



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 NSFRV Build	
Solicitation No. - N° de l'invitation F7013-220306/A	Amendment No. - N° modif. 008
Client Reference No. - N° de référence du client F7013-220306	Date 2023-01-05
GETS Reference No. - N° de référence de SEAG PW-\$\$MC-040-28811	
File No. - N° de dossier 040mc.F7013-220306	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 2023-02-21 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: Deslauriers(MC Div), Stephane	Buyer Id - Id de l'acheteur 040mc
Telephone No. - N° de téléphone (819) 420-2899 ()	FAX No. - N° de FAX (819) 956-0897
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 de la DP # 8 est émise

- 1- Pour répondre aux questions des soumissionnaires pendant la période de sollicitation. Nouvelles questions et réponses entre Q70 et Q88.
 - 2- Mettre à jour la section 1.2 Sommaire de la DP
 - 3- Ajouter la section 1.6 Restriction relative à la présentation de soumissions à la DP
 - 4- Mettre à jour la section 4.2.1 Évaluation technique de la soumission à la DP
 - 5- Supprimer la section 6.4 Convention collective valide de la DP
 - 6- Mettre à jour les critères d'évaluation techniques obligatoires TO1, TO2 et PR1 et les critères d'évaluation techniques cotés à l'annexe P
 - 7- Ajouter le nouveau critère TO10 emplacement du chantier naval à l'annexe P Critères d'évaluation techniques obligatoires et Critères d'évaluation techniques cotés
 - 8- Mettre à jour les critères de notation à l'annexe P Critères d'évaluation techniques obligatoires et Critères d'évaluation techniques cotés
 - 9- Prolongez la date de clôture de la sollicitation du 18 janvier 2023 au 21 février 2023.
 - 10- Mettre à jour le document NSHRH Design Instruction and Guidance dans le cadre du paquet de données techniques
-

1-Pour répondre aux questions des soumissionnaires pendant la période de sollicitation. Nouvelles questions et réponses entre Q70 et Q88.

SUPPRIMER : Annexe E - Questions du soumissionnaire et réponses du Canada dans son intégralité

Et

INSÉRER : Annexe E - Questions du soumissionnaire et réponses du Canada suivant

ANNEXE E

QUESTIONS DES SOUMISSIONNAIRES ET RÉPONSES DU CANADA

Q1. En lien avec l'ampleur du projet et afin de préparer une soumission qui répondra aux attentes du Canada, il est demandé un report de la date de dépôt des soumissions. Une extension de 45 jours est demandée, ce qui serait adéquat dans l'optique que les fournisseurs principaux répondent dans des délais acceptables.

R1. Afin de compléter toutes les activités d'approvisionnement avant la pause hivernale, le Canada accepte de prolonger la date de clôture jusqu'au 28 novembre 2022.

Q2. Les deux premières lignes du tableau de ventilation des coûts à l'annexe B font référence à la section 7.1.6 de l'EDT, tandis que la description fait référence à la structure. Ce tableau peut-il être détaillé, à savoir ce qui est attendu par rapport à celui-ci ?

R2. La section 7.1.6 n'établit aucun lien avec la structure ou le tableau associé. D'autre part, la section 7.1.6 indique clairement qu'avant que la phase d'ingénierie de production (1C) puisse commencer, l'entrepreneur doit terminer la phase d'achèvement de l'élaboration de la conception (1B) en complétant la base de référence technique DED T-005.

Q3. Voir ci-dessous.

Solicitation No. - N° de l'invitation
F7013-220306/A
Client Ref. No. - N° de réf. du client
F7013-220306/A

Amd. No. - N° de la modif.
8
File No. - N° du dossier
040mc.F7013-220306/A

Buyer ID - Id de l'acheteur
040mc
CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

a. La spécification du gaz fixe indique qu'il doit convenir à un feu de classe D. Veuillez confirmer le type de métal à protéger.

Remarque : le lithium contenu dans les batteries Li-Ion n'est pas considéré comme un danger de classe D et n'a donc pas besoin d'être protégé comme s'il s'agissait d'un feu au lithium.

b. Des solutions alternatives pour les systèmes d'inondation totale sont-elles acceptables, c'est-à-dire telles que l'extension du système de brouillard d'eau à d'autres zones.

c. La spécification ne décrit aucune exigence de détection de gaz pour les deux compartiments de batterie. Cela a-t-il été considéré comme faisant partie des exigences relatives aux salles de stockage de batteries?

d. Quels sont les volumes des espaces protégés, veuillez fournir les volumes bruts et nets pour ces espaces

e. article 4789 pour la détection d'incendie, l'exigence indique que le FDS doit indiquer l'état d'arrêt du ventilateur, si cela est fourni au SCMS, est-ce toujours une exigence du FDS ? Le FDS par règles de classe n'a pas à afficher l'état du système tiers lorsque cela est réalisé via d'autres systèmes intégrés.

f. Article 4795 pour la détection d'incendie, l'exigence indique que le FDS doit être connecté au VDR, les règles de classe permettent que cette connexion se fasse via le SCMS lorsque le SCMS est intégré au FDS. Est-ce un arrangement alternatif acceptable?

g. Article 4794 pour la détection d'incendie, l'exigence indique que le FDS doit s'interfacer avec le PAGA, veuillez confirmer si c'est pour activer le PAGA ou si c'est pour que le système PAGA coupe les sorties FDS

De plus, les exigences de classe permettent de fournir un contact libre de potentiel à partir du FDS pour activer le PAGA lorsque le PAGA fournit tous les signaux sonores pour l'indication d'alarme incendie. Veuillez confirmer si le système PAGA sera également utilisé pour générer la tonalité d'alarme incendie pour le navire. Lorsque le PAGA est responsable de l'indication d'alarme incendie, des circuits sonores séparés du FDS ne sont pas nécessaires.

h. Article 4790/4798 pour la détection d'incendie, l'exigence est de fournir des signaux visuels pour les zones à fort bruit, veuillez confirmer s'il est acceptable lorsque les colonnes d'alarme de signal sont installées par l'intégrateur SCMS que les alarmes de ce système satisfont à cette exigence OU est l'exigence pour continuer à fournir des signaux individuels séparés du FDS.

i. Article 4803, 4804, 4805, 4806 pour la détection d'incendie, l'exigence est de montrer l'emplacement de ces appareils. L'intention de cet élément de spécification est-elle simplement d'avoir une indication via du texte sur l'IHM ou l'intention est-elle de l'afficher sous la forme d'une superposition graphique du navire montrant l'emplacement exact de chaque appareil?

Notez que cela peut être réalisé et est acceptable pour être fourni par le SCMS, est-ce une alternative acceptable lorsque le SCMS a cette capacité. C'est ainsi que l'arrangement a été fait sur les navires des classes OFSV et OOSV.

j. Article 4808 pour la détection d'incendie, l'exigence indique que des informations doivent être fournies pour les déclencheurs du système d'incendie fixe. L'intention est-elle d'indiquer que le système de détection d'incendie doit avoir un contrôle pour le déclenchement des systèmes d'extinction d'incendie ou simplement une indication ?

1. En règle générale, la classe accepte uniquement l'indication et la libération pour les systèmes d'incendie tels que les systèmes de brouillard d'eau à application locale

k. Veuillez confirmer l'indice de danger des compartiments de batterie, sont des dispositifs antidéflagrants et/ou intrinsèquement sûrs requis dans les salles de batterie.

l. 6485 pour l'extinction d'incendie à gaz fixe et 523 Water-Mist, est-il acceptable de n'utiliser qu'une seule solution pour ce compartiment ? Le brouillard d'eau est une méthode acceptable pour éteindre les

incendies de batterie, mais cette spécification suggère plusieurs types de systèmes comme solution. L'intention de ce projet est-elle d'avoir uniquement le gaz fixe automatique et le brouillard d'eau manuel?

m. Veuillez confirmer la capacité en eau des réservoirs techniques ou d'eau douce potable, quelle capacité est disponible pour une durée de fonctionnement de 30 minutes du système de brouillard d'eau.

n. Article 523 pour Water-Mist, y a-t-il une connexion de secours à l'eau de mer disponible et quelle est la pression de travail de la conduite principale d'incendie

o. Article 523 pour le brouillard d'eau, quelle est la puissance disponible pour le système de brouillard d'eau?

R3. Le dossier de conception technique définit les caractéristiques nécessaires des systèmes, de l'équipement et du matériel dans la mesure nécessaire pour que le soumissionnaire comprenne la conception et détermine les travaux requis pour achever la conception. Lorsque les exigences d'un système ne sont pas définies explicitement, il incombe au soumissionnaire d'effectuer ce type de développement et d'intégration de systèmes détaillés et de répondre aux exigences des spécifications techniques. L'énoncé des travaux est structuré de manière à inclure les phases de conception nécessaires pour examiner les informations de conception fournies et par la suite terminer le développement de la conception.

Q4. Un soumissionnaire demande une prolongation de (3) mois jusqu'à la date de clôture du 28 novembre 2022 pour pouvoir soumettre une offre sur ce projet.

R4. Le Canada ne peut pas prolonger la fermeture davantage en raison d'autres activités d'approvisionnement qui sont liées à cette activité.

Q5. Pour la phase 1A, la GCC a-t-il l'intention que l'entrepreneur effectue une vérification complète de la conception ou cette tâche vise-t-elle à s'assurer que l'entrepreneur comprend le point de développement où se trouve actuellement la conception? À quel moment l'entrepreneur assume-t-il la responsabilité de la conception du NSHRH?

R5. Conformément à la section 7.1.2 de l'EDT : « L'objectif de la phase 1A est d'évaluer et de comprendre l'élaboration de la conception à ce jour. Il n'y aura pas d'avancement de la conception pendant la phase 1A. » À cette fin, l'entrepreneur retenu doit effectuer la revue de conception conformément au contrat et s'assurer que l'équipement que le soumissionnaire a proposé d'intégrer dans la conception et l'ingénierie pour la production du navire permettra au navire de répondre aux critères de performance estimés.

S'il y a un défaut ou des lacunes dans l'ensemble de données techniques fourni par le Canada, pendant la phase d'examen de la conception, conformément à la section 7.1.3 de l'EDT : « L'entrepreneur doit utiliser le processus de changement conformément à la DED M-006, Plan de configuration et de gestion du changement s'il détermine que des besoins particuliers ou des aspects de la conception doivent être réévalués pour des raisons de productibilité ou de fabrication. Il incombe à l'entrepreneur de rationaliser le problème. Ce dernier doit élaborer une solution une fois que le Canada a compris et accepté l'enjeu. Le Canada examinera la solution et sera libre de l'accepter ou non. » Le sujet de la responsabilité de la conception est traité plus en détail à la section 7.36 i de la DP.

