou de radoub majeur, et non comment le contrat a été attribué.

Il est demandé au Canada de retirer les références à la méthode contractuelle pour la définition du terme projet, et plutôt le définir en relation aux MT réalisées en soutien aux activités comme celles des programmes de PVN, de modernisation ou de radoub majeur pour un navire spécifique.

R39 : La réponse à la question no 11 devrait être interprétée comme une période de contrat de radoub, et non comme un contrat en matière de modifications techniques. Veuillez aussi voir la réponse no 18. Un projet qui comprend des autorisations de tâches avec un nombre de modifications techniques pour un navire spécifique pendant une période fixe attribuée en vertu d'un ou des contrats pluriannuels axés sur les tâches sera accepté dans la définition du terme projet, pourvu que cette période fixe représente une seule période de radoub ou de mise en cale sèche, selon la réponse no 18.

Par contre, des modifications techniques qui comprennent des solutions identiques appliquées à plusieurs navires ne seront pas acceptées en tant que projets distincts, peu importe si elles ont été mises en œuvre en vertu d'un contrat pluriannuel axé sur les tâches ou de plusieurs contrats. Par exemple, une modification technique élaborée pour le navire 1, qui est appliquée aux navires 2, 3, etc., sera acceptée comme un (1) projet et ne sera pas acceptée pour des projets soumis supplémentaires (p. ex. les navires 2, 3, etc.).

Q40 : Le contrat proposé exige des réunions régulières et la soumission de plans et de rapports. Ceux-ci seront-ils couverts (rémunérés) dans le cadre d'une tâche de gestion de projet en cours, ou sont-ils censés être un élément de frais généraux?

R40 : Toutes les tâches, y compris les réunions et les rapports, seront couvertes (rémunérées) par le biais d'autorisations de tâches.

Q41 : La clause 6.19.2 indique qu'un entrepreneur retenu ne sera pas admissible à participer en tant que soumissionnaire aux travaux poursuivis sans interruption. Un entrepreneur peut-il être nommé et/ou utilisé comme sous-traitant par un soumissionnaire pour les travaux poursuivis sans interruption, à condition que l'entrepreneur se conforme aux interdictions de 6.19.2?

R41 : Les entrepreneurs du SST devront se conformer à l'article 6.19 Restrictions à soumissionner. De plus, les soumissionnaires sont priés d'examiner l'article 4.2 Soutien au chantier de réparations de l'annexe A.

Q42 : A déclaré que «Les EM de l'architecture navale doivent posséder de vastes connaissances des règlements relatifs aux exigences de la société de classification en matière de stabilité et des structures de coques pour les navires à coque d'acier. Afin de satisfaire aux exigences, ces connaissances doivent être démontrées en énumérant, au minimum, deux (2) projets par EM précédents réalisés au cours des dix (10) dernières années. Lors de ces projets, l'EM de l'architecture navale doit avoir dirigé ou supervisé des travaux relatifs à la modification de la coque ou de la structure de la coque d'un navire à coque d'acier approuvé par la société de classification. »

Peut-il s'agir de navires d'outre-mer ? ou il doit s'agir de navires canadiens ou exploités sur des voies navigables canadiennes?

R42 : Conformément aux critères MT et SSP, les navires n'ont pas besoin d'avoir été construits ou d'être exploités dans les eaux canadiennes, mais le travail doit avoir été effectué par les ressources de l'équipe du soumissionnaire situées au Canada.

Q43 : Annexe C – Plan d'évaluation technique, Partie 1 critère d'évaluation obligatoire stipule que les EM des systèmes électriques navals doit avoir «dirigé ou supervisé des travaux relatifs à la modification d'un réseau de distribution d'électricité ou d'un système de production d'énergie d'un navire approuvé par la société de classification. »

Dans le tableau des critères de réussite/échec qui suit, cependant, il est indiqué qu'une réussite n'est obtenue que si le travail effectué par le EM des systèmes électriques navals était « des travaux relatifs à la modification d'un réseau de distribution d'électricité d'un navire approuvé par la société de classification. » Étant donné que les principaux travaux d'intégration des systèmes électriques fourniraient une démonstration suffisante des qualifications requises du

EM des systèmes électriques navals, veuillez confirmer que le tableau des critères de réussite/échec doit être corrigé pour lire « pour les travaux liés à la modification du système de distribution électrique ou de l'intégration des systèmes électriques d'un navire approuvé par classe.

