



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. 018
Client Reference No. - N° de référence du client F7013-220306	Date 2023-05-15
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 Daylight Saving Time EDT on - le 2023-05-19 Heure Avancée de l'Est HAE	
F.O.B. - F.A.B.	
Plant-Usine: <input type="checkbox"/> Destination: <input type="checkbox"/> Other-Autre: <input type="checkbox"/>	
Address Enquiries to: - Adresser toutes questions à: 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 l'invitation 17 est soumise à

1. Répondre aux questions des soumissionnaires pendant la période de sollicitation. Nouvelles questions et réponses de Q121 à Q125
2. Ajouter 7.40 Espace de bureau dans les installations de l'entrepreneur dans les clauses du contrat subséquent
3. Mettre à jour l'annexe P Critères d'évaluation techniques obligatoires et Critères d'évaluation techniques cotés

1- Répondre aux questions des soumissionnaires pendant la période de sollicitation. Nouvelles questions et réponses de Q121 à Q125.

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

INSÉRER : Les questions suivantes du soumissionnaire de l'annexe E et les réponses du Canada

ANNEXE "E"

QUESTIONS DU SOUMISSIONNAIRE ET RÉPONSES DU CANADA

Q1. En lien avec l'envergure du projet et afin de préparer une soumission qui répondra aux attentes du Canada, une prolongation de la date de dépôt des soumissions est demandée. Une prolongation de 45 jours est demandée, ce qui serait suffisant dans la perspective que les principaux fournisseurs répondent dans des délais acceptables.

A1. Afin d'adapter 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 répartition 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 ?

A2. 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 du développement de la conception (1B) en complétant la base de référence technique DED T-005.

Q3. Voir ci-dessous.

- 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.
 1. 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 PA/GA, veuillez confirmer si c'est pour activer le PAGA ou si c'est pour que le système PAGA coupe les sorties FDS
 - 1. De plus, les exigences de classe permettent de fournir un contact sans 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 indiquant l'emplacement exact de chaque appareil ?
 - 1. Remarque, cela peut être réalisé et est acceptable pour la classe à fournir par le SCMS, est-ce une alternative acceptable où 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 ?

A3. 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 a demandé une prolongation de (3) mois jusqu'à la date de clôture du 28 novembre 2022 pour pouvoir soumettre une soumission pour ce projet.

A4. Le Canada ne peut pas prolonger la fermeture davantage en raison d'autres activités d'approvisionnement liées à cette activité.

Q5. Pour la phase 1A, la GCC a-t-elle 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 NSFRV ?

A5. Conformément à la section 7.1.2 de l'EDT : « Le but de la phase 1A est d'examiner et de comprendre le développement de la conception à ce jour. Aucune avancée de conception ne se produira 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 DD M-006 Configuration et plan de gestion des changements. s'ils déterminent que des exigences spécifiques ou des aspects de conception doivent être revus du point de vue de la productibilité ou de la fabrication. Il incombe à l'entrepreneur de rationaliser le problème. Une fois compris et accepté par le Canada, l'entrepreneur est responsable de développer une solution. Le Canada examinera et pourra accepter la solution. » 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 le dossier de dessin 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 ?

A6. 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 SSI 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 ?

A7. L'étendue de l'équipement fourni est décrite dans la liste principale d'équipement que nous avons ajoutée au TDP (dernière colonne de la feuille de calcul ci-jointe). La feuille de calcul sera ajoutée au package TDP déjà disponible. Pour ceux qui ont demandé le package, ils le recevront automatiquement par e-mail.

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

A8. Veuillez contacter le SSI, 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 TDP fournissent suffisamment d'informations pour que les soumissionnaires puissent soumettre leur proposition.

Q10. Selon l'EDT, les articles 7.1.2 et 7.1.3, l'objectif de la phase 1A est pour l'entrepreneur d'évaluer et de comprendre le développement de la conception à ce jour et d'identifier si l'une des conceptions réalisées par RAL doit être réévaluée pour les besoins de production. Il n'est pas mentionné que l'intention de la phase 1A : examen de la conception est de vérifier la conception réalisée par RAL par rapport aux réglementations, aux exigences et aux recommandations du FEO, ou aux performances ciblées du navire. Il est encore moins mentionné qu'il s'agit d'une revue de conception dans le but de transférer la responsabilité de la conception à l'entrepreneur. Par contre, dans la DID T-001, il est mentionné que le rapport d'examen de la conception doit inclure une confirmation de la conformité de la conception par rapport aux exigences visées. Une identification de la nature des problèmes de conception identifiés, soit : non-conformité aux règles de la société de classification, non-conformité aux exigences réglementaires, contradiction entre les documents de conception, etc. Veuillez préciser le périmètre exact de la revue de conception. Est-ce que le Canada s'attend à ce que l'entrepreneur vérifie les plans, devis et documents faisant partie du contrat au regard de la réglementation et des performances visées ? Si oui, veuillez fournir la liste détaillée des performances (vitesse, stabilité, autonomie, future marge de poids, légèreté, échantillonnage de la structure, classe de glace, etc.) qui doivent être vérifiées par l'entrepreneur à cette étape.

A10. La portée exacte de l'examen de la conception est en partie décrite dans les sections 7.1.2 et 7.1.3 de l'EDT ainsi que mentionnée dans la DID T-001. La DED T-001 décrit les exigences d'analyse lors de l'examen de conception de la phase 1A. Les vérifications à effectuer sont celles décrites dans la DED T-001. En ce qui concerne cette demande de proposition, les documents, dessins, rapports et spécifications requis ont été fournis pour compléter la soumission. Lors de l'attribution du contrat, et selon les exigences de l'entrepreneur, les informations nécessaires pour effectuer l'examen de conception de la phase 1A seront fournies. En ce qui concerne le transfert de responsabilité, la section 7.36 Responsabilité totale du navire du système indique que l'entrepreneur est responsable de la conception à la livraison tel que présenté dans la DP.

Q11. Dans la DED T-005, il est mentionné qu'un modèle 3D du navire, s'il est développé conformément aux procédures de l'entrepreneur, devrait faire partie de la base technique. Il est donc entendu qu'un modèle 3D du navire qui n'est pas développé selon les procédures de l'entrepreneur évite cette exigence ?

A11. Si le modèle de produit 3D n'est pas développé par l'entrepreneur conformément à la DD T-005, il ne sera pas tenu de satisfaire aux exigences. CCG ne souhaite pas obtenir une copie du modèle de produit 3D. La GCC n'a besoin d'accéder au modèle de produit 3D développé (si développé) qu'à l'aide d'un logiciel de visualisation approprié (p. ShipExplorer pour ShipConstructor).