Q6. Étant donné que l'ensemble de dessins de conception du contrat a été envoyé à Lloyd's pour examen (section 6.1), si l'entrepreneur décide d'utiliser Lloyd's en tant que société de classe, les dessins révisés/approuvés ainsi que les commentaires de Lloyd's seront-ils fournis?

R6. Les dessins examinés/approuvés ainsi que les commentaires de Lloyd's seront fournis au soumissionnaire retenu lors de l'attribution du contrat.

Q7. Dans la section 9.1, il est indiqué que la portée de l'équipement à fournir par les ISU prédéterminés (AKA et Hawboldt) est disponible dans l'appendice 1 de l'annexe A. Pouvez-vous s'il vous plaît fournir l'appendice 1 car il n'était pas inclus dans le dossier d'appel d'offres?

R7. La portée de l'équipement fourni est décrite dans la liste principale d'équipement que nous avons ajoutée au PDT (dernière colonne de la feuille de calcul ci-jointe). La feuille de calcul sera ajoutée au paquet PDT qui es présentement disponible. Pour ceux qu'ils ont demandé le paquet, ils le recevront automatiquement par courriel.

Q8. La GCC peut-il fournir les détails des exigences hydrauliques pour l'équipement de pont Hawboldt pour le dimensionnement des conduites, etc.?

R8. Veuillez contacter le ISU, Hawboldt, pour obtenir les dernières informations directement auprès d'eux.

Q9. La GCC serait-elle disposée à utiliser le système de tuyauterie sans soudure Pyplok?

A9. Il s'agit d'un détail au niveau de la production qui ne sera pas traité à l'étape de la DP. Toutes les exigences techniques spécifiques détaillées dans le PDT fournissent suffisamment d'informations pour que les soumissionnaires puissent soumettre leur proposition.

Q10. Selon l'EDT, items 7.1.2 et 7.1.3, l'objectif de la phase 1A est, pour l'entrepreneur, d'évaluer et de comprendre l'élaboration de la conception à ce jour et d'identifier si des aspects de la conception faite par RAL doivent être réévalués pour des besoins de production. Il n'est pas mentionné que l'intention de la phase 1A : examen de la conception est de vérifier la conception faite par RAL à l'égard de la réglementation, des exigences et recommandations des OEM, ni des performances visées du navire. Il est encore moins fait mention qu'il s'agit d'un examen de la conception dans le but de faire un transfert de responsabilité de la conception vers l'entrepreneur. Par contre, au DED T-001, il est mentionné que le rapport d'examen de la conception doit comprendre une confirmation de la conformité de la conception par rapport aux exigences ciblées. Une identification de la nature des problèmes de conception identifiés, soit : non conforme aux règles de la société de classification, non conforme aux exigences réglementaires, contradiction entre les documents de conception, etc. SVP clarifier l'étendue exacte de l'examen de la conception. Est-ce que le Canada s'attend à ce que l'entrepreneur vérifie les plans, devis et documents faisant partie du contrat à l'égard de la réglementation et des performances visées? Si oui, SVP fournir la liste détaillée des performances (vitesse, stabilité, autonomie, marge pour poids future, poids léger, échantillonnage de la structure, classe de glace, etc.) qui doivent être vérifiées par l'entrepreneur à cette étape.

R10. L'étendue exacte de l'examen de conception es en partie décrit dans les sections de l'EDT 7.1.2 et 7.1.3 ainsi que mentionner dans les DED T-001. Le DED T-001 décrit les exigence en ce qui concerne l'analyse durant la phase 1A examen de la conception. Les vérifications à compléter sont celles décrites dans le DED T-001. En ce qui concerne cette Demande de Proposition, les documents requis, dessins, rapports et devis ont été fournis pour compléter la soumission. Lors de l'octroi du contrat, et au besoin de l'entrepreneur, les information requise pour compléter la phase 1A examen de la conception vont être fournies. En ce qui concerne le transfert de responsabilité, la section 7.36 du contrat Responsabilité totale des systèmes du navire indique l'entrepreneur est responsable de la conception jusqu'à la livraison tel que présenter dans la DP.

Q11. À la DED T-005, il est mentionné qu'un modèle 3D du navire, s'il a été développé conformément aux procédures de l'entrepreneur, devrait faire partie de la base de référence technique. Il est donc compris qu'un modèle 3D du navire qui n'est pas développé suivant les procédures de l'entrepreneur se soustrait de cette exigence?

R11. Si le modèle de produit 3D n'est pas développé par l'entrepreneur selon le DED T-005, il ne sera pas requis pour combler les exigences. La GCC ne veut pas obtenir une copie du modèle 3D. La GCC a seulement besoin d'accéder au modèle de produit 3D « Product Model » (s'il a été développé) au moyen d'un logiciel de visionnement approprié (p. ex ShipExplorer pour ShipConstructor).

Q12. À la DED T-041, il est mentionné que la spécification de construction doit être mise à jour pendant toute la durée du contrat. Est-ce que le document intitulé NSFRV RFP Spec / NSFRV Design Instruction and Guidance doit être interprété comme étant la spécification de construction qui doit être mise à jour?

R12. L'exigence du DED T-041 ne requiert pas la mise à jour des documents intitulés NSFRV RFP Spec / NSFRV Design Instruction and Guidance. Les exigences du DED indiquent que le constructeur doit créer les spécifications de construction. Les documents fournis de RAL doivent être utilisés comme point de départ.

Q13. Aux plans de RAL, il est mentionné aux notes « refer to the Robert Allan Ltd. Drawing and Specification package in its entirety ». SVP fournir copie de la spécification de RAL. Si pas disponible, est-ce que le document intitulé NSFRV RFP Spec / NSFRV Design Instruction and Guidance doit être interprété comme étant le « Specification Package » de RAL?

R13. Oui, les documents intitulés NSFRV RFP Spec / NSFRV Design Instruction and Guidance doivent être interprétés comme étant le « Specification Package » de RAL.

Q14. À la DED T-096-2, il est mentionné que l'estimation du poids léger doit comprendre une ventilation détaillée conformément à la structure de répartition du travail pour les navires. Est-ce qu'il s'agit de mettre à jour l'estimation de poids de RAL ou est-ce que l'entrepreneur doit faire sa propre estimation de poids léger et de position du centre de gravité du navire à partir de 0, basé sur les plans et devis du Contract Design et la mettre à jour tout au long du projet?

R14. L'entrepreneur doit faire sa propre estimation de poids léger et la maintenir à jour tout au long du projet.

Q15. À la DED T-201, il est mentionné que les dessins et les modèles doivent démontrer comment la disposition est conforme aux spécifications du fabricant de l'équipement d'origine, aux spécifications du contrat, aux conventions internationales, aux règlements statutaires et aux exigences de la société de classification. Comment le Canada s'attend-il à ce que la démonstration demandée soit présentée, sur un plan et/ou un modèle 3D? SVP fournir un exemple d'une telle démonstration.

R15. L'exigence d'un modèle 3D est indiquée dans le DID-201. Un modèle 3D sera ajouté au packet PDT.

Q16. À la DED T-207, il est mentionné que le rapport doit inclure un essai de modèles hydrodynamiques. S'agit-il d'un essai physique en bassin ou est-ce qu'un essai numérique peut satisfaire cette exigence?

R16. Il s'agit d'un essai numérique.

Q17. SVP fournir les rapports d'essai du modèle CNRC NSHRH, phases 1 et 2.

R17. Les données de CNRC seront fournies lors de l'octroi du contrat.

Q18. SVP fournir copie des documents suivants 212-087 DID T-105 Hull Development Summary et 219-087 Contract Design Report Rev 1.

R18. Les documents demandés ne sont pas requis pour la présente DP. Ce sont des documents internes à la GCC.

Q19. SVP fournir copie du modèle 3D 219-087 10001 MK14B Hull GEODEF R2.

R19. L'information sera fournie à ceux qui ont demandé accès aux documents techniques.

Q20. Au ID 2839 de la spécification, il est mentionné que le NSHRH doit être conforme à la norme ASTM F1166-07, qu'advient-il si la conception actuelle fait par RAL ne respecte pas certains aspects de cette norme, doit-elle être revue au frais de l'entrepreneur?

R20. L'item ID 2839 sera supprimer et ne s'applique plus à la liste des exigences.

Q21. Au ID 3077, il est mentionné que les caissons de prise d'eau doivent comporter des regards avec couvercle en tôle boulonnée. N'est-il pas interdit par la réglementation d'avoir de tels regards qui pourraient compromettre l'étanchéité de la coque sur les prises d'eau de mer?

R21. Pour l'item ID 3077, les changements suivant s'applique : supprimer les mots 'coffres' et 'en tole boulonnée'.

Q22. Au ID 3445, il est mentionné que si les températures ne peuvent pas être contrôlées dans les limites, des solutions ou méthodes d'atténuation doivent être présentées et acceptées par le Canada. SVP, aviser si ce travail d'élaboration de solutions ou de méthodes et leur mise en exécution sera traité par avis de changement.

R22. Les avis de changement ne s'applique que lorsque qu'ils font référence au paragraphe 7.24 Procédure pour modifications de conception ou travaux supplémentaires. Lors de la conception du navire, l'entrepreneur se doit de rencontrer toute les exigences telle que prescrites. Lors de la conception et de la construction du navire, l'entrepreneur doit satisfaire toutes les exigences prescrites. Les descriptions notés dans la colonne Guide de conception ne sont fournis qu'à titre d'information.

Q23. À la DED I-019, il est mentionné que les plans conformes individuels sont détaillés « dans la liste ci-jointe ». SVP fournir cette liste. Il est compris que les diagrammes devront être préparés en plans relevés (plans conformes) et que les plans préparés dans le cadre des DED T-256, T-259, T291, selon les exigences de la DED M-017, n'ont pas à être mis à jour et à faire partie des plans conformes. Il est compris que les plans de RAL devront être préparés en plans relevés (plans conformes) et que les plans préparés dans le cadre des DED T-201, T-301, T-303, T-304, T-305, T-405, selon les exigences de la DED M-019, n'ont pas à être mis à jour et à faire partie des plans conformes.

R23. Selon le DED I-019, paragraphe 2, la liste des plans conforme 'sera finalisée a une date ultérieure'.