R43 : Oui, la modification du système de distribution électrique ou l'intégration des systèmes électriques des navires approuvés par classe existante sera acceptée.

Q44 : Il y a encore une certaine confusion avec les critères de réussite/échec pour les O 1-3. Ces trois catégories nécessitent la démonstration par le soumissionnaire que la EM proposée a dirigé ou géré deux modifications approuvées par classe au cours des 10 dernières années.

Les critères de réussite/échec limitent spécifiquement les projets admissibles à ceux qui ne sont approuvés que par la classe. C'est maintenant un terme très étroit et rarement utilisé qui n'est plus clairement compris par personne et pris pour sa valeur nominale, il limitera sévèrement le nombre de soumissionnaires responsables.

Le Canada est prié de modifier les critères de réussite/d'échec actuellement énoncés dans O1, O2 et O3 pour un navire accepté ou approuvé par Transports Canada ou la Société de classification.

R44 : Oui, le Canada acceptera un navire accepté/approuvé par Transports Canada ou la Société de classification pour O1, O2 et O3.

Q45 : En ce qui concerne les critères CAP2, la dernière colonne que nous devons remplir s'appelle « Projets de référence » et comporte une courte déclaration supplémentaire entre parenthèses nécessitant la saisie de « nom et année du projet seulement ». Le seul autre endroit où le même langage, c'est-à-dire les « projets de référence » est inclus, est dans la partie 2, Critères cotés. Le soumissionnaire doit s'efforcer d'utiliser des projets de référence qui contiennent le plus de critères de tâche possible. Si un soumissionnaire identifie le nombre requis de projets de modification sur la base d'une compilation des critères de tâche qui obtiennent les points les plus élevés, alors quelles données doivent être saisies dans la dernière colonne du CAP2 où des ressources supplémentaires sont répertoriées ? Cette définition et cette exigence qui apparaissent à deux endroits distincts dans la DP font-elles référence à la même chose ?

R45 : Ceci est à des fins de références croisées. Lorsque la ressource est nommée ailleurs dans la soumission en réponse à un autre critère coté, identifiez le navire/projet associé sur lequel elle a travaillé. Si la ressource n'a pas été identifiée ailleurs dans la soumission, écrivez simplement « n/a » dans la colonne « Projets de référence ».

Q46 : Le Canada s'il vous plaît fournir ses estimations pour le niveau d'effort sous chacun des trois groupes pour au moins la période initiale du contrat ? » Une compréhension de cela est

nécessaire pour développer une réponse significative à l'exigence du plan de soutien sur site CAP1.

R46 : Ci-dessous se trouve l'exemple de la portée pour un programme de PVN s'appuyant sur des travaux antérieurs :

Remplacement de l'écouille de chargement

- Examen du navire pour l'inspection de l'écouille existante et le soutien à l'élaboration d'exigences techniques
- Élaboration de dessins et de spécifications pour appuyer l'achat et l'installation de l'écouille et l'intégration d'un système hydraulique
- Soutien aux essais d'acceptation et aux inspections d'installation

Remplacement du système de traitement des eaux usées et du système à vide

- Examen du navire pour l'inspection du système existant et le soutien à l'élaboration d'exigences techniques
- Élaboration d'études de marché pour identifier des solutions adéquates
- Élaboration de spécifications pour appuyer les DDP de la GCC et l'achat en tant que MFG
- Soutien aux essais d'acceptation en usine
- Élaboration de dessins et de spécifications pour l'installation de système de traitement des eaux usées par le chantier naval
- Soutien aux inspections d'installation et aux essais d'acceptation finale

Remplacement du bossoir de l'embarcation du programme

- Examen du navire pour l'inspection de l'équipement existant et le soutien à l'élaboration d'exigences techniques
- Élaboration d'études de marché pour identifier des solutions adéquates
- Élaboration de spécifications pour appuyer les DDP de la GCC et l'achat en tant que MFG
- Soutien aux essais d'acceptation en usine
- Élaboration de dessins et de spécifications pour l'installation par le chantier naval
- Soutien aux inspections d'installation et aux essais d'acceptation finale