Q12. Dans la DID T-041, il est mentionné que le devis de construction doit être mis à jour pendant toute la durée du contrat. Le document intitulé NSFRV RFP Spec / NSFRV Design Instruction and Guidance doit-il être interprété comme la spécification de construction qui doit être mise à jour ?

A12. L'exigence de DED T-041 ne nécessite pas la mise à jour des documents intitulés NSFRV RFP Spec / NSFRV Design Instruction and Guidance. Les exigences DID indiquent que le constructeur doit

créer les spécifications de construction. Les documents RAL fournis doivent être utilisés comme point de départ.

Q13. Dans les plans RAL, il est mentionné dans les notes « faire référence au dossier de dessin et devis de Robert Allan Ltée dans son intégralité ». Veuillez fournir une copie de la spécification RAL. S'il n'est pas disponible, le document intitulé NSFRV RFP Spec / NSFRV Design Instruction and Guidance doit-il être interprété comme l'ensemble de spécifications RAL ?

A13. Oui, les documents intitulés NSFRV RFP Spec / NSFRV Design Instruction and Guidance doivent être interprétés comme étant le « cahier des charges » du RAL.

Q14. La DID T-096-2 indique que l'estimation du poids léger doit inclure une ventilation détaillée conformément à la structure de répartition du travail du navire. Est-ce pour mettre à jour l'estimation de poids du RAL ou l'entrepreneur doit-il faire sa propre estimation du poids léger et de la position du centre de gravité du navire à partir de 0, sur la base des plans et spécifications de conception du contrat et le mettre à jour tout au long du projet ?

A14. L'entrepreneur doit faire sa propre estimation du poids léger et la tenir à jour tout au long du projet.

Q15. Dans la DID T-201, il est mentionné que les dessins et les modèles doivent démontrer comment la disposition est conforme aux spécifications du fabricant d'équipement d'origine, aux spécifications contractuelles, 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? Veuillez fournir un exemple d'une telle démonstration.

A 15. L'exigence d'un modèle 3D est déjà dans la DID-201 comme il est indiqué. Un modèle 3D sera ajouté au package TDP.

Q16. Dans la DID T-207, il est mentionné que le rapport doit inclure un test de modèles hydrodynamiques. S'agit-il d'un test de réservoir physique ou un test numérique peut-il répondre à cette exigence ?

A16. Il s'agit d'un test numérique.

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

A17. Les données du CNRC seront fournies lors de l'attribution du contrat.

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

A18. Les documents demandés ne sont pas requis pour cette DP. Ce sont des documents internes de la GCC.

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

A19. Les informations seront fournies à ceux qui demandent l'accès aux documents techniques.

Q20. Dans l'ID 2839 du cahier des charges, il est mentionné que le NSFRV doit être conforme à la norme ASTM F1166-07, que se passe-t-il si la conception actuelle faite par RAL ne respecte pas certains aspects de cette norme, doit-elle être revue aux frais du Prestataire?

A20. L'ID d'article 2839 sera supprimé et ne s'applique plus à la liste des exigences.

Q21. Dans l'ID 3077, il est mentionné que les boîtes de prise d'eau doivent comporter des trous d'homme avec un couvercle en tôle boulonné. 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 ?

A21. Pour l'article ID 3077, les modifications suivantes s'appliquent : supprimer les mots « coffres marins ».

Q22. Dans ID 3445, il est mentionné que si les températures ne peuvent pas être contrôlées dans les limites, des solutions ou des méthodes d'atténuation doivent être présentées et acceptées par le Canada. Veuillez indiquer si ce travail de développement de solutions ou de méthodes et leur mise en œuvre feront l'objet d'un avis de modification.

A22. Les avis de modification ne s'appliquent que lorsqu'ils font référence à la section 7.24 Procédure pour les modifications de conception ou les travaux supplémentaires. Lors de la conception du navire, l'entrepreneur doit répondre à toutes les exigences prescrites. Lors de la conception et de la construction du navire, l'entrepreneur doit satisfaire à toutes les exigences prescrites. Les descriptions notées dans la colonne Conseils de conception sont fournies à titre informatif uniquement.

Q23. Dans la DID I-019, il est mentionné que les dessins d'après montage sont détaillés « dans la liste ci-jointe ». Veuillez fournir cette liste. Il est entendu que les schémas doivent être préparés en plans en relief (As-Fitted Drawing) et que les plans préparés dans le cadre des DID T-256, T-259, T291, selon les exigences de la DID M-017, ne doivent être mis à jour et faire partie des plans conformes. Il est entendu que les plans RAL doivent être préparés en plans surélevés (As-Fitted Drawing) et que les plans préparés dans le cadre des DID T-201, T-301, T-303, T-304, T-305, T - 405, tel qu'exigé par la DID M-019, n'a pas à être mis à jour et fait partie des plans conformes.

A23. Selon le DID I-019, paragraphe 2, la liste des dessins d'après exécution « sera finalisée à une date ultérieure ».

Q24. 522 – Brouillard d'eau :

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 ?

R 24. 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 – Extinction fixe au gaz :

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

A25. 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 de foyer à gaz fixe et le milieu sont dans le cahier des charges

Q26. 555.3 – Aérosol fixe

- 6494 - Remarques FirePro protection fixe contre les aérosols de l'espace tableau. 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 contre les aérosols dans cet espace ?

A26. 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 Plan de Sécurité Incendie 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 - Disposition de l'équipement électrique principal 61500 - fait référence au dessin 50001 3D MACHINERY ARRANGEMENT. Toutefois, ce dernier ne fait pas partie du paquet de plans transmis par le maître d'ouvrage. Est-il possible de recevoir le dessin 50001 3D MACHINERY ARRANGEMENT ?

A27. Le dessin 50001 3D Machinery Arrangement sera inclus dans le package de documents techniques et envoyé à ceux qui ont déjà demandé le package.

Q28. À la section 9.1 de l'énoncé des travaux, « l'étendue de l'équipement à fournir par chacun de ces SSI a été précisée au cours de leurs processus de sélection concurrentiels respectifs et peut être consultée à l'appendice 1 de l'annexe A ». un appendice 1 joint à l'appendice A doit être soumis, mais il nous est impossible de localiser cette annexe. Pouvez-vous nous l'envoyer ?

A28. Les informations sont incluses dans la liste intitulée "Major Equipment List" des documents techniques. Les soumissionnaires doivent également confirmer auprès des SSI pour valider les listes d'équipements.

Q29. Au critère d'évaluation technique obligatoire MT7, le Canada demande un plan de gestion de projet tel que défini dans la DED M-001. Le Canada veut-il un exemple de plan de gestion de projet pour un projet similaire ou le soumissionnaire fournit-il un plan de gestion de projet lié au projet NSFRV, car cela n'est demandé que 30 jours après l'attribution du contrat ailleurs dans la DP.