Q24. 522 – Brouillard d'eau :

- Est-ce que le système de brouillard d'eau prévu est une inondation totale ou une application locale pour les salles des machines et des batteries.

- Le système de brouillard d'eau prévu est-il un système à basse ou haute pression?

R24. Le système de brouillard d'eau a été sélectionné comme système approprié pour répondre aux exigences réglementaires du navire et a été développé à un niveau de détail compatible avec l'ensemble du dossier technique. Les documents du dossier de conception technique ne précisent pas les marques et modèles exacts mais définissent les caractéristiques nécessaires de l'équipement. Souvent, lors des travaux de conception, le RAL a utilisé un équipement indicatif comme base du RAL de conception et cela est indiqué dans le dossier technique. Il est de la responsabilité du soumissionnaire retenu de sélectionner l'équipement compatible avec les exigences et la réglementation et de compléter la sélection de l'équipement, l'intégration et le développement de la conception.

Q25. 555.2 – Système fixe d'extinction d'incendie:

- Le substance préféré est noté comme Inergen. Le Novec 1230 est-il un substitut acceptable d'agent propre?

R25. Au cours des travaux de conception, RAL et AKA ont identifié Inergen comme base de la conception et cela est indiqué dans le dossier technique. Les exigences spécifiques pour le système fixe d'extinction d'incendie et le type de substance sont dans le cahier des charges.

Q26. 555.3 – Aérosol fixe

- 6494 - Remarques pour le système fixe d'extinction d'incendie par aérosol pour le tableau de distribution. Le document d'approbation de type de ce système permet-il que l'aérosol soit le principal moyen d'extinction dans un local électrique?

- 6495 – L'aérosol fixe est noté pour la protection de la salle de propulsion dans le cahier des charges mais il n'est pas représenté sur le plan de sécurité incendie. L'intention est-elle de fournir une protection en aérosols dans cet espace?

R26. L'ensemble de conception, y compris le dessin 219-087 72800R4 Fixed Fire Systems Arrangement, a été évalué par LR. Le dessin 219-087 36000R4 Fire Safety Plan a une finalité précise dans le dossier technique et l'expertise du dossier par LR. Pour les détails de conception technique spécifiques, comme indiqué dans le dessin 219-087 36000R4 Fire Safety Plan, les exigences de conception du système sont détaillées dans le dessin 219-087 72800R4 Fixed Fire Systems Arrangement. Toute erreur ou omission dans le dossier technique peut être corrigée lors de la phase d'examen de la conception du contrat.

Q27. Dessin - Main Electrical Equipment Arrangement 61500 - réfère au dessin 50001 3D MACHINERY ARRANGEMENT. Par contre ce dernier ne fait pas partie du paquet de dessins envoyé par l'autorité contractante. Est-ce possible de recevoir le dessin 50001 3D MACHINERY ARRANGEMENT?

R27. Le dessin 50001 3D Machinery Arrangement sera ajouté dans les documents technique et envoyé à ceux qui ont déjà demandé le PDT.

Q28. Tel que la section 9,1 du EDT "La portée de l'équipement à fournir par chacun de ces ISU a été clairement expliquée au cours de leurs processus de sélection concurrentiels respectifs et peut être consultée à l'appendice 1 de l'annexe A, un appendice 1 attaché à l'annexe A devrait être soumis, par contre il nous est impossible de localiser cet appendice. Pouvez-vous nous la faire parvenir?

R28. L'information est incluse dans la liste intitulée « Major Equipment List » des documents technique. Les soumissionnaires se doivent aussi de confirmer avec les ISU pour valider les listes d'équipement.

Q29. Au critère d'évaluation technique obligatoire TO7, le Canada demande un plan de gestion de projet tel que défini au DED M-001. Est-ce que le Canada veut un exemple de plan de gestion de projet pour un projet similaire ou veut que le soumissionnaire fournisse un plan de gestion de projet en lien avec le projet NSHRH, puisque celui-ci est demandé que 30 jours suivant l'attribution du contrat à d'autres endroits dans la demande de proposition.

R29. Les soumissionnaires doivent fournir un plan de gestion de projet en lien avec le projet NSHRH.

Q30. Est-ce qu'une liste de valves incluses dans les différents circuits est disponible, incluant le type de valve, la quantité, le type de système, les dimensions, le matériel demandé, etc. Si oui, merci de nous la faire parvenir.

R30. Non, par contre un bon nombre des données sont incluses dans les dessins.

Q31. Pour les « Critères d'évaluation techniques obligatoires - TO2 », le Canada acceptera-t-il une combinaison d'expérience de l'entrepreneur en construction navale de navires de plus de 24 m mais sans zones d'habitation pour l'équipage ainsi que de l'expérience de l'entrepreneur dans la construction et le radoub de modules et de systèmes d'hébergement sur des navires existants?

R31. Non, le Canada n'acceptera que les soumissionnaires qui fournissent la preuve qu'il a la capacité de construire et de mettre à l'eau un navire comprenant des logements pour son équipage, tel que stipulé dans TO2.

Q32. Nous aimerions demander à ce que la date de clôture pour l'appel d'offre en question soit repoussée d'un (1) mois supplémentaire du à la complexité de la spécification, plus particulièrement les requis relatifs au ILS et les DID s'y rattachant.

R32. La date de clôture de l'appel d'offre sera extensionner jusqu'au 18 janvier 2023.

Q33. TPSGC envisagerait-il d'extensionner la date de clôture de l'appel d'offres de 6 semaines supplémentaires?

R33. La date de clôture de l'appel d'offre sera extensionner jusqu'au 18 janvier 2023.

2- Mettre à jour la section 2.4 – Demande de renseignements

SUPPRIMER : La Section 2.4 - Demandes de renseignements

Et

INSÉRER : La section 2.4 suivantes - Demandes de renseignements

Toutes les demandes de renseignements doivent être soumises par courriel à l'Autorité Contractante (stephane.deslauriers@tpsgc-pwgsc.gc.ca) au plus tard le **11 janvier, 2023 à 14h HNE**. Pour ce qui est des demandes de renseignements reçues après ce délai, il est possible qu'on ne puisse pas y répondre.

Les soumissionnaires devraient indiquer aussi précisément que possible le numéro de l'article de la demande de soumissions auquel se rapporte leur demande de renseignements. Ils devraient prendre soin d'expliquer chaque question en donnant suffisamment de détails pour permettre au Canada d'y apporter des réponses exactes. Les demandes de renseignements techniques qui ont un caractère exclusif doivent porter clairement la mention « exclusif » vis-à-vis de chaque article pertinent. Les éléments portant la mention « exclusif » feront l'objet d'une discrétion absolue, sauf dans les cas où le Canada considère que la demande de renseignements n'a pas un caractère exclusif. Dans ce cas, le Canada peut réviser les questions ou peut demander au soumissionnaire de le faire, afin d'en éliminer le caractère exclusif, et permettre la transmission des réponses à tous les soumissionnaires. Le Canada peut ne pas répondre aux demandes de renseignements dont la formulation ne permettrait pas de les diffuser à tous les soumissionnaires.

Toute précision ou tout changement à la demande de soumissions résultant des questions et réponses sera inclus dans la demande de soumissions, sous forme d'amendement.

3- Prolongé la date de clôture de la sollicitation du 28 novembre 2022 au 18 janvier 2023

SUPPRIMER : La date de clôture de la sollicitation sur la première page de la modification de la sollicitation précédente #4 du 28 novembre 2022 HNE

Et

INSÉRER : La nouvelle date de clôture de la sollicitation sur la première page de cette modification de la sollicitation #5 au 18 janvier 2023 à 14h00 HNE

Q34. Est-ce possible d'obtenir le "DED T-004 NSFRV Acoustic Management Plan."?

R34. Le plan de gestion acoustique était un plan élaboré par RAL pour détailler comment ils évalueraient et développeraient les aspects de réduction du bruit pendant le contrat de conception. Le plan RAL Acoustic Management n'est pas pertinent pour ce contrat.

Q35. Est-ce possible d'obtenir le "219-087 DID T005 - Acoustic Management Report."?

R35. Il a été ajouté au PDT et envoyé aux soumissionnaires qui ont demandé les documents techniques.

Q36. SVP fournir la liste détaillée des performances (vitesse, stabilité, autonomie, marge pour poids future, poids léger, échantillonnage de la structure, classe de glace, etc.) qui doivent être vérifiées par l'entrepreneur à l'étape de l'examen de la conception.

R36. Durant la phase de 1A examen de conception para 7.1.2, l'objectif est « d'évaluer et de comprendre l'élaboration de la conception à ce jour ». Il n'est donc pas nécessaire dans cette phase de vérifier les performances.

Q37. Quels espaces sont considérés comme des espaces humides? Nous aimerions avoir une liste de compartiments/une définition claire. Par exemple, l'exigence 2175 exige que les espaces humides avec des cloisons de jonction soient étanches. Aussi les revêtements de pont, il est donc important d'être parfaitement clair sur les espaces que le Canada considère comme des espaces humides?

R37.

1. Salles de bain,
2. Laboratoire humide,
3. Blanchisserie
4. Vestiaire, et
5. cuisine

Q38. Il est mentionné dans la liste d'équipement du "Bilge Ballast and Fire System Diagram" p. 2, equipment list que le système de traitement de ballast est optionnel. Il est également présent dans le diagramme présenté à la p. 6. Est-ce que le navire doit être livré avec le système de traitement de ballast ou le système est conçu pour un éventuel ajout?

R38. Le système ne fait pas actuellement partie de la conception, mais la possibilité d'en ajouter un ultérieurement fait partie du travail de conception.

Q39. À la DED T-208, il est mentionné que la procédure d'alignement doit détailler les procédures à utiliser pour tous les composants de l'arbre et du réducteur et que tous les jeux des roulements doivent être consignés. Il semble que le DED T-208 tel que rédigé s'applique à une propulsion de type hélice, arbre, réducteur et moteur et non à une propulsion L-Drive. Est-ce que le Canada s'attend à recevoir une procédure d'alignement des composants internes du L-Drive ou une procédure pour l'installation des L-Drives?

R39. Le Canada ne s'attend pas à recevoir des procédures, des calculs ou des données d'alignement pour les composants internes du système entraînement en L, à moins qu'ils ne concernent directement l'entretien ou la réparation tels que définis dans les DED du SLI. Le Canada s'attend à recevoir toutes les procédures, tous les calculs ou toutes les données d'alignement pour l'installation du système à entraînements en L et de leurs composants respectifs (c.-à-d.. moteur) soient fournis tels qu'ils ont été élaborés par le chantier naval et les ISU.