Amélioration du système de positionnement dynamique incluant les commandes, les postes de travail du pont et les propulseurs

- Examen du navire pour l'inspection de l'équipement existant et le soutien à l'élaboration d'exigences techniques
- Élaboration d'études pour identifier des solutions adéquates
- Élaboration de spécifications pour appuyer les DDP de la GCC et l'achat en tant que MFG
- Soutien aux essais d'acceptation en usine
- Élaboration de dessins et de spécifications pour l'installation par le chantier naval
- Soutien aux inspections d'installation et aux essais d'acceptation finale

Modernisation de la grue principale

- Examen du navire pour l'inspection de l'équipement existant et le soutien à l'élaboration d'exigences techniques
- Élaboration d'études pour identifier des solutions adéquates
- Élaboration de spécifications pour appuyer les DDP de la GCC et l'achat en tant que MFG
- Soutien aux essais d'acceptation en usine
- Élaboration de dessins et de spécifications pour l'installation par le chantier naval
- Soutien aux inspections d'installation et aux essais d'acceptation finale

Renouvellement de l'acier

- Examen du navire pour l'inspection de l'état du navire et le soutien à l'élaboration d'exigences techniques
- Élaboration de dessins et de spécifications pour la réparation effectuée par le chantier naval
- Soutien aux inspections de réparation

Remplacement des groupes électrogènes diesel

- Examen du navire pour le soutien à l'élaboration d'exigences techniques
- Élaboration d'études pour identifier des options et solutions adéquates
- Élaboration de spécifications pour appuyer les DDP de la GCC et l'achat en tant que MFG
- Soutien aux essais d'acceptation en usine
- Élaboration de dessins et de spécifications pour l'installation d'équipement (mécanique, électrique et relatif à la structure) par le chantier naval et pour les modifications pour appuyer les systèmes
- Soutien aux inspections d'installation et aux essais d'acceptation finale

Remplacement de la passerelle d'embarquement

- Soutien à l'élaboration d'exigences techniques
- Élaboration d'options et de solutions adéquates
- Élaboration de dessins et de spécifications pour la fabrication par le chantier naval et les modifications au navire tel que requis
- Soutien aux inspections de fabrication et aux essais d'acceptation finale

Ajout ou remplacement de l'équipement du mât principal

- Soutien à l'élaboration d'exigences techniques
- Élaboration d'études et d'analyses pour identifier des options et solutions adéquates
- Élaboration de dessins et de spécifications pour l'installation et les modifications effectuées par le chantier

Il est anticipé que les navires suivants devraient avoir un certain nombre de tâches au cours des 12 à 18 premiers mois suivant l'attribution du contrat :

Grands navires – Paquet Ouest plus

- Tanu – Patrouilleur Hauturier
- Dumit – Navire baliseur spécialisé
- Eckaloo – Navire baliseur spécialisé

Grands navires – Paquet centre plus

- Amundsen – BM
- Des Groseilliers – BM
- Pierre Radisson – BM
- Corporal McLaren (Atlantique) – PSH
- Griffon (Centre) – NPGE
- Brise-glace léger (BGL)

Grands navires – Paquet atlantique plus

- Sir Wilfrid Laurier (Ouest) – NPGE
- Martha Black (Centre) – NPGE
- Sir William Alexander (Atlantique) – NPGE
- Louis St-Laurent – BL
- Earl Grey – NPEM
- Leonard J Cowley – Patrouilleur Hauturier

Petits navires – Paquet Ouest plus

- Otter Bay – Ouest – NSHR
- Neocaligus – Ouest – NSHRH

Petits navires – Paquet centre plus

- Ile Saint-Ours – Navire Spécialisé

Petits navires – Paquet atlantique plus

- Geliget – Navire Spécialisé

Q47 : Le Canada propose de ne verser à l'entrepreneur aucune indemnité pour faux frais pour les déplacements autorisés, mais en vertu des exigences du plan de soutien sur place, le Canada stipule que les entrepreneurs doivent prévoir d'avoir des ressources sur place pendant de longues périodes continues. Veuillez confirmer quelle base de paiement sera utilisée pour le soutien sur place prolongée, qui inclura nécessairement des éléments autres que les repas et l'hébergement ?