A29. Les soumissionnaires doivent fournir un plan de gestion de projet lié au projet NSFRV.

Q30. Est-ce qu'une liste des vannes incluses dans les différents circuits est disponible, incluant le type de vanne, la quantité, le type de système, les dimensions, le matériel demandé, etc. ? Si oui, veuillez nous l'envoyer.

A30. Non, cependant de nombreuses données sont incluses dans les dessins.

Q31. Pour les « Critères d'évaluation techniques obligatoires – TM2 », 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 ?

A31. 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 TM2.

Q32. Nous demandons que la date de clôture de l'appel d'offres en question soit prolongée d'un (1) mois supplémentaire en raison de la complexité du cahier des charges, plus particulièrement des exigences relatives à l'ILS et aux DID afférents.

A32. La date de clôture de l'appel d'offres sera prolongée jusqu'au 18 janvier 2023.

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

A33. La date de clôture de l'appel d'offres sera prolongée jusqu'au 18 janvier 2023.

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

SUPPRIMER : Section 2.4 Demandes de renseignements - Demande de soumissions de la demande de soumissions

et

INSÉRER : La section suivante 2.4 Demandes de renseignements - Demande de soumissions

Toutes les demandes de renseignements doivent être soumises par écrit par courriel à l'autorité contractante (stephane.deslauriers@tpsgc-pwgscc.gc.ca) au plus tard à **14 h HNE le 11 janvier 2023** . Les demandes reçues après cette heure peuvent ne pas recevoir de réponse.

Les soumissionnaires doivent mentionner aussi précisément que possible l'article numéroté de la demande de soumissions auquel la demande de renseignements se rapporte. Les soumissionnaires doivent prendre soin d'expliquer chaque question avec suffisamment de détails pour permettre au Canada de fournir une réponse précise. Les demandes techniques de nature « exclusive » doivent porter clairement la mention « exclusive » sur chaque élément concerné. Les articles identifiés comme exclusifs seront traités comme tels, sauf si le Canada détermine que la demande n'est pas de nature exclusive. Le Canada peut modifier les questions ou demander au soumissionnaire de le faire, de sorte que la nature exclusive de la question soit éliminée et que la demande puisse être répondue avec copie à tous les soumissionnaires. Les demandes de renseignements qui ne sont pas soumises sous une forme pouvant être distribuée à tous les soumissionnaires pourraient ne pas recevoir de réponse de la part du Canada.

Toute clarification ou modification de la demande de soumissions résultant des questions et réponses sera incluse en tant que modification à la demande de soumissions.

3- Prolonger 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 du 18 janvier 2023 à 14h00 HNE

Q34. Est-il possible d'obtenir le "Plan de gestion acoustique DID T-004 NSFRV" ?

A34. 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 de gestion acoustique RAL n'est pas pertinent pour ce contrat.

Q35. Est-il possible d'obtenir le « 219-087 DID T005 - Rapport de gestion acoustique » ?

A35. Il a été ajouté au TDP et envoyé aux soumissionnaires qui ont demandé le package.

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

A36. Au cours de l'examen de la conception de la phase 1A, paragraphe 7.1.2, l'objectif est « d'évaluer et de comprendre le développement 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 quels espaces le Canada considère les espaces humides ?

A37.

1. Lavabos ,
2. Laboratoire humide ,
3. Blanchisserie
4. Vestiaire, et
5. cuisine

Q38. Il est mentionné dans la liste d'équipements du "Schéma du ballast de cale et du système d'incendie" p. 2, le système de traitement de ballast de liste d'équipement est facultatif. Il est également présent dans le schéma présenté p. 6. Le navire doit-il être livré avec le système de traitement du ballast ou le système est-il conçu pour un éventuel ajout ?

A38. 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. La DID T-208 stipule que la procédure d'alignement doit détailler les procédures à utiliser pour tous les composants de l'arbre et de la boîte de vitesses et que tous les jeux de roulement doivent être enregistrés. Il semble que la DID T-208 telle qu'elle est écrite s'applique à la propulsion de type hélice, arbre, boîte de vitesses et moteur et non à la propulsion L-Drive. Le Canada s'attend-il à recevoir une procédure d'alignement des composants internes du L-Drive ou une procédure d'installation des L-Drive ?

A39. Le Canada ne s'attend pas à recevoir des procédures d'alignement, des calculs ou des données pour les composants internes de l'entraînement en L, à moins que cela se rapporte directement à l'entretien ou à la réparation tel que défini dans les DID des SLI. Le Canada s'attend à ce que toutes les procédures, tous les calculs ou toutes les données d'alignement pour l'installation des entraînements en L et de leurs composants respectifs (c'est-à-dire le moteur) soient fournis tels qu'ils ont été élaborés par le chantier naval et SSI.

Q40. À l'article 7.36 de la DP, il est mentionné que l'entrepreneur doit conserver l'entière responsabilité des systèmes du navire, cependant le Canada ne définit pas ce qu'est un système. La tenue en mer, la

forme de la coque, la disposition structurale et l'échantillonnage sont-ils considérés par le Canada comme faisant partie d'un système?

A40. La tenue en mer et la forme de la coque ne constituent pas un système tel que défini dans la section 7.36 de la DP. Cependant, la structure et les échantillonnages font partie de la responsabilité totale du système tel que décrit dans la section 7.36 de la DP.

Q41. Étant donné que la liste des plans conformes sera finalisée à une date ultérieure et qu'aucune liste n'est disponible, il est entendu que les plans conformes feront l'objet d'une demande de modification de conception et que l'Entrepreneur n'inclut pas les plans conformes dans son prix. Sinon, si le Canada souhaite que les plans conformes à la DID I-019 soient inclus dans le prix, fournir une liste préliminaire des plans conformes qui servira de base contractuelle et qui pourra être modifiée par une demande de changement de conception.

A41. La liste des dessins conformes à l'exécution, telle qu'indiquée dans la DED I-019, nécessitera une demande de modification de conception et le prix peut être omis de la soumission.

Q42. Annexe B – Partie 6 - Le tableau de répartition des coûts de la partie 6 de l'annexe B semble incomplet. Le tableau répertorie de nombreux éléments requis pour créer le NSFRV, 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 FSR d'ailleurs) ? Les coûts des sous-traitants doivent-ils être entrés dans la colonne de main-d'œuvre ou la colonne de matériel ?

A42. Le tableau de répartition des coûts à l'annexe B, partie 6 doit être fourni et sera utilisé comme référence dans le contrat. Cependant, les informations fournies ne seront pas utilisées dans le cadre du processus d'évaluation des offres. Pour l'évaluation financière c'est le tableau 1 de l'annexe « B » qui doit être rempli et il sera évalué.