Q40. A l'item 7.36 de la DP, il est mentionné que l'entrepreneur doit maintenir la responsabilité totale des systèmes du navire, cependant Canada ne définit pas ce qu'est un système. La tenue en mer, la forme

de la coque, l'arrangement de structure et son échantillonnage sont-elles considérées par Canada faisant partie d'un système?

R40. La tenue en mer et la forme de la coque ne sont pas des systèmes tel que définis à la section 7.36 de la DP. Toutefois, l'arrangement de structure et son échantillonnage font partie de la responsabilité total des systèmes du navire tel que décrit à la section 7.36 de la DP.

Q41. Étant donné que la liste des plans conformes sera finale à une date ultérieure et qu'aucune liste n'est disponible, il est compris que les plans conformes feront l'objet d'un avis de changement et que l'entrepreneur n'inclut pas les plans conformes dans son prix. Autrement si Canada désire avoir les plans conformes DED I-019 inclus avec le prix, fournir une liste préliminaire des plans conformes qui servira de base contractuelle et qui pourrait être amendés par avis de changement.

R41. Les plans conforme, comme indiquer dans le DED I-019, constitueront un avis de changement et le prix peut être exclut de la soumission.

Q42. Annexe B – Partie 6 - Le tableau de ventilation des coûts de la partie 6 de l'annexe B semble incomplet. Le tableau répertorie de nombreux éléments requis pour créer le NSHRH, mais il n'est pas exhaustif et il manque plusieurs éléments importants. Par exemple.

- Où devons-nous entrer le prix du sous-traitant CVC?

- Où faut-il saisir l'ingénierie des phases 1A, 1B et 1C?

- Comment le tableau doit-il être rempli si le soumissionnaire décide de sous-traiter des parties de la spécification (ou des représentants du service sur le terrain d'ailleurs) ? Les coûts des sous-traitants doivent-ils être entrés dans la colonne de la main-d'œuvre ou la colonne des matériaux ?

R42. Le tableau de ventilation des coûts de la partie 6 de l'annexe B doit être fourni et servira de référence dans le contrat. Toutefois, les renseignements fournis ne seront pas utilisés dans le cadre du processus d'évaluation des soumissions.

Q43. Annexe O - 6.12 - Article 22 Annexe O et clauses 6.12 - Le plan d'essai d'inspection à l'article 22 de l'annexe O qui est dû avec la soumission, n'est qu'un exemple de plan d'inspection et essai d'un projet précédent, n'est-ce pas?

R43. Oui, fournissez un échantillon de plan d'inspection et d'essai d'un projet précédent.

Q44. Annexe P – PR1 - Il y a une contradiction entre la description générale de la critères d'évaluation et le critère de notation.

Le soumissionnaire fournit la preuve qu'il a la capacité éprouvée dans la construction de navires d'une complexité similaire à celle du NSHRH au cours des dix (10) dernières années. Cependant, sous chacune des colonnes d'évaluation des points. Les points ne sont gagnés qu'en ayant 1 navire avec chacun des critères. Le soumissionnaire démontre qu'il a de l'expérience dans la construction d'un (1) navire de 24 mètres ou plus au cours des dix (10) dernières années qui répond à au moins [X] des cinq (5) exigences... Assurément, l'expérience acquise dans la construction de plusieurs navires qui répondent le plus, mais des critères différents devraient compter pour l'expérience collective. c'est-à-dire que le soumissionnaire a construit 2 navires qui répondent à tous les critères lorsque l'expérience est combinée.

R44. Oui, l'expérience requise pour atteindre la côte de points peut être démontrée en utilisant un ou plusieurs navires. À titre d'exemple, le navire #1 est montré pour répondre aux exigences A et B, le navire #2 est montré pour répondre aux exigences C et D et le navire #3 est montré pour répondre l'exigence E. S'il est démontré que les trois navires satisfont aux cinq exigences décrites ci-dessus, le maximum de points pourrais être attribué.

Q45. Annexe-P – TO7 - Le plan de gestion de projet mentionné à l'annexe-P, TO7 – n'est-il qu'un exemple de plan de gestion de projet d'un projet précédent (identique au PR9)?

R45. Voir la réponse à la question #29.

Q46. DED M-20 - Pour la DED M-20 - Plan de gestion de la maturité de l'ingénierie - que demande exactement le Canada pour cela?

Dans le LDEC, le plan de gestion de la maturité de l'ingénierie est appelé à être produit au besoin. Ce plan sera-t-il considéré comme terminé à l'issue de la phase 1 ou de la phase 2? En d'autres termes, ce DED doit-il être complet pour passer à la phase de construction ou continue-t-il dans la phase de construction?

R46. Le plan de gestion de la maturité d'ingénierie n'est pas requis lors de la soumission de l'offre. Le plan de gestion de la maturité d'ingénierie peut être requis pour que le soumissionnaire puisse décrire son cadre de planification et de mesure de l'avancement de l'élaboration de la conception du NSHRH, de la phase initial de développement de la conception jusqu'au début de la construction. On suppose qu'au moment où le navire entre en construction, tous les risques liés à la conception doivent avoir été réduits au minimum, car d'autres changements auront une incidence sur les articles en construction dans le chantier naval.

Q47. Annexe B « Base de paiement », item 5 : Pouvez-vous détailler la liste des pièces de rechange opérationnelles pour un (1) an désiré afin de s'assurer de l'uniformité des soumissionnaires?

Pouvez-vous dresser la liste des éléments qui doivent être inclus dans l'item 7 (Toute autres services) et l'item 8 (Administration)?

R47. La liste des pièces de rechange opérationnelles ne peut pas être fournie à cette étape. Cela sera développé au cours du contrat. Aux fins de la soumission, le montant à indiquer pour l'article 5 doit utiliser un pour cent (1 %) du montant indiqué à l'item # 1 - NSFRV dans le Tableau des prix 1.

Q48. Annexe O, élément 25, fait référence à l'annexe B « Calendrier des paiements d'étape » :

Est-ce que le Canada désire avoir le calendrier des étapes complété au dépôt de la soumission?

Si oui, pouvez-vous expliquer comment nous devons le compléter ce dernier?

- À quel prix de l'annexe B – Base de paiement devons-nous nous référer?

- Quel est la différence entre la colonne « Prix unitaire ferme » et la colonne « Prix ferme total » à chacune des étapes?

R48. Oui, le Tableau 2 – Calendrier des paiements d'étapes à l'Annexe B doit être rempli dans le cadre de la présentation de la soumission. Ce tableau ne sera pas utilisé dans l'évaluation financière. Le tableau qui doit également être rempli et qui sera utilisé pour l'évaluation financière est l'Annexe B - Tableau des prix 1.

Afin de calculer le « Prix ferme total », vous devez multiplier le « Prix unitaire ferme » par un facteur de un (1) pour le Tableau 2 – Calendrier des paiements d'étape.

Q49. Annexe B - Ventilation des coûts : Est-ce que les montants à identifier dans cette annexe n'ont pas à correspondre à aucun item de l'Annexe B – Base de paiement? Notre compréhension est que ce ne sont que le détail de certains prix que le Canada a ciblés indépendamment du total des coûts du projet dans son ensemble.

R49. Voir la réponse à la question 42 ci-dessus. Certains des montants du tableau Ventilation des coûts ont une valeur correspondante dans l'Annexe B – Base de paiement.

Q50. Annexes B : Est-ce possible d'organiser une rencontre des soumissionnaires afin que le Canada explique à tous ses attentes quant à ces annexes, tableaux, bordereau, taux et lien entre eux?

R50. Le Canada a considéré la question et baser sur notre présente demande de travail, il nous est impossible d'organiser une rencontre des soumissionnaires.

Q51. Annexe O, item 11, contrat de travail valide : Est-ce que la « période de travail » inclue la période de garantie?

R51. Oui, la "période de travail" inclut la période de garantie. Tous les travaux requis (le cas échéant) pendant la période de garantie doivent être complétés par l'entrepreneur et avoir un contrat de travail valide conformément à section 5.2.5.

Q52. ILS : Plusieurs des livrables ILS des DED doivent être fournis 1 MAAC, 3 MAAC et 6 MAAC, par expérience nous aurons très peu d'informations à ce stade pour supporter l'ILS. Quelle est la pertinence de demander ces livrables si tôt dans le projet, est-ce que ces délais peuvent être révisés?

R52. Le but est d'initier la discussion et d'évaluer le travail qui sera requis du contracteur. Les rencontres subséquentes vont contribuer à évaluer le progrès et les dates de soumissions pourront être réviser. Les demandes préliminaire ou tôt dans le projet sont basés sur l'expérience apprise de contrats précédents.

Q53. DED I-009 et 010 : Comment voulez-vous développer la liste des tâches de maintenance/l'analyse? Par RCM/MSG3 ou maintenance recommandée OEM uniquement ou maintenance spécifiée par le constructeur?

R53. Les tâches de maintenance et analyse doivent être faites en combinaison et discussion avec les OEMs et le contracteur selon les modes d'opération du navire.

Q54. DED I-019 : Vous demandez les Ensembles de plans conformes (as-fitted drawings) 12 MAAC, c'est techniquement infaisable de fournir les as-fitted avant de construire le navire. Svp réviser-le la première émission?

R54. Le but est d'initier la discussion et d'évaluer le travail qui sera requis du contracteur. Les rencontres subséquentes vont contribuer à évaluer le progrès et les dates de soumissions pourront être réviser. Les demandes préliminaire ou tôt dans le projet sont basés sur l'expérience apprise de contrats précédents.

Q55. DED I-006 : Est-ce possible de nous transmettre la structure de répartition des actifs (SRA) générique de la GCC?

R55. Le SRA sera ajouté aux documents techniques et sera envoyé à ceux qui ont demandé les documents. Le fichier Excel est un exemple de base et doit être complété en fonction des équipements utilisés lors de la construction du navire.

Q56. Que veut dire le terme GFx dans la DED M-001? Est-ce qu'on veut dire Government Furnished equipment?

R56. Le terme « GFx » doit être supprimé des sections 4 et 4.2 de la DED M-001 de la DP. Il ne s'agit pas d'équipement fourni par le gouvernement.