R47 : La base de paiement pour les déplacements autorisés reste inchangée.

Q48 : Référence à 5.1.2.4 Attestations d'exclusivité dans la modification 003. L'industrie canadienne ne compte pas plusieurs entreprises possédant une expertise dans certains des domaines requis. Pour assurer une concurrence plus large et des équipes plus fortes, le Canada reconsidérerait-il les accords d'exclusivité?

R48 : L'exigence relative aux accords d'exclusivité reste inchangée.

Q49 : À la page 38/83 – Base de paiement, le tableau 1, traitant de l'équipe de base obligatoire, est accompagné d'un en-tête qui dit : « Ce tableau sera rempli par la proposition du soumissionnaire retenu ». Veuillez préciser le nombre de tableaux à remplir, qui les remplit et

quel est le but du tableau rempli si les mêmes informations sont incluses dans la ou les propositions gagnantes.

R49 : Les seuls tableaux que le soumissionnaire doit remplir pour la soumission financière sont le Tableau 1 : Taux horaires fermes pour l'équipe de base obligatoire (Page 35 de 52) et le Tableau 2 : Taux horaires fermes pour les ressources internes supplémentaires (Page 36 de 52).

Q50 : La clause 6.8.1.2.1 à la page 27/83 du pdf indique que si le Canada le demande, l'entrepreneur doit soumettre une variété de données justificatives pour chaque facture. Puisque le Canada demande des renseignements à l'appui (factures payées, etc.) avec la soumission, quel est le but de cette deuxième exigence?

R50 : Il s'agit d'une clause contractuelle et ne sera pas utilisée lors de l'étape de l'offre. Par exemple, il peut être utilisé pour soutenir les prix des remplacements ou de nouvelles ressources durant la période du contrat.

Q51 : Dans la partie 1 – Critères obligatoires, il est précisé que chaque EM doit démontrer ses connaissances en énumérant au moins deux (2) projets antérieurs au cours des dix (10) dernières années pour lesquels la EM a dirigé ou supervisé des travaux liés à la modification d'un navire afin d'être conforme. Comme nous avons de nombreux nouveaux employés qui ont été embauchés au cours des dernières années, certains d'entre eux n'ont pas encore eu l'occasion de travailler sur les projets de 2 soumissionnaires applicables à cette DP. Alors, serait-il acceptable qu'un employé démontre son expertise dans un projet qui a été réalisé dans un emploi précédent ? Il est entendu qu'un tel projet ne sera pas présenté comme un projet MT.

R51 : Il est acceptable qu'une ressource de l'équipe du soumissionnaire démontre son expertise en utilisant un projet d'un emploi précédent. Notez qu'il en va de même pour les critères MT.

Q52 : Dans la partie 2 - Critères cotés de l'annexe C, il est mentionné dans le critère AN1 que le soumissionnaire doit démontrer son expertise dans « Élaboration de procédures pour le Code IS 2008 de l'IMO, la supervision d'essais de stabilité, et l'élaboration de manuels de stabilité connexes (à l'aide du logiciel Creative Systems GHS pour les calculs et les modélisations).»

En tant qu'entreprise, nous utilisons un autre logiciel de stabilité (HydroMax et MaxSurf) pour produire notre analyse de stabilité. L'utilisation de GHS est-elle une exigence absolue ou l'expérience de l'entreprise utilisant d'autres logiciels de stabilité est-elle acceptable ?

R52 : HydroMax et MaxSurf sont des alternatives acceptables au GHS pour AN1. Cependant, il convient de noter que les travaux dans le cadre des contrats SST nécessiteront l'utilisation du GHS comme principal logiciel de stabilité.

Q53 : Dans la partie 2 – Critères cotés de l'annexe C, il est mentionné dans le critère AN1 que le soumissionnaire doit démontrer son expertise en « c. Modification d'une fondation existante, ou l'intégration d'une nouvelle fondation pour une grue d'une capacité

d'au moins 200 tonnes/mètres. ». Très peu de grues de cette capacité existent ou sont installées sur un navire canadien. Une telle capacité de grues est également rare sur le navire de la GCC. Serait-il plus approprié d'exiger une qualification pour une grue de 100 tonnes/mètres, ce qui est beaucoup plus courant sur la flotte de la GCC comme sur la 1200 ?