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 ITP d'un projet précédent, n'est-ce pas ?

A43. Oui, fournissez un échantillon d'ITP d'un projet précédent.

Q44. Annexe P – PR1 - Il y a une contradiction entre la description générale des critères d'évaluation et les critères de cotation.

Le soumissionnaire fournit la preuve qu'il a la capacité éprouvée dans la construction de navires d'une complexité similaire à celle du NSFRV 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.

A44. Oui, l'expérience requise pour atteindre la cote de points peut être démontrée en utilisant un ou plusieurs navires. À titre d'exemple, le navire no 1 satisfait aux exigences A et B, le navire no 2 satisfait aux exigences C et D et le navire no 3 satisfait à l'exigence E. S'il est démontré que les trois navires satisfont aux cinq exigences comme décrit, alors le maximum de points serait attribué.

Q45. Annexe-P – TM7 - Le plan de gestion de projet mentionné à l'annexe-P, TM7 – n'est-il qu'un exemple de plan de gestion de projet d'un projet précédent (identique au PR9) ?

A45. 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 CDRL, le plan de gestion de la maturité de l'ingénierie (EMM) est appelé à être produit au besoin. L'EMM sera-t-il considéré comme terminé à l'issue de la phase 1 ou de la phase 2 ? En d'autres termes, ce DID doit-il être complet pour passer à la phase de construction ou continue-t-il dans la phase de construction ?

A46. L'EMM n'est pas requis lors de la soumission de l'offre. L'EMM peut être nécessaire pour que l'entrepreneur décrive son cadre pour planifier et mesurer l'avancement du développement de la conception NSFRV depuis la phase initiale de développement de la conception jusqu'au début de la production. Il est supposé qu'au moment où le navire entre en production, tous les risques de conception doivent avoir été minimisés, car d'autres modifications affecteront les éléments en construction dans le chantier naval.

Q47. Pouvez-vous fournir la liste des pièces de rechange opérationnelles pour un (1) an souhaitée afin d'assurer l'uniformité entre les soumissionnaires ? Pouvez-vous énumérer les éléments qui devraient être inclus dans l'élément 7 (Tous les autres services) et l'élément 8 (Administration) ?

A47. La liste des pièces de rechange opérationnelles ne peut pas être fournie à ce stade. Il sera développé au cours du contrat. Aux fins de l'appel d'offres, le montant à indiquer pour l'article 5 doit utiliser un pour cent (1 %) du montant indiqué à l'article 1 NSFRV - Tableau des prix 1.

Q48. Le Canada souhaite-t-il que le calendrier des étapes soit complété au moment de la soumission de la soumission?

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

- À quel prix de l'Annexe B – Base de paiement devrions-nous nous référer?

- Quelle est la différence entre la colonne « Prix unitaire ferme » et la colonne « Prix ferme total » à chaque étape ?

A48. 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 : Les montants à identifier dans ce tableau ne doivent-ils pas correspondre à un élément de l'Annexe B - Base de paiement ? Nous comprenons que ce ne sont que les détails de certains prix que le Canada a ciblés, indépendamment des coûts totaux du projet dans son ensemble.

A49. 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 Paiements d'étape.

Q50. Annexes B : Est-il possible d'organiser une rencontre des soumissionnaires afin que le Canada puisse expliquer à tous ses attentes concernant ces annexes, tableaux, échéancier, tarifs et la relation entre eux ?

A50. Voir les réponses aux questions 47 à 49 pour des explications supplémentaires. Le Canada a examiné la demande et, compte tenu de notre charge de travail actuelle, il nous est impossible de planifier une réunion avec tous les soumissionnaires.

Q51. Annexe O, article 11, contrat de travail valide : La « période de travail » comprend-elle la période de garantie ?

A51. Oui, la "période de travail" inclut la période de garantie. Tous les travaux requis (le cas échéant) pendant la période de garantie doivent être effectués par l'entrepreneur et avoir un contrat de travail valide conformément à la section 5.2.5.

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

A52. Le but est d'initier la discussion et d'évaluer les travaux qui seront demandés à l'entrepreneur. Des réunions ultérieures aideront à évaluer les progrès et les dates de soumission peuvent être révisées. Les demandes de projet préliminaires ou préliminaires sont basées sur l'expérience tirée des contrats précédents.

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

A53. L'entretien et l'analyse des tâches doivent être effectués en combinaison et en discussion avec les FEO et l'entrepreneur selon les modes de fonctionnement du navire.

Q54. DID I-019 : Vous demandez des plans d'après montage 12 MAAC, il est techniquement impossible de fournir les plans d'après montage avant la construction du navire. Veuillez consulter l'exigence de première soumission 12 MAAC.

A54. Le but est d'initier la discussion et d'évaluer les travaux qui seront demandés à l'entrepreneur. Des réunions ultérieures aideront à évaluer les progrès et les dates de soumission peuvent être révisées. Les demandes de projet préliminaires ou préliminaires sont basées sur l'expérience tirée des contrats précédents.

Q55. DD I-006 : Est-il possible de nous envoyer la structure de répartition des actifs générique de la GCC ?

A55. L'ABS sera ajouté au paquet de données techniques et sera envoyé à ceux qui ont demandé le paquet. Le fichier Excel est un exemple basique et doit être complété en fonction des équipements utilisés lors de la construction du navire.

Q56. Que signifie le terme GFx dans DID M-001 ? Cela signifie-t-il un équipement fourni par le gouvernement ?

A56. 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 une divergence entre l'article 7.1.2 de l'EDT, R5 et R36 de l'annexe (question des soumissionnaires et réponses du Canada) avec R10 et la description du contenu du rapport d'examen de la conception tel que spécifié dans SD T-001. En effet, selon l'item 7.1.2 de l'EDT et R5 et R36, lors de la revue de la phase 1A de la conception il n'est pas nécessaire dans cette phase de vérifier la performance mais seulement de s'assurer que les équipements que l'entrepreneur propose d'intégrer à la construction permettra au navire de répondre aux performances prévues par le concepteur (RAL). Cependant, la description du contenu du rapport de revue de conception à la DED T-001 impose à l'entrepreneur de confirmer que la conception est conforme aux exigences visées (item c de la DED T-001). En d'autres termes, il est demandé à l'entrepreneur dans son rapport de revue de conception de confirmer que la conception réalisée par RAL est conforme aux exigences visées, aux performances visées dans le contrat et de fournir une indication détaillée des problèmes de conception au regard de la réglementation, de la société de classification et autres exigences. DED T-001 est donc demandé à l'entrepreneur de revoir l'ensemble de la conception de RAL et de confirmer qu'elle est conforme aux règlements et aux exigences du contrat. Est-ce que le 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 l'équipement sélectionné par l'entrepreneur est compatible avec la conception faite par RAL?