Q57. Il semble y avoir discordance entre l'item 7.1.2 de l'EDT, la R5 et R36 de l'annexe (question des soumissionnaires et réponses du Canada) avec la R10 et la description du contenu du rapport d'examen de la conception tel que spécifié à la DED T-001. En effet, selon l'item 7.1.2 de l'EDT et la R5 et R36, durant la phase 1A examen de la conception il n'est pas nécessaire dans cette phase de vérifier les performances mais seulement de s'assurer que les équipements que l'entrepreneur propose d'intégrer à

la construction permettront au navire de répondre aux performances visées par le concepteur (RAL). Or, la description du contenu du rapport d'examen de la conception à la DED T-001 exige de l'entrepreneur une confirmation de la conformité de la conception à l'égard des exigences ciblées (item c de la DED T-001). En d'autres mots, il est demandé à l'entrepreneur dans son rapport d'examen de la conception de confirmer que la conception faite par RAL est conforme aux exigences ciblées, soit les performances visées au contrat et de fournir une indication détaillée des problèmes de conception à l'égard des exigences réglementaires, de la société de classification et autre. Il est donc demandé à la DED T-001 que l'entrepreneur doive revoir toute la conception faite par RAL et qu'il confirme qu'elle est conforme aux règlements et aux exigences du contrat. Est-ce que Canada demande à l'entrepreneur dans son rapport d'examen de la conception de confirmer que la conception faite par RAL est conforme aux exigences du contrat ou demande simplement de confirmer que les équipements sélectionnés par l'entrepreneur sont compatibles avec la conception faite par RAL?

R57. A. Selon l'item 7.1.2 de l'EDT, le Canada demande à l'entrepreneur « d'évaluer et de comprendre l'élaboration de la conception à ce jour et de formuler des commentaires sur les sujets de préoccupation dans la conception » et de ce fait qu'il soit conforme aux exigences du contrat. La R5 fournit plus de détails qui supporte, au besoin, le(s) demande changement reliait à l'élaboration de la conception. À cette fin, l'entrepreneur sélectionner doit effectuer l'examen de la conception conformément au contrat et s'assurer que l'équipement que le soumissionnaire a proposé d'intégrer dans la conception et l'ingénierie pour la production du navire permettra au navire de répondre aux critères de rendement estimés.

Q58. À l'Annexe A-1 il est demandé à l'entrepreneur de fournir avant la réunion d'examen de la conception les livrables décrits aux DED suivants : T-000 Matrice de conformité, T-001 Rapports d'examen de la conception, T-042 politiques relatives aux marges, T-051 Autonomie en carburant, T-073 Bruit et vibrations, T-079 Analyse de stabilité, T-096-1 Rapports des poids, T-096-3 Estimation du poids du navire à l'état léger et T-069-3 Programme de contrôle des poids. En demandant ces livrables dans la phase 1A, est-ce que Canada demande à l'entrepreneur dans la phase d'examen de la conception de confirmer que les performances visées par le concepteur RAL sont atteignables à l'égard de la stabilité, du poids léger, autonomie de carburant, bruit et vibration?

R58. Oui, le Canada demande d'évaluer la conception faite par RAL dans les domaines spécifiques détaillé dans les DED respectifs et de vérifier / confirmer si les performances sont atteignables.

Q59. Selon la R40 de l'annexe (question des soumissionnaires et réponses du Canada), l'arrangement de la structure et son échantillonnage du navire font partie de la responsabilité totale des systèmes du navire et selon la section 7.36 de la DP ceux-ci deviennent la responsabilité totale de l'entrepreneur. Étant donné que la conception du navire, dont la structure et son échantillonnage est faite par RAL et que selon l'item 7.1.2 de l'EDT il n'est pas requis par l'entrepreneur de vérifier la conception faite par RAL, comment Canada entend-il transférer la responsabilité de l'arrangement de la structure du navire à l'entrepreneur sans qu'il n'en fasse une vérification? Les éléments de la conception de RAL que l'entrepreneur n'est pas tenu de vérifier devraient rester sous la responsabilité du Canada, faire autrement revient à imposer la responsabilité de la conception faite par RAL pour Canada à l'entrepreneur sans que l'entrepreneur n'ait l'occasion d'en faire une vérification de conformité avec les exigences du contrat.

R59. La Réponse 40 répond spécifiquement à la question associée aux systèmes qui sont définis ou non de la présente la DP. Selon l'item 7.1.2 de l'EDT, il est requis de l'entrepreneur d'évaluer l'élaboration de la conception de RAL, y compris l'arrangement de la structure et son échantillonnage tel qu'indiqué à la R40. L'entrepreneur a l'occasion d'évaluer et de comprendre tous les éléments de conception de RAL selon l'EDT 7.1.2. Le transfert de responsabilité de la structure aura lieu au cours de la Phase 1B, qui comprend une acceptation complète de l'arrangement structurel par la société de classification choisie par l'entrepreneur.

Q60. J'ai une question concernant cette spécification. Pouvez-vous me dire si le NGCC envisagera une technologie alternative aux anodes sacrificielles dans l'EDT?

R60. Il s'agit d'un détail au niveau de la conception détaillée qui ne sera pas traité à l'étape de la DP. Toutes les exigences techniques spécifiques détaillées dans le paquet de données techniques fournissent suffisamment d'informations pour que les soumissionnaires puissent soumettre leur proposition. Pendant l'exécution du contrat, l'entrepreneur est autorisé à proposer des modifications au dossier technique conformément aux articles 7.1.3 et 7.1.4 de l'EDT.

Q61. Possible de rajouter la mention conception ou la construction à l'évaluation par points dans PR2?

R61. Oui, nous allons rajouter la mention de « conception ou la construction » dans la section pour l'évaluation des points sauf pour la section au pointage de cinq (5) points.

Q62. En référence avec l'annexe B – Calendrier des étapes de paiement dans votre appel d'offres, nous suggérons de simplifier le calendrier des étapes de paiement en y allant strictement sur une base suivante :

1 - Octroi du contrat / début des travaux : 5%

2 - Avancement mensuel progressif du projet : Paiement mensuel

Ce mode de paiement est utilisé dans certains des autres projets du Canada et engendre une gestion simplifiée du processus de paiement et d'avancement des jalons.

Cette méthode vient réduire les frais financiers que le soumissionnaire doit prévoir dans sa soumission suite à son analyse de l'impact des termes de paiement et son flux de liquidité pour le projet.

R62. Le Canada a conduit plusieurs rencontres de Demandes de renseignement (DR) avec l'industrie. Le présent calendrier des paiement a pris en considération les recommandations et suggestions proposer et en ait suivie le tableau présent.

Q63. Quelle est la portée et la présentation prévues de la LDEC DED-I-011 Chapitre 1 – Détails du système? S'agit-il d'un aperçu général du navire compilé à partir du contenu LDEC DED (par exemple, MMEL), ou d'une présentation complète de la structure et des systèmes du navire assemblés à partir de données techniques OEM avec des chiffres et des légendes?

R63. Pour la DED I-011 Chapitre 1 – Détails du système, l'information demandée est un aperçu général du système pour lequel la maintenance est décrite. Un aperçu des systèmes compilé à partir des entrées de la section 2 – Pièces Jointes et Documents de Référence Pertinents serait acceptable.

Q64. Veuillez confirmer que les détails de la LDEC DID-I-011 Chapitre 2 - Concept de maintenance seront fournis par la GCC, ou cela devrait-il être un résultat de l'analyse des tâches de maintenance de la LDEC DID-I-010?

R64. La DED I-011 Chapitre 2 – Concept de maintenance doit être un résultat basé sur la DED I-009 Liste initiale des tâches de maintenance et la DED I-010 Analyse des tâches de maintenance. Le chapitre 2 - Concept de maintenance doit également considérer le navire comme une plate-forme globale ainsi que les exigences identifiées par les fabricants d'équipements d'origines spécifiques.

Q65. Notre sous-traitant SLI dispose d'une application personnalisée qui générera des fiches/cartes de tâches de maintenance détaillées à partir des données techniques disponibles, liées à une base de données de référence. Alors que la préparation de la LDEC DED-I-011 Chapitre 6 – Feuilles détaillées des tâches de maintenance dans Excel peut être difficile à accomplir de manière lisible et pratique, est-ce que la fourniture de la sortie Feuille détaillée des tâches de maintenance sous forme de feuilles PDF serait suffisante, ou est-ce que les données Excel le format préféré/requis?

R65. Tel qu'indiqué dans la DED I-011 section 3 Instructions de Présentation, les versions de travail et « La version finale des fiches détaillées des tâches de maintenance doit être transmise dans un format de Microsoft Excel et en format PDF consultable ». Ainsi, la DED I-011 Chapitre 6 – Fiches détaillées des tâches de maintenance doivent être fournies en format Excel.

Q66. Le Canada pourrait-il fournir un exemple des fiches détaillées des tâches de maintenance que la GCC utilise pour d'autres navires?

R66. Un échantillon selon la DED I-011 Chapitre 6 - Fiche détaillées des tâches de maintenance sera ajouté au paquet de données techniques et envoyé aux soumissionnaires qui en ont déjà fait la demande.

Q67. DED-I-009 Liste initiale des tâches de maintenance ~~initiale~~ indique qu'elle doit être élaborée conformément à la « Norme de saisie de données de nouveaux navires dans Maximo pour ». Le Canada peut-il nous fournir cette norme?

R67. Toutes les références à la formulation « Norme de saisie de données Maximo pour les nouveaux navires » ou au terme « Maximo » seront supprimées et ne s'appliquent pas à la présente DP.

Les références "Maximo" suivantes seront supprimées :

DED I-005, pg 4 of 4, Para 3 – supprimer le dernier énoncé suivant : « Notez qu'il s'agit d'un terme Maximo.

DED I-007, pg 5 of 6, Para 4 – supprimer le dernier énoncé suivant : « Notez qu'il s'agit d'un terme Maximo. »

DED I-009, pg 1 of 4, Para 3 – supprimer ce qui suit : « L'IMTL doit être élaboré conformément à la norme de saisie de données Maximo pour les nouveaux navires. »

DED I-011, pg 7 of 10, Para 2 – supprimer le dernier énoncé suivant : « Veuillez prendre note que le terme est tiré du logiciel Maximo. »

Q68. Pour PR4 le soumissionnaire fournit-il la preuve qu'il respecte la composante de participation autochtone (IPC) dans les fourchettes d'un virgule un (1,1) % à cinq (5) % de la valeur globale du contrat?

R68. Le critère No PR4 sera supprimé de la liste des Critères d'évaluation techniques cotés. Aussi, le critère No TO10 sera supprimé de la liste des Critères d'évaluation techniques obligatoires. La VPA sera augmenter à 1,5 % de la valeur totale du contrat avec les paiements d'étape correspondants. Pour plus d'informations sur la VPA, veuillez-vous reporter à l'annexe J, K, L, M et N ainsi qu'aux sections 7.35, 5.2.2 et 2.7.