R53 : Oui, 100 tonnes/mètres est acceptable.

Q54 : Le plan d'évaluation financière de l'annexe B exige que pour l'équipe de base obligatoire et les ressources internes supplémentaires « Tous les taux de rémunération (frais de main-d'œuvre) doivent être appuyés par des copies de factures payées (facturées dans les deux [2] années avant la date de demande de soumissions) pour la qualité et la quantité des biens, services ou les deux vendus à d'autres clients. »

La plupart de nos factures et propositions sont soumises avec des ventilations par tâche, et rarement les noms des ressources ou les catégories de main-d'œuvre sont identifiés. En tant que tel, il sera très difficile de justifier les tarifs de certaines personnes à travers les factures. Les taux peuvent-ils être justifiés par un arrangement en matière d'approvisionnement existant (comme indiqué dans l'arrangement signé) pour certaines catégories de main-d'œuvre, et non par les factures ? En plus de ce qui précède, étant donné que les factures d'une période très courte sont acceptées (2 dernières années), nous nous demandons si les factures impayées pourraient également être acceptées.

R54 : Les tarifs soumis pour un processus de préqualification/un arrangement en matière d'approvisionnement ne sont pas acceptés. Les factures impayées ne sont pas acceptés.

Les factures soumises pour un contrat dans le cadre d'un processus de préqualification/un arrangement en matière d'approvisionnement sont acceptées.

Si les soumissionnaires n'ont pas de factures indiquant les noms ou les catégories de main-d'œuvre, le Canada acceptera les factures pour les tâches, mais celles-ci doivent être accompagnées d'une ventilation de la main-d'œuvre directe. Il incombe au soumissionnaire de fournir la preuve que la ventilation soumise a été effectuée au moment de la proposition/facture, tout élément généré rétroactivement aux fins de l'offre ne sera pas accepté. Pour rappel, les soumissionnaires doivent signer l'attestation de taux en 5.1.2.2.

Q55 : L'annexe C, Exigences obligatoires pour O2 semble avoir une erreur ou une faute de frappe dans les critères « Echec ». C'est à la page 60/81 du formulaire PDF (anglais). Le libellé fait toujours référence à l'exigence d'identifier la « conception pour la construction » ou la modification d'un Nous avons compris que toutes les références à la nouvelle construction qui avaient été incluses dans la version DI de ce formulaire ont été éliminées de la DDP. Maintenant, il semble que l'on échoue s'ils ne mentionnent pas l'expérience de « conception pour la construction », mais ne peut pas passer s'ils le font. Précisez s'il vous plaît.

R55 : Cela a été laissé par erreur dans la version anglaise. La référence à une nouvelle construction ne s'applique pas. Le critère d'échec ne concerne que les modifications, pas la « conception pour la construction ».

Q56 : Nous ne sommes pas sûrs que les tarifs des sous-traitants doivent être affichés avec ou sans majoration ? Précisez s'il vous plaît.

R56 : Tous les taux du Tableau 1 : Taux horaires fermes pour l'équipe de base obligatoire et du Tableau 2 : Taux horaires fermes pour les ressources internes supplémentaires sont sans majoration. Pour clarifier, si le soumissionnaire utilise des ressources d'une autre entreprise/organisation pour les tableaux 1 et 2, aucune majoration ne sera ajoutée pendant la période du contrat. La majoration ne s'appliquera qu'aux Ressources externes et spécialistes supplémentaires et au Jeux de documents techniques (dessins). Veuillez noter que le tableau 3 Ressources externes et spécialistes supplémentaires ne sera utilisé qu'après l'attribution du contrat si des ressources et des spécialistes supplémentaires sont nécessaires.