A57. Selon la section 7.1.2 de l'EDT, le Canada exige que l'entrepreneur « évalue et comprenne l'évolution de la conception à ce jour et commente les points préoccupants de la conception » et se conforme ainsi aux exigences du contrat. L'A5 a fourni plus de détails qui appuient, si nécessaire, la ou les demandes de changement liées à l'élaboration de la conception. 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. .

Q58. L'annexe A-1 exige que l'entrepreneur fournisse les produits livrables décrits dans les DED suivants avant la réunion d'examen de la conception : T-000 Matrice de conformité, T-001 Rapports d'examen de la conception, T-042 Politiques de marge, T-051 Gamme de carburant, T- 073 Bruit et vibrations, T-079 Analyse de stabilité, T-096-1 Rapports de poids, T-096-2 Estimation du poids des navires légers et T-093-3 Programme de contrôle du poids. En demandant ces produits livrables dans la phase 1A, le Canada demande-t-il à l'entrepreneur dans la phase d'examen de la conception de confirmer que la performance prévue par le concepteur RAL est réalisable en termes de stabilité, de légèreté, d'autonomie, de bruit et de vibrations ?

A58. Oui, le Canada demande d'évaluer la conception de RAL dans les domaines spécifiques détaillés dans les DID respectives et de vérifier/confirmer si la performance est réalisable.

Q59. Selon A40 de l'annexe (Question des soumissionnaires et réponses du Canada), la disposition de la structure et son échantillonnage du navire font partie de l'entière responsabilité des systèmes du navire et selon l'article 7.36 de la DP, ceux-ci deviennent l'entière responsabilité de le contracteur. Étant donné que la conception du navire, dont la structure et l'échantillonnage sont faits par RAL et que selon l'article 7.1.2 de l'EDT, il n'est pas requis de l'entrepreneur de vérifier la conception faite par RAL, comment le Canada transfère-t-il la responsabilité de l'agencement de la structure du navire à l'entrepreneur sans audit ? Les éléments de la conception du RAL que l'entrepreneur n'est pas tenu de vérifier devraient demeurer la responsabilité du Canada, sinon cela revient à imposer la responsabilité du RAL pour la conception du

Canada à l'entrepreneur sans que l'entrepreneur ait la possibilité de vérifier la conformité aux exigences du contrat.

A59. La réponse 40 répond spécifiquement à la question associée aux systèmes qui sont ou ne sont pas définis dans cette DP. Selon la section 7.1.2 de l'EDT, l'entrepreneur est tenu d'évaluer le développement de la conception du RAL, y compris l'agencement de la structure et son échantillonnage tel qu'indiqué en A40. L'entrepreneur a la possibilité d'évaluer et de comprendre tous les éléments de conception RAL conformément à 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 sélectionnée 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 ?

A60. 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 TDP 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 d'ajouter une évaluation de conception ou de construction à un point dans PR2 ?

A61. Oui, nous ajouterons la mention « conception ou construction » dans la section pour l'évaluation des points sauf pour la notation de cinq (5) points.

Q62. En référence à l'Annexe B – Calendrier des étapes de paiement de la DP, nous suggérons de simplifier le calendrier des étapes de paiement en allant strictement sur la base suivante :

1 - Attribution du marché / début des travaux : 5%

2 - Avancement mensuel progressif du projet : Paiement mensuel

Ce mode de paiement est utilisé dans certains des autres projets au Canada et se traduit par une gestion simplifiée du processus de paiement et de l'avancement des jalons.

Cette méthode réduit les coûts financiers que le soumissionnaire doit prévoir dans sa soumission suite à son analyse de l'impact des modalités de paiement et de sa trésorerie pour le projet.

A62. Le Canada a organisé plusieurs réunions de demandes de renseignements (DDR) avec l'industrie. Ce calendrier de paiement a pris en considération les recommandations et suggestions proposées et le présent tableau en est le résultat final.

Q63. Quelle est la portée et la présentation prévues de la CDRL DID-I-011 Chapitre 1 – Détails du système ? S'agit-il d'un aperçu général du navire compilé à partir du contenu CDRLR DID (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 ?

A63. Pour la DID 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 références applicables serait acceptable.

Q64. Veuillez confirmer que la CDRL DID-I-011 Chapitre 2 - Les détails du concept de maintenance seront fournis par la GCC, ou est-ce que cela devrait être un résultat de l'analyse des tâches de maintenance de la CDRL DID-I-010 ?

A64. La DED I-011 Chapitre 2 – Concept de maintenance doit être un résultat basé sur la DED I-009 Liste des tâches de maintenance initiale 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 FEO spécifiques.

Q65. Notre sous-traitant ILS 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 CDRL DID-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 ?

A65. Tel qu'indiqué dans la DID I-011 section 3 Instructions de préparation, les versions de travail et « La version finale des fiches de détails des tâches de maintenance doivent être fournies en format Microsoft Excel et PDF ». Ainsi, la DID I-011 Chapitre 6 – Tâche de maintenance Les fiches détaillées 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 ?

A66. Un échantillon selon la DED I-011 Chapitre 6 - Fiche détaillée de la feuille de tâches d'entretien sera ajouté au dossier TDP et envoyé aux soumissionnaires qui en ont déjà fait la demande.

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

A67. 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 :

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

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

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

DID I-011, pg 6 of 9, Para 2 – supprimer le dernier énoncé suivant : « Notez qu'il s'agit d'un terme Maximo. »

Q68. Pour PR4, comment 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 ?

A68. L'item PR4 sera supprimé de la liste des critères d'évaluation techniques cotés. De plus, l'item no TM10 sera supprimé de la liste des critères d'évaluation techniques obligatoires. L'IPC sera porté à 1,5 % de la valeur totale du contrat avec les paiements d'étape correspondants. Pour plus d'informations sur l'IPC, 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.

A69. Le poids des principaux équipements présélectionnés par le Canada a été pris en compte dans la conception actuelle. Les augmentations de poids, le cas échéant, seront gérées et atténuées par l'utilisation des DID T-079 Stability Analysis, T-096-1 Weight Report, T-096-2 Lightship Weight Estimate et T-096-3 Weight Control Program. le 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 DID doit être effectuée au début de la phase d'examen de la conception. Le chantier naval est tenu de respecter les spécifications et les performances dans les limites des contraintes prévues au contrat.