Q69. Les performances du navire basées sur la conception actuelle sont très sensibles à une augmentation de poids. Nous croyons que le poids du navire est un des éléments critiques à évaluer au début de ce projet et qu'une variation du poids pourrait avoir un impact significatif sur la performance du navire. L'entrepreneur a un apport limité sur le rendement du navire, et SPAC a présélectionné la source d'alimentation et la conception du plan des lignes. Par conséquent, l'entrepreneur ne peut être tenu responsable des mesures de performance fournies.

R69. Le poids des principaux équipements présélectionnés par le Canada a été pris en considération dans la conception actuelle. Les augmentations de poids, le cas échéant, seront gérées et atténuées par l'utilisation des DED T-079 Analyse de stabilité, T-096-1 Rapports des poids, T-096-2 Estimation du poids du navire à l'état léger et T-096-3 Programme de contrôle des poids durant la durée du contrat. Le Canada convient que le poids et la stabilité sont des aspects critiques de la conception, c'est pourquoi l'analyse initiale de la DED doit être effectuée au début de la phase d'examen de la conception. Le

chantier naval est tenu de respecter les spécifications et performances dans les limites des contraintes prévues au contrat.

2- Mettre à jour les calendriers des étapes # 18, 23a et 23b dans le tableau B2 : calendrier des étapes à l'annexe B – Base de paiement

SUPPRIMER : Tableau B2 : calendrier des étapes à l'annexe B – Base de paiement dans son intégralité

Et

INSÉRER : Tableau B2 : calendrier des étapes suivant à l'annexe B – Base de paiement dans son intégralité

Tableau B2 : calendrier des étapes

Numéro de l'étape	Description ou éléments livrables	%	Prix unitaire ferme (taxes applicables en sus)	Prix ferme total (taxes applicables en sus)
	Phase 1 – Réalisation de la conception	10 %		
1	Réunion de lancement. Conformément aux exigences 7.1.2 et 11.7.1 de l'EDT	0,75 %	\$	\$
2	Phase 1A : Examen de la conception terminé et accepté par le Canada. Conformément à l'EDT 7.1.2 à 7.1.4 et 7.1.8 ; DED T-001 Rapports d'examen de la conception	2,75 %	\$	\$
3	Phase 1B : Développement continu de l'élaboration de la conception terminé et accepté par le Canada. Conformément à l'EDT 7.1.5, 7.1.6 et 7.1.8 ; DED T-005 Base de référence technique	3 %	\$	\$
4	Phase 1C : Ingénierie de la production terminée et acceptée par le Canada. Conformément à l'EDT 7.1.8	3,5 %	\$	\$
	Phase 2 – Construction	72 %		
5	Commande de matériaux en acier profilé et en aluminium au poids	2 %	\$	\$
6	Livraison de matériaux en acier profilé et en aluminium au poids	8 %	\$	\$

Solicitation No. - N° de l'invitation
F7013-220306/A
Client Ref. No. - N° de réf. du client
F7013-220306/A

Amd. No. - N° de la modif.
8
File No. - N° du dossier
040mc.F7013-220306/A

Buyer ID - Id de l'acheteur
040mc
CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

7	Commande des machines de propulsion par ensemble au chantier naval – appareil moteur au propulseur inclus	2 %	\$	\$
8	Livraison des machines de propulsion par ensemble au chantier naval – appareil moteur au propulseur inclus	6 %	\$	\$
9	Commande de l'équipement électrique	2 %	\$	\$
10	Livraison de l'équipement électrique Ensemble par navire – groupes électrogènes, tableau de commutation principal et système de	7 %		
11	Coque, pont et timonerie achevés et acceptés par le Canada	15 %	\$	\$
12	Moteurs principaux installées dans le navire	6 %	\$	\$
13	Moteurs principaux acceptées par le Canada	4 %	\$	\$
14	Aménagements du navire installés et acceptés par le Canada	10 %	\$	\$
15	Navire terminé et prêt à être mis à la mer	10 %	\$	\$
	Livraison et acceptation	18 %	\$	\$
16	Mise à la mer du navire, tests et essais terminés et acceptés par le Canada	5 %	\$	\$
17	Acceptation provisoire compléter et accepter par le Canada	3 %	\$	\$
18	Livraison à destination et acceptation	2.5 %	\$	\$
19	Livraison des pièces de rechange opérationnelles	1 %	\$	\$
20	Livraison de tous les éléments des documents techniques et acceptation par le Canada	1 %	\$	\$
21	Formation achevée et acceptée par le Canada	1 %	\$	\$

22	Fin de la période de garantie de 12 mois et 2 ans pour de l'ensemble des composants mécaniques et électriques du groupe motopropulseur, des supports élastiques du groupe motopropulseur et des bases secondaires intégrées dans le moteur à propulsion ou les	3 %	\$	\$
23.a	Achèvement du rapport sur les marchés réservés facultatifs aux Autochtones, qui démontre que le taux de 0,75 % du prix contractuel a été respecté et que les rapports sont acceptés par le Canada.	0,75 %	\$	\$
23.b	Achèvement du rapport sur les marchés réservés facultatifs aux Autochtones, qui démontre que le taux de 0.75 % du prix contractuel a été respecté et que les rapports sont acceptés par le Canada.	0,75 %	\$	\$

3- Mettre à jour les paragraphes 1 et 2 de la partie 1 de l'annexe K – Formulaire d'attestation du volet de Participation autochtone

SUPPRIMER : Paragraphes 1 et 2 de la partie 1 à l'annexe K dans son intégralité

Et

INSÉRER : Paragraphes 1 et 2 de la partie 1 suivant à l'annexe K dans son intégralité

Le soumissionnaire convient qu'au moins 1.5 % du coût total estimatif du contrat doit être confié en sous-traitance à des entreprises autochtones. Reportez-vous à l'exemple de volets acceptables de participation autochtone au point 2.8 (b) et à l'annexe J pour consulter les définitions.

En ce qui concerne le contrat, au moins 1.5 % du coût total estimatif du contrat doit être effectué par les entreprises autochtones, les composantes autochtones d'une coentreprise, un sous-traitant autochtone ou des particuliers autochtones, et l'entrepreneur doit être en mesure de démontrer, au moment de la vérification, qu'il répond à cette exigence.

4- Supprimer TO10 à l'annexe P - Critères d'évaluation techniques obligatoires et critères d'évaluation techniques cotés

SUPPRIMER : TO10 à l'annexe P dans son intégralité

5- Mettre à jour PR2 à l'annexe P - Critères d'évaluation techniques obligatoires et critères d'évaluation techniques cotés

SUPPRIMER : PR2 à l'annexe P dans son intégralité

et

INSÉRER : PR2 suivant à l'annexe P dans son intégralité

# du Critères	Critères d'évaluation techniques cotés			Maximum de points disponibles
PR2	Le soumissionnaire a de l'expérience antérieure dans la conception ou la construction, ainsi que l'intégration, d'un système de propulsion hybride (un système hybride implique un système de production d'énergie batterie-diesel)			/15
Évaluation par points				
0	5	10	15	
Le soumissionnaire n'a aucune expérience en matière de navires hybrides ou diesels-électriques	Le soumissionnaire possède de l'expérience, acquise au cours des cinq (5) dernières années, dans le radoub d'un navire hybride	Le soumissionnaire possède de l'expérience, acquise au cours des cinq (5) dernières années, dans la conception ou la construction (en cours) d'un nouveau navire hybride	Le soumissionnaire possède de l'expérience, acquise au cours des cinq (5) dernières années, dans la conception ou la construction et la livraison d'un navire hybride	

6- Supprimer PR4 à l'annexe P - Critères d'évaluation techniques obligatoires et critères d'évaluation techniques cotés

SUPPRIMER : PR4 à l'annexe P dans son intégralité

Q70. Sécurité financière - Veuillez confirmer qu'aucune garantie financière n'est requise pour cette sollicitation, c'est-à-dire une lettre de crédit, une caution, etc.

R70. Il n'y a aucune exigence de sécurité financière.

Q71. Conformément à l'annexe B - Base de paiement Tableau des prix 1, articles 7 et 8, on nous demande des taux de facturation horaires pour « toutes autres services » et « l'administration ». Il n'est pas clair si « toutes autres services » comprennent les travaux d'ingénierie. En lisant l'annexe B, section 3, page 41, « Pour l'exécution des travaux à la suite de travaux supplémentaires approuvés, y compris la conception ou la modification technique, tous les autres services, l'administration ou la modification de la portée des travaux, l'entrepreneur doit être payé à l'entreprise, taux de facturation horaire tel que détaillé dans la section 1. Taux de facturation/majoration du matériel, TPS/TVH en sus, selon le cas. », il semble qu'il n'y ait aucune différence entre les taux de facturation de la main-d'œuvre et les frais d'ingénierie. hors tarifs. Le Canada peut-il préciser si les taux de main-d'œuvre et les taux pour l'ingénierie sont censés être saisis dans ce poste unique? Étant donné que les taux de main-d'œuvre et d'ingénierie des chantiers navals sont fondamentalement différents, le Canada envisagerait-il de scinder ce poste pour afficher les taux de main-d'œuvre et les taux d'ingénierie sur des postes distincts?

R71. Oui, les tarifs « Toutes autres services » sont censés être un tarif mixte pour les services d'ingénierie et de main-d'œuvre.

Q72. Valeur du contenu canadien – Il n'y a aucune mention des exigences du CVC ou des RIR dans le document d'appel d'offres. Veuillez confirmer qu'il n'y a pas d'exigences de CCV ou de RIR dans cette demande de soumissions.

R72. Il n'y a pas de valeur de contenu canadien dans la DP/le contrat

Q73. S'il n'y a pas d'exigences en matière de VCC ou d'exigences en matière de RIR, le Canada accepte-t-il les soumissions de chantiers navals à l'extérieur du Canada?

R73. Le Canada n'acceptera pas les soumissions des chantiers navals à l'extérieur du Canada.

Q74. Les critères obligatoires TO1 et TO2 et les critères cotés PR1, PR2 et PR3 exigent que le soumissionnaire démontre qu'il a la capacité physique et qu'il a de l'expérience dans la construction d'un navire de dimensions physiques et de complexité définies dans le chantier naval du soumissionnaire. Dans les cas où le soumissionnaire est une coentreprise composée de plusieurs entités, veuillez confirmer que seule l'expérience de l'entité de coentreprise dans le chantier naval de laquelle le NSHRH sera physiquement construit peut être utilisée pour satisfaire à TM1, TM2, PR1, PR2 et PR3.