Q57 : À la réponse n°39, il est noté que « Par contre, des modifications techniques qui comprennent des solutions identiques appliquées à plusieurs navires ne seront pas acceptées en tant que projets distincts, peu importe si elles ont été mises en œuvre en vertu d'un contrat pluriannuel axé sur les tâches ou de plusieurs contrats. Par exemple, une modification technique élaborée pour le navire 1, qui est appliquée aux navires 2, 3, etc., sera acceptée comme un (1) projet et ne sera pas acceptée pour des projets soumis supplémentaires (p. ex. les navires 2, 3, etc.). »

Notre entreprise avait le mandat d'installer la même pièce d'équipement sur plusieurs navires d'une même classe. Cependant, les navires ont été construits dans 2 chantiers navals différents et présentent des différences significatives en termes d'agencement des compartiments et de la structure. Par conséquent, notre société a produit deux packages d'ingénierie distincts, un pour chaque navire, chacun nécessitant un effort d'ingénierie important. Les modifications ont ensuite été mises en œuvre sur deux chantiers navals différents et nous avons fourni une assistance sur site dans les deux chantiers navals différents. Suite à la réponse n°39 de la GCC, notre entreprise aimerait savoir s'il est acceptable que la GCC considère les travaux pour ces deux navires comme deux projets distincts ?

R57 : Le terme solution identique à R39 doit être interprété comme signifiant qu'il n'y avait aucun effort d'ingénierie supplémentaire requis car les navires étaient de la même configuration. Si la modification technique apportée au navire a abouti à la même solution (par exemple, modification d'un système spécifique ou installation d'un nouvel équipement) mais a nécessité un niveau d'effort d'ingénierie supplémentaire et des travaux d'ingénierie résultants en raison de différences dans les configurations des navires, ceci seront acceptés comme deux projets différents. Cependant, il incombe au soumissionnaire de démontrer comment les modifications techniques pour les projets proposés distincts ont entraîné un niveau supplémentaire d'effort technique requis par l'équipe du soumissionnaire (par exemple, le besoin de nouveaux calculs, dessins et/ou approbations réglementaires qui est distincte entre les deux navires en raison des travaux d'ingénierie associés effectués).

Q58 : À la réponse n°51, il est noté « Il est acceptable qu'une ressource de l'équipe du soumissionnaire démontre son expertise en utilisant un projet d'un emploi précédent. Notez qu'il en va de même pour les critères MT. »

La GCC déclare-t-elle qu'il est acceptable de présenter un projet qui a été réalisé par l'un de nos employés lorsqu'il travaillait dans une autre entreprise? Veuillez confirmer?

R58 : Confirmé.

Q59 : Annexe C – Plan d'évaluation technique, Partie 2 Critères cotés AN1 a. demande des modifications à la coque et à la structure de la coque d'un navire. Cet en-tête de sous-catégorie exige la démonstration que la modification technique impliquait un certain nombre de tâches liées à l'architecture navale qui nécessitaient chacune l'élaboration de calculs, la conception de nouveaux dessins ou de dessins modifiés et une approbation réglementaire.

Le Canada tente de vérifier l'expérience d'un soumissionnaire dans l'exécution de modifications techniques impliquant un certain nombre de tâches liées à l'architecture navale qui nécessitent chacune l'élaboration de calculs, des dessins nouveaux ou modifiés et une approbation réglementaire. Étant donné qu'il existe de nombreux types de modifications techniques nécessitant l'exécution de ces tâches techniques et étant donné que les modifications techniques impliquant des modifications à la coque d'un navire en service sont généralement évitées pour des raisons de coûts et d'intégrité structurelle, le Canada envisagerait-il de modifier les sous-critères AN1 a. à : la modification de la coque et/ou de la structure de coque d'un navire ?

R59 : Oui, les modifications apportées à la coque et/ou à la structure de la coque d'un navire seront acceptées sous AN1 a.

Q60 : Annexe C – Plan d'évaluation technique, Partie 2 Critères cotés AN1 b. demande des modifications de la superstructure d'un navire pour modifier de logement pour l'effectif de l'équipage..

Étant donné que certains navires ont des logements pour l'équipage à d'autres endroits que la superstructure (par exemple sur les navires de guerre et les navires de croisière, les logements pour l'équipage sont généralement sous le pont exposé), le Canada envisagerait-il de modifier le sous-critère AN1 b. à : la modification de la structure d'un navire pour tenir compte des changements de capacité de logement?

R60 : Oui, la modification de la structure d'un navire pour tenir compte des changements de capacité de logement sera acceptée sous AN1 b.

TOUTES LES AUTRES MODALITÉS DEMEURENT LES MÊMES.