2- Mettre à jour les jalons 18, 23a et 23b dans le tableau B2 : Paiements d'étape à l'annexe B – Base de paiement

SUPPRIMER: Tableau B2 : Paiements d'étape à l'annexe B – Base de paiement dans son intégralité

et

INSÉRER : Le tableau B2 suivant : Paiements d'étape à l'annexe B – Base de paiement dans son intégralité

Tableau B2 : Paiements d'étape

Jalon #	Description du jalon	%	Prix unitaire ferme (taxes applicables en sus)	Prix total ferme (taxes applicables en sus)
	Phase 1 – Achèvement de la conception	dix%		
1	Démarrer Rencontre : 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 Canada. Conformément à l'EDT 7.1.2 à 7.1.4 et 7.1.8 ; DID T-001 Rapports d'examen de conception	2,75 %	\$	\$
3	Phase 1B : développement continu de la conception complété et accepté par le Canada. Conformément à l'énoncé des travaux 7.1.5, 7.1.6 et 7.1.8 ; DED T-005 Base technique	3%	\$	\$
4	Phase 1C : Ingénierie de production complété et accepté par Canada. Conformément à l'EDT 7.1.8	3,5 %	\$	\$

	Phase 2 - Construire	72%		
5	Commande de matériaux d'acier de construction et d'aluminium en poids	2%	\$	\$
6	Livraison de matériel d'acier de construction et d'aluminium par lester	8%	\$	\$
7	Commande de machines de propulsion par bateau mis au	2%	\$	\$
8	Livraison de machines de propulsion par bateau mis au	6%	\$	\$
9	Commande d'électricité Équipement Colis par bateau - groupes électrogènes, principal standard et énergie stockage système (ESS)	2%	\$	\$
dix	Livraison de Électrique Équipement Colis par bateau - groupes électrogènes, principal standard et énergie stockage système (ESS)	7%	\$	\$
11	Coque, pont et timonerie enfermés et acceptés par Canada	15%	\$	\$
12	Prime déménageurs installés dans le navire	6%	\$	\$
13	Prime déménageurs acceptés par Canada	4%	\$	\$
14	L'équipement du navire a été installé et accepté par le Canada	dix%	\$	\$
15	Navire terminé et prêt à être lancé	dix%	\$	\$
	Livraison et acceptation	18%	\$	\$
16	Lancement du navire, tous les tests et essais complétés et acceptés par	5%	\$	\$
17	Provisoire Acceptation complète et acceptée par Canada	3%	\$	\$
18	Livraison et acceptation à destination	2,5 %	\$	\$
19	Livraison de opérationnel pièces de rechange	1%	\$	\$
20	Tous les éléments du dossier de données techniques livrés et acceptés par le Canada	1%	\$	\$
21	Tous l'entraînement complété et accepté par Canada	1%	\$	\$

22	Achèvement de la garantie de 12 mois période et la période de 2 ans pour l'ensemble des composants mécaniques et électriques du groupe motopropulseur, des supports élastiques du groupe motopropulseur et de toutes les sous-bases incorporées dans le moteur de propulsion ou les	3%	\$	\$
23.a	Achèvement d'un rapport de mise à part volontaire autochtone qui démontre que 0,75 % du prix du contrat a été respecté et que les rapports sont acceptés par le	0,75 %	\$	\$
23.b	Achèvement d'un rapport d'engagement volontaire autochtone démontrant que 0,75 % du prix du contrat a été respecté et que les rapports sont acceptés par le Canada	0,75 %	\$	\$

3- Mettre à jour le paragraphe 1 de la partie 1 de l'annexe K – Formulaire d'attestation du volet Participation autochtone

SUPPRIMER: Paragraphe 1 de la partie 1 de l'annexe K dans son intégralité

et

INSÉRER : Le paragraphe 1 suivant de la partie 1 de l'annexe K dans son intégralité

Le soumissionnaire convient qu'au moins 1,50 % du coût total estimatif du contrat doit être sous-traité à des entreprises autochtones. Reportez-vous à l'exemple de composantes de participation autochtone acceptables sous 2.6(b) et à l'annexe « J » pour les définitions.

4- Supprimer TM10 à l'annexe P - Critères d'évaluation techniques obligatoires et critères d'évaluation techniques cotés

SUPPRIMER : PR2 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 : La PR2 suivante dans l'annexe P dans son intégralité

Non	Critères d'évaluation cotés	Maximum de points disponibles
-----	-----------------------------	-------------------------------

PR2	Le soumissionnaire a une expérience antérieure dans la conception ou la construction et l'intégration d'un système de propulsion hybride (le système hybride implique un système de production d'énergie à batterie-diesel)			/15
Évaluation par points				
0	5	dix	15	
Le soumissionnaire n'a pas d'expérience avec les navires électriques hybrides ou diesel	Le soumissionnaire a de l'expérience dans le radoub d'un navire hybride au cours des cinq (5) dernières années	Le soumissionnaire a de l'expérience dans la conception ou la nouvelle construction (en cours) d'un navire hybride ou diesel-électrique au cours des cinq (5) dernières années	Le soumissionnaire a de l'expérience dans la conception ou la nouvelle construction et la livraison d'un navire hybride ou diesel-électrique au cours des cinq (5) dernières années	

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.

A70. 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 « tous les autres services » et « l'administration ». Il n'est pas clair si « tous les 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 d'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 ?

A71. Oui, les tarifs « Tous les 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 CVC ou de RIR dans cette demande de soumissions.

A72. 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?

A73. Le Canada n'acceptera pas les soumissions des chantiers navals à l'extérieur du Canada.

Q74. Les critères obligatoires TM1 et TM2 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 JV dans le chantier naval de laquelle le NSFRV sera physiquement construit peut être utilisée pour satisfaire TM1, TM2, PR1, PR2 et PR3.

A74. 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 TM1, TM2, 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 TM1, TM2, PR1, PR2 et PR3.

A75. 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), en vertu 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 TM1, TM2, PR1, PR2 et PR3.

A76. 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 admissible à soumettre une offre.

A77. 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.

A78. 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 à balayage abrasif conforme aux 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 ?

A79. 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 au dessin, 34000R2 WheelHouse Arrangement à la note 2, de se référer à l'article 340 et l'article 900 du devis. Ces parties de la citation manquent. Pouvez-vous nous envoyer ces sections, ou nous donner la référence à jour ?