R74. Si le soumissionnaire est une coentreprise, les exigences TM1 et TM2 doivent être satisfaites par le membre de la coentreprise qui construira les « travaux », comme indiqué dans l'énoncé des travaux joint à l'annexe « A » de la DP.

Si le soumissionnaire est une coentreprise, l'exigence PR1 doit être satisfaite par le membre de la coentreprise qui construira les « travaux », comme indiqué dans l'énoncé des travaux joint à l'annexe « A » de la DP.

Q75. Le point 6 de la section 1.2 de la DP stipule en outre que « les travaux doivent être exécutés dans un chantier naval situé dans l'Est du Canada ». Dans le cas où le soumissionnaire est une coentreprise composée de plusieurs entités, veuillez confirmer que seule l'expérience des membres de la coentreprise basés dans l'est du Canada et où le NSFRV serait physiquement construit peut être utilisée pour satisfaire TO1, TO2, PR1, PR2 et PR3. En d'autres termes, dans les cas où le soumissionnaire est une coentreprise composée de plusieurs entités, veuillez confirmer que l'expérience d'un chantier naval à l'extérieur de l'Est du Canada et participant en tant que membre d'une coentreprise soumissionnaire ne peut pas être utilisée pour satisfaire aux exigences de TO1, TO2, PR1, PR2 et PR3.

R75. La section 1.2 de la DP sera mise à jour comme suit.

1. Ce marché s'inscrit dans le cadre du volet construction de petits navires de la Stratégie nationale de construction navale (SNCN), dans le cadre duquel le besoin sera confié à l'industrie canadienne.

2. La stratégie d'approvisionnement relative à ce marché sera limitée aux fournisseurs canadiens, comme le permet l'ALEC.

3. Conformément à la Politique sur la construction, la réparation, le radoub et la modernisation de navires (2010-08-16) et à la Politique d'achat au Canada, les travaux doivent être effectués dans un chantier naval situé au Canada.

Q76. Le point 6 de la section 1.2 de la DP stipule en outre que « cet approvisionnement sera limité aux fournisseurs canadiens ». Veuillez confirmer que la capacité et l'expérience d'un sous-traitant non canadien du soumissionnaire ne peuvent être utilisées pour satisfaire aux exigences de TO1, TO2, PR1, PR2 et PR3.

R76. Voir les réponses à Q74 et Q75.

Q77. Étant donné que le point 6 de la section 1.2 de la DP stipule que « ce marché sera limité aux fournisseurs canadiens », veuillez confirmer qu'un soumissionnaire qui est une coentreprise qui

comprend une entreprise ou une entité non canadienne comme l'un des membres de la coentreprise n'est pas éligible pour soumettre une offre.

R77. Voir la réponse à la Q74 et tous les membres d'une coentreprise doivent être des fournisseurs canadiens.

Q78. Un soumissionnaire demande de prolonger la date de clôture de la sollicitation jusqu'au 18 février 2023. Pour donner plus de temps à ses fournisseurs pour leur fournir des informations afin que le soumissionnaire puisse préparer et soumettre sa soumission à temps.

R78. La date de clôture de la sollicitation sera prolongée jusqu'au 21 février 2023.

Q79. Programme de revêtement et de traitement de surface, page 2, note 4, il est écrit « Apprêt d'atelier intact par balayage au grain selon les normes internationales AS.2 Paint Sweep Blast. » Ceci n'est pas spécifié dans le DIG, ni spécifié dans la norme 18-080-000-SG-003 de la Garde côtière canadienne ni spécifié dans les fiches techniques de peinture mentionnées aux pages 3 à 5. Les fiches techniques de peinture ne nécessitent pas de balayage au grain. si le primaire d'atelier utilisé est compatible et s'il est intact. Les chantiers navals utilisent de l'acier sablé et un apprêt à l'aide d'un apprêt d'atelier pour l'avantage de ne pas avoir à poncer l'ensemble du navire après la construction.

Pouvez-vous confirmer que les soumissionnaires n'ont pas vraiment à effectuer des balayages au sable sur 100 % des surfaces d'acier recouvertes d'un apprêt d'atelier intact et compatible avec le système de peinture appliqué?

R79. Le document 219-087 38100R2 Programme de revêtement et de traitement de surface est fourni à titre indicatif uniquement. Le soumissionnaire retenu doit sélectionner les systèmes de revêtement à utiliser, puis appliquer les systèmes de revêtement sélectionnés conformément aux recommandations du fabricant et aux dispositions des articles DIG 630 et 631.1.

Q80. Il est mentionné dans le plan, 34000R2 WheelHouse Arrangement à la note 2, de se référer à la section 340 et la section 900 du devis. Ces parties du devis sont absentes. Pouvez-vous nous faire parvenir ces sections, ou nous donner la référence à jour?

R80. Les références à jour sont : 400 Ship Information Systems au lieu de 900 et 668 Bridge Outfit au lieu de 340.

Q81. NSFRV DIG V1 French 2022-09-11 PSPC Final Version.pdf" - 259.4 – Tuyauterie d'échappement - Ligne 3373 Sous le haut de la cheminée, le système d'échappement doit être en acier inoxydable. - Ligne 3374 Au-dessus de la cheminée, le matériau du système d'échappement doit être en acier inoxydable. Alors que le plan : "219-087 76000R5 Machinery Exhaust Arrangement.pdf" demande:

MATERIALS: BASED ON CCG PIPING SYSTEM MATERIAL SELECTION MANUAL :

1. EXHAUST DRAINS: CARBON STEEL, SCH. 40, SMLS ASTM A 1 06 GR B, ANSI B36.10
2. BELOW FUNNEL TOP: CARBON STEEL, SCH. 20, SMLS ASTM A 1 06 GR B, ANSI B36.10
3. EXTERNAL PIPE: STAINLESS STEEL, SCH 1 0S, SMLS ASTM A312 GR 316L, ANSI B36.19

Est-ce que la tuyauterie d'échappement à l'intérieur du navire, sous le haut de la cheminée, doit être en acier au carbone ou en acier inoxydable?

R81. La ligne 3373 de NSFRV DIG V1 French 2022-09-11 PSPC Final Version.pdf est correcte, la tuyauterie d'échappement à l'intérieur du navire sous le haut de l'entonnoir doit être en acier inoxydable.

Q82. À la section 7,12 du document ABES.PROD.PW__MC.B040.F28811.EBSU la priorité des documents y est décrite, par contre les documents techniques tels que la spécification (/NSFRV/NSFRV

RFP Spec), le paquet de plans et la liste d'équipement majeur n'y sont pas listés. Nous avons aperçu quelques incohérences entre ces documents et nous voudrions connaître la priorité des trois documents techniques cités. Est-ce possible de nous confirmer?

R82. Les document techniques mentionnés font partie de l'EDT, Annexe A, paragraphe 3.5 sous la description de « dossier de conception technique » qui sont fournis ou soumissionnaires lorsque demander. La section 7.12 de la DP liste l'EDT comme document « item (f) annexe A, Énoncé des travaux (EDT) ».

Q83. NSFRV Design Instruction and Guidance, Version: 1.0, 101.6 – Charpente métallique: "Pour tous les espaces susceptibles d'être exposés à l'air ambiant à basse température pendant de longues périodes, les limites extérieures de la coque et de la superstructure doivent comprendre de l'acier adapté aux applications à basse température. Cela inclut les limites de la salle d'échantillonnage océanique et doit inclure de l'acier adapté aux applications à basse température." Pouvez-vous mieux préciser la localisation? Pouvez-vous définir le grade d'acier à être utilisé?

R83. Les matériaux à utiliser et l'emplacement sont spécifiés dans la section Notes sur le dessin structurel spécifique inclus dans le dossier de dessin. Tous ces dessins ont été examinés et acceptés par Loyds Register pour l'application par mauvais temps que le navire connaîtra. Le matériau des structures de la coque est basé sur la température de conception externe est de -15 °C (température minimale quotidienne moyenne de l'air (MDLT) = -5 °C). L'exigence dans le DIG est de donner la flexibilité à l'entrepreneur de proposer une alternative si désiré.

Q84. NSFRV Design Instruction and Guidance, Version: 1.0, 101.6 – Charpente métallique: " Les tôles d'acier aux emplacements soumis à des charges hors plan ou à des déchirures lamellaires doivent présenter des propriétés de qualité « Z » dans l'épaisseur. Pouvez-vous préciser la liste de ces emplacements?

R84. Les détails des matériaux sont contenus dans le dessin structurel spécifique inclus dans le dossier de dessin. Tous ces dessins ont été examinés et acceptés par Loyds Register pour l'application spécifique dans le navire. L'exigence dans le DIG est de donner la flexibilité à l'entrepreneur de proposer une alternative si désiré.

Q85. Plan #71000, 219-087 71000R4 Fuel System Diagram.pdf: Réservations: #1&2. Il manque de l'information pour établir un prix. Est-ce que les composants doivent être inclus ou exclus de la soumission?

R85. Le prix des composants doit être inclus dans le prix de l'offre.

Q86. Les informations techniques et financières des intégrateurs (ISU) sont toujours manquantes, à moins d'un mois du dépôt de la soumission. Ces informations sont cruciales pour pouvoir terminer notre offre, travailler sur une stratégie d'approvisionnement et finaliser nos requis obligatoires, surtout du fait que ces documents n'entrent pas avant la période du congé des Fêtes. Un report du dépôt de la soumission est donc demandé au Canada pour s'assurer que le Canada aie la meilleure offre de chaque fournisseur (chantier).

R86. Voir la réponse a la Q78.

Q87. Nous comprenons que les documents demandés à la LDEC seront livrés au cours du contrat dans la langue des livrables demandé. Cependant, nous comprenons aussi qu'il ne peut être requis par le Canada, un pays ayant deux langues officielles, d'exiger ces livrables dans une langue ou dans l'autre à l'étape de la soumission. Par exemple, le M-001 et M-002 seront livrés lors de la soumission en Français, alors qu'ils seront traduits ensuite si le contrat nous est octroyé. Est-ce que notre interprétation est la bonne?

R87. La soumission peut être soumise dans l'une ou l'autre des langues officielles (français, anglais).

Q88. Dans l'annexe O il est mentionné à la ligne 5 – Annexe Q complétée liste de non-substitut. Est-ce possible d'avoir une clarification sur l'information à compléter?