A80. 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 English 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 de l'échappement Le système doit être en acier inoxydable. Cependant, le dessin : "219-087 76000R5 Machinery Exhaust Arrangement.pdf" demande :

MATÉRIAUX : SELON LE MANUEL DE SÉLECTION DES MATÉRIAUX DU SYSTÈME DE TUYAUTERIE DE LA GCC :

1. DRAINS D'ÉCHAPPEMENT : ACIER AU CARBONE, SCH. 40, SMLS ASTM A 1 06 GR B, ANSI B36.10

2. SOUS LE HAUT DE L'ENTONNOIR : ACIER AU CARBONE, SCH. 20, SMLS ASTM A 1 06 GR B, ANSI B36.10

3. TUYAU EXTERNE : ACIER INOXYDABLE, SCH 1 OS, SMLS ASTM A312 GR 316L, ANSI B36.19

La tuyauterie d'échappement à l'intérieur du récipient, sous le dessus de la cheminée, doit-elle être en acier au carbone ou en acier inoxydable ?

A81. 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. Dans 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 le cahier des charges (/NSFRV/NSFRV RFP Spec), le paquet de plans et la liste des principaux équipements n'y figurent pas.

Nous avons constaté quelques incohérences entre ces documents et nous aimerions connaître la priorité des trois documents techniques cités. Est-il possible de nous confirmer ?

A82. Les documents techniques mentionnés font partie de l'énoncé des travaux, annexe A, paragraphe 3.5 sous la description du « dossier de conception technique » qui sont fournis aux soumissionnaires sur demande. La section 7.12 de la DP énumère l'énoncé des travaux comme « l'article (f) de l'annexe A, Énoncé des travaux (EDT) ».

Q83. NSFRV Design Instruction and Guidance, Version : 1.0, 101.6 – Steelwork : « Pour tous les espaces susceptibles d'être exposés à de l'air ambiant à basse température pendant de longues périodes, les limites extérieures de la coque et de la superstructure doivent inclure de l'acier adapté aux applications à basse température. les limites de la salle d'échantillonnage océanique et doivent comprendre de l'acier adapté aux applications à basse température. » Peux-tu mieux préciser l'emplacement ? Pouvez-vous définir la nuance d'acier à utiliser ?

A83. 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 qui est de -15 °C (température minimale quotidienne moyenne de l'air (MDLT) = -5 °C). .

Q84. NSFRV Design Instruction and Guidance, Version : 1.0, 101.6 - Acier de construction : "Les plaques d'acier aux emplacements soumis à des charges hors plan ou à des déchirures lamellaires doivent présenter des propriétés de qualité "Z" sur toute l'épaisseur. Pouvez-vous préciser la liste de ces emplacements ?

A84. 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. Dessin #71000, 219-087 71000R4 Fuel System Diagram.pdf : Réservations : #1&2. Manque d'informations pour établir un prix. Les composants doivent-ils être inclus ou exclus de l'offre ?

A85. Le prix des composants doit être inclus dans le prix de l'offre.

Q86. Les informations techniques et financières des intégrateurs (ISU) manquent toujours, à moins d'un mois du dépôt du dossier. Ces informations sont cruciales pour pouvoir compléter notre offre, travailler sur une stratégie de sourcing et finaliser nos exigences obligatoires, d'autant plus que ces documents n'arrivent qu'à la période des fêtes. Un report de la soumission de l'offre est donc demandé au Canada pour s'assurer que le Canada a la meilleure offre de chaque fournisseur (chantier naval).

A86. Voir la réponse à Q78.

Q87. Nous comprenons que les documents demandés à CDRL seront livrés en cours de contrat dans la langue des livrables demandés. Cependant, nous comprenons également qu'il ne peut être exigé par le Canada, pays à deux langues officielles, d'exiger ces livrables dans l'une ou l'autre langue à l'étape de la soumission. Par exemple, les M-001 et M-002 seront livrés lors de la soumission en français, alors qu'ils seront traduits par la suite si le contrat nous est attribué. Notre interprétation est-elle correcte ?

A87. 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 liste complète des non-substituts. Est-il possible d'avoir une précision sur les informations à compléter ?

A88. La ligne 5 de l'annexe Q sera supprimée.

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

SUPPRIMER : Section 1.2 Résumé de la DP dans son intégralité

et

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

1.2 Résumé

1. L'exigence est :

- a) Le ministère des Pêches et des Océans (MPO) et la Garde côtière canadienne (GCC) ont besoin de construire et de livrer (1) nouveau navire côtier de recherche sur les pêches (NSFRV). La fonction principale du NSFRV est la science océanographique. Les missions secondaires nécessitent des capacités compatibles avec la recherche et le sauvetage et l'intervention environnementale.
- b) Exécuter des travaux imprévus autorisés par le pouvoir adjudicateur pendant la durée du contrat.

2. Cette demande de soumissions exige que les soumissionnaires utilisent le service CPC Connect fourni par la Société canadienne des postes pour transmettre leur soumission par voie électronique. Les soumissionnaires doivent se reporter à la partie 2 intitulée Instructions à l'intention des soumissionnaires et à la partie 3 intitulée Instructions pour la préparation des soumissions de la demande de soumissions pour de plus amples renseignements.

3. Le Programme de contrats fédéraux (PCF) pour l'équité en matière d'emploi s'applique à cet approvisionnement; reportez-vous à la Partie 5 – Attestations et renseignements supplémentaires, à la Partie 7 – Clauses du contrat subséquent et à l'annexe intitulée Programme de contrats fédéraux pour l'équité en matière d'emploi - Certification .

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 et administrateurs et toute autre information connexe, au besoin. Consulter la section 4.21 du Guide des approvisionnements pour obtenir des renseignements supplémentaires sur les dispositions relatives à l'intégrité.

5. Le besoin est exempté des dispositions de l'Accord sur les marchés publics de l'Organisation mondiale du commerce (AMP-OMC), c'est-à-dire que la construction et la réparation navales sont exclues du champ d'application de l'annexe 7, Notes générales, 1. (a) . Le besoin est assujéti à 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, tel qu'indiqué à l'annexe « R ». De plus, les équipements détaillés à l'annexe « R » ont été sélectionnés dans le cadre d'un processus concurrentiel; la Demande d'identification des fournisseurs potentiels (RFID) pour le système de propulsion (F7013-200032/B) et les équipements de pont (F7013-200032/C). Ce processus est nécessaire pour que la GCC remplisse son mandat d'innovation et d'écologisation en plus d'assurer l'intégration des équipements clés dans le navire.
10. Ce marché comprend une composante de participation autochtone (CIP) obligatoire dans le cadre du programme Stratégie d'approvisionnement auprès des entreprises autochtones .