R88. La ligne 5 de l'annexe Q liste de non substitut sera supprimée.

2- Mettre à jour la section 1.2 Sommaire de la DP

SUPPRIMER : Section 1.2 Sommaire de la DP dans son intégralité

et

INSÉRER : La section 1.2 suivante Sommaire de la DP dans son intégralité

1.2 Sommaire

1. Le présent besoin vise à :

- a) Le ministère des Pêches et des Océans (MPO) et la Garde côtière canadienne (GCC) doivent combler un besoin pour construire et livrer un (1) nouveau navire semi-hauturier de recherches halieutiques (NSHRH). Ce navire sera principalement destiné aux activités de science océanographique. Des capacités conformes à la recherche et au sauvetage ainsi qu'à l'intervention environnementale sont nécessaires pour la réalisation des missions secondaires.
 - b) Effectuer les travaux imprévus autorisés par l'Autorité Contractante pendant la durée du contrat.
2. Cette demande de soumissions exige que les soumissionnaires utilisent le service de Connexion offert par Postes Canada pour la transmission électronique de leur soumission. Les soumissionnaires doivent se référer à la partie 2 intitulée Instructions à l'intention des soumissionnaires, et la partie 3 intitulée Instructions pour la préparation des soumissions, de la demande de soumissions, pour obtenir de plus amples renseignements.
3. Le Programme de Contrats Fédéraux (PCF) pour l'équité en matière d'emploi s'applique à cet approvisionnement au présent besoin; veuillez-vous référer à la Partie 5 - Attestations, la Partie 7 - Clauses du contrat subséquent et l'annexe intitulée Programme de contrats fédéraux pour l'équité en matière d'emploi - Attestation.
4. Conformément aux dispositions relatives à l'intégrité de l'article 01 des instructions uniformisées 2003, les soumissionnaires doivent fournir une liste de tous les propriétaires and directeurs et tous autres renseignements connexes, au besoin. Reportez-vous à la section 4.21 du Guide des Approvisionnements pour de plus amples renseignements sur les dispositions relatives à l'intégrité.
5. Ce besoin est exclu des dispositions de l'Accord sur les marchés publics de l'Organisation Mondiale du Commerce (AMP-OMP), c.-à-d. la construction et la réparation navales sont exclues de la couverture à l'annexe 7, Notes générales, 1. (a). Cependant, il est assujetti aux dispositions de l'Accord de libre-échange canadien (ALEC).

6. Ce marché s'inscrit dans le cadre du volet construction de petits navires de la Stratégie nationale de construction navale (SNCN), dans le cadre duquel le besoin sera confié à l'industrie canadienne.
 7. La stratégie d'approvisionnement relative à ce marché sera limitée aux fournisseurs canadiens, comme le permet l'ALEC.
 8. Conformément à la Politique sur la construction, la réparation, le radoub et la modernisation de navires (2010-08-16) et à la Politique d'achat au Canada, les travaux doivent être effectués dans un chantier naval situé au Canada.
 9. Le Canada inclura l'utilisation de noms commerciaux ou de marques de commerce sans autoriser les produits équivalents, à titre exceptionnel, comme indiqué à l'annexe R. Ces mesures sont nécessaires pour que la GCC puisse répondre à ses exigences opérationnelles et atteindre ses objectifs légitimes de sécurité et de sûreté publiques, de protection de la santé, de la sécurité et du bien-être des travailleurs et de la protection de l'environnement.
 10. Cet approvisionnement comprend un volet de participation autochtone (VPA) obligatoire en vertu du programme de Stratégie d'Approvisionnement auprès des Entreprises Autochtones.
- 3- Ajouter la section 1.6 Restriction relative à la présentation de soumissions à la DP

INSÉRER : La section 1.6 Restriction relative à la présentation de soumissions dans son intégralité

1.6 Restriction relative à la présentation de soumissions

Il s'agit d'une demande de soumissions pour la construction de navires de moins de 1 000 tonnes en déplacement à l'état lège. Les deux chantiers navals sélectionnés par le Canada dans le cadre de la Stratégie nationale de construction navale pour les lots de travaux des navires de combat et des navires autres que de combat ne sont pas admissibles à soumissionner à cet égard. Par conséquent, ni Irving Shipbuilding Inc., ni Vancouver Shipyards Company Ltd., ni aucune de leurs filiales ou sociétés affiliées, ni la personne qui les contrôle (« filiale », « société affiliée », « contrôle » et « personne », tels que ces termes sont définis par la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* L.R.C. 1985, ch. C-44) ne sont admissibles à présenter une soumission ou à obtenir un contrat pour les travaux visés par la présente demande de soumissions. En déposant une soumission dans le cadre de la présente demande de soumissions, le soumissionnaire atteste qu'il respecte la restriction susmentionnée. Il sera également précisé, dans tout contrat subséquent, que si le soumissionnaire ne respecte pas la restriction susmentionnée, sciemment ou non, le Canada aura le droit de résilier le contrat pour manquement, conformément aux dispositions du contrat en la matière.

- 4- Mettre à jour la section 4.2.1 Évaluation technique de la soumission à la DP

SUPPRIMER : Section 4.2.1 Évaluation de la soumission technique à la DP dans son intégralité

et

INSÉRER : La section suivante 4.2.1 Évaluation de la soumission technique à la DP dans son intégralité

4.2.1 Évaluation technique

Solicitation No. - N° de l'invitation
F7013-220306/A
Client Ref. No. - N° de réf. du client
F7013-220306/A

Amd. No. - N° de la modif.
8
File No. - N° du dossier
040mc.F7013-220306/A

Buyer ID - Id de l'acheteur
040mc
CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

- a) La soumission technique sera évaluée en fonction des critères techniques obligatoires citées dans l'annexe P - Critères techniques obligatoires et critères techniques cotés.

Indépendamment des exigences relatives aux produits livrables précisés dans la demande de soumissions et l'annexe A – énoncé des travaux les produits livrables obligatoires qui doivent être soumis avec la soumission pour être évalués comme recevables sont résumés à l'annexe O – Éléments livrables / Certifications – O1 - Liste de contrôle des livrables.

Le Canada se réserve le droit de demander de l'information afin d'appuyer l'une ou l'autre des exigences. On demande au soumissionnaire de traiter chaque exigence de manière suffisamment approfondie afin d'en permettre l'analyse et l'évaluation complètes par l'équipe d'évaluation. La soumission sera jugée recevable si elle répond à toutes les exigences obligatoires.

Le processus de conformité des soumissions par étapes s'appliquera à tous les critères techniques obligatoires de l'annexe « P » - Critères techniques obligatoires et aux critères techniques cotés ainsi qu'à tous les critères obligatoires de l'annexe « O ».

5- Supprimer la section 6.4 Convention collective valide de la DP

SUPPRIMER : Section 6.4 Convention collective valide de la DP dans son intégralité

6.4 Convention collective valide

Lorsque le soumissionnaire est lié par une convention collective ou par un autre instrument adéquat à ses travailleurs syndiqués, la convention collective ou l'instrument doit être valide pour la durée de la période proposée de tout contrat subséquent. La preuve documentaire de la convention collective ou de l'instrument doit être fournie dans leur offre. Le soumissionnaire doit fournir une lettre indiquant qu'il s'agit d'un établissement non syndique, s'il y a lieu.

6- Mettre à jour les critères d'évaluation techniques obligatoires TO1, TO2 et PR1 et les critères d'évaluation techniques cotés à l'annexe P

INSÉRER : La note suivante sera ajoutée à TO1, TO2 et PR1 à l'annexe P

Si le soumissionnaire est une coentreprise, l'exigence doit être satisfaite par le membre de la coentreprise qui construira les « travaux », comme indiqué dans l'énoncé des travaux joint à l'annexe « A » de la DP.

7- Ajouter le nouveau critère TO10 emplacement du chantier naval à l'annexe P Critères d'évaluation techniques obligatoires et Critères d'évaluation techniques cotés

INSÉRER : Le nouveau critère TO10 emplacement du chantier naval suivant dans l'annexe P Critères d'évaluation techniques obligatoires et Critères d'évaluation techniques cotés

No	Critères d'évaluation techniques obligatoires	
TO10	Emplacement du chantier naval Le soumissionnaire exécutant les travaux doit être un chantier naval situé géographiquement au Canada.	
	Échec	Passer

Solicitation No. - N° de l'invitation
F7013-220306/A
Client Ref. No. - N° de réf. du client
F7013-220306/A

Amd. No. - N° de la modif.
8
File No. - N° du dossier
040mc.F7013-220306/A

Buyer ID - Id de l'acheteur
040mc
CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

	Le soumissionnaire ne soumet pas de photo de Google Maps montrant la longitude et la latitude du chantier naval situé géographiquement au Canada et fournit l'adresse municipale	Le soumissionnaire soumet une photo de Google Maps montrant la longitude et la latitude du chantier naval géographiquement situé au Canada et fournit la adresse municipale
--	--	---

8- Mettre à jour les critères de notation à l'annexe P Critères d'évaluation techniques obligatoires et Critères d'évaluation techniques cotés

SUPPRIMER : Les critères de notation de l'annexe P dans leur intégralité

et

INSÉRER : Les critères de notation suivants à l'annexe P dans son intégralité

Note totale * la note de passage minimale est de 170	/280
---	-------------

9- Prolongez la date de clôture de la sollicitation du 18 janvier 2023 au 21 février 2023.

SUPPRIMER : La date de clôture de la sollicitation sur la première page de la modification précédente de la sollicitation 7 du 18 janvier 2023 à 14h00 HNE

et

INSÉRER : La nouvelle date de clôture de la sollicitation sur la première page de cette modification de la sollicitation 8 au 21 février 2023 à 14h00 HNE

10- Mettre à jour le document NSHRH Design Instruction and Guidance dans le cadre du paquet de données techniques

SUPPRIMER : Section 631.5 Système de revêtement de réservoir d'eau potable dans son intégralité

et

INSÉRER : Section 533.3 Réservoir de stockage d'eau douce

Ajouter une ligne, colonne "Numéro d'objet" 533.3.0-5 - Le réservoir d'eau douce doit être en acier inoxydable conformément aux norme de la Garde côtière canadienne «Welded Stainless Steel Non-Integral Potable Water Tank Fabrication and Repair Standard ». Présentement disponible en version anglaise seulement.

La norme sera ajouté au PDT et envoyé aux soumissionnaires qui ont demandé les documents techniques.