3- Ajouter la section 1.6 Restriction sur les soumissions à la DP

INSÉRER : La 1.6 Restriction suivante sur les soumissions à la DP dans son intégralité

1.6 Restriction sur les enchères

Il s'agit d'une demande de soumissions pour la construction de navires dont le déplacement est inférieur à 1 000 tonnes . 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 non combattants ne sont pas admissibles à soumissionner. Par conséquent, ni Irving Shipbuilding Inc., Vancouver Shipyards Company Ltd., ni aucune de leurs filiales ou sociétés affiliées, ni la personne qui contrôle l'une d'entre elles (« filiale », « société affiliée », « contrôle » et « personne » ne sont tous tels que définis dans la Loi canadienne sur les sociétés par actions, LRC 1985, c C-44 tel que modifié) est admissible à présenter une soumission ou à se voir attribuer un contrat pour les travaux de la présente demande de soumissions. En soumettant une soumission dans le cadre de cette demande de soumissions, un soumissionnaire atteste qu'il se conforme à la restriction ci-dessus. C'est une condition de tout contrat résultant de cette sollicitation que si cette attestation est fautive, qu'elle soit faite sciemment ou non, le Canada aura le droit, conformément aux dispositions de défaut du contrat subséquent, de résilier le contrat subséquent pour manquement.

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

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

et

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

4.2.1 Évaluation des offres techniques

La soumission technique sera évaluée en fonction des critères techniques obligatoires de l'annexe « P » - Critères techniques obligatoires et des critères techniques cotés.

les livrables obligatoires qui doivent être soumis avec la soumission du soumissionnaire pour être évaluée comme recevable sont résumés à l'annexe « O » - D e l i v e r a b l e s / Certifications _____
_____ – O 1 Liv r a b l e s _ _ _ Liste de contrôle . _ _ _

Le Canada se réserve le droit de demander des renseignements à l'appui de toute exigence de soumission. Le soumissionnaire est chargé de répondre à chaque exigence de manière suffisamment approfondie pour permettre une analyse et une évaluation complètes par l'équipe d'évaluation. La soumission sera jugée recevable si elle satisfait 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 Contrat de travail valide de la DP

SUPPRIMER : Section 6.4 Contrat de travail valide de la DP dans son intégralité

6.4 Contrat de travail valide

Si le soumissionnaire a un contrat de travail, ou un autre instrument approprié, en place avec toute sa main-d'œuvre syndiquée, il doit être valide pour la période proposée de tout contrat subséquent. Une preuve documentaire de l'accord ou un instrument approprié doit être fourni avec leur offre. Le soumissionnaire doit fournir une lettre indiquant qu'il s'agit d'un établissement non syndiqué, le cas échéant.

6- Mettre à jour les critères d'évaluation techniques obligatoires TM1, TM2 et PR1 et les critères d'évaluation techniques cotés à l'annexe P

INSÉRER : La note suivante sera ajoutée à TM1, TM2 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 nouvel emplacement du chantier naval TM10 à l'annexe P Critères d'évaluation techniques obligatoires et Critères d'évaluation techniques cotés

INSÉRER : Le nouvel emplacement du chantier naval TM10 suivant dans l'annexe P Critères d'évaluation techniques obligatoires et Critères d'évaluation techniques cotés

Non	Critères d'évaluation techniques obligatoires	
TM10	Emplacement du chantier naval Le soumissionnaire exécutant les travaux doit être un chantier naval situé géographiquement au Canada.	
	Échouer	Passer
	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 image de Google Maps montrant la longitude et la latitude du chantier naval géographiquement situé au Canada et fournit l'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

Score total * la note de passage minimale est de 170	/280
---	-------------

9- Prolonger 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 le 21 février 2023 à 14h00 HNE

10- Mettre à jour le document NSFRV Design Instruction and Guidance dans le cadre du TDP.

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 construit en acier inoxydable conformément à la norme de la GCC : Welded Stainless Steel Non-Integral Potable Water Tank Fabrication and Repair Standard.

La norme fera partie du TDP et sera envoyée à tous ceux qui en auront déjà fait la demande.

Q89. Dans la modification 8 de l'invitation, il est fait mention de la suppression de la clause 6.4 Convention collective valide. Devons-nous comprendre que nous ne soumettons plus la preuve de notre convention collective valide tel que demandé à l'annexe O (à la ligne 11) ?

A89. L'exigence énumérée à l'annexe O Livrables/Certifications, article no 11 sera supprimée.

Q90. Pour l'annexe P ainsi que l'annexe O, recevrons-nous une mise à jour de ces appendices ou simplement supprimer et ajouter les détails indiqués dans la modification 8 de l'invitation ?

A90. Les soumissionnaires doivent mettre à jour les annexes en fonction des modifications apportées à chaque modification de l'invitation.

Q91. Avec la nouvelle date de clôture du 21 février 2023, cela aura-t-il un impact sur le planning des travaux ? Changement de date de début/fin de travail ? Si tel est le cas, nous devons modifier notre horaire en conséquence.

A91. La date de début et de fin des travaux est de l'attribution du contrat à deux (2) ans après la livraison et l'acceptation du navire conformément à 7.4.1. La date de clôture de l'appel d'offres ne change pas la période de travail du contrat.

Q92. Veuillez confirmer la notation de classe NSFRV ? À l'ID 2791, il est mentionné que le NSFRV doit être conforme aux normes Lloyd's Register (LR) : +100A1 Research, ice class E, X LMC, HYBRID POWER. Sur le plan 219-087-21000R3 Midship Section, page 2, il n'y a pas de croix maltaise dans la notation de classe.

Nous comprenons que le "+" devant le 100A1 et le "X" devant le LMC signifient la Croix de Malte, cependant dans le Midship aucune Croix de Malte n'est indiquée.

Le Canada souhaite-t-il avoir un navire dans la notation de classe ✕ 100A1 Research, Ice Class E, ✕ LMC (Hybrid Power) ?

A92. La notation de classe est ✕ 100A1 Research, Ice Class E, ✕ LMC (HYBRID POWER).

Q93. Les soumissionnaires peuvent-ils ajouter des éléments supplémentaires qu'ils souhaitent protéger à l'annexe R - Ajustement économique des prix et ajustement du taux de change ?

A93. De nouveaux articles ne peuvent pas être ajoutés à la liste de l'annexe R.

Q94. Possible de nous indiquer la date limite pour les questions dans la section 2.4 en fonction de la nouvelle date de clôture du 21 février 2023 ?

A94. La section 2.4 sera mise à jour avec une nouvelle date limite pour les demandes de renseignements. La date limite sera le 13 février 2023 à 14 h HNE.

2- Mise à jour de la section 2.4 Demandes de renseignements - Demande de soumissions de la DP

SUPPRIMER : Section 2.4 - Demandes de renseignements - Demande de soumissions dans son intégralité
et

INSÉRER : La section 2.4 suivante - Demandes de renseignements - Demande de soumissions dans son intégralité

Toutes les demandes de renseignements doivent être soumises par écrit par courriel à l'autorité contractante (stephane.deslauriers@tpsgc-pwgsc.gc.ca) au plus tard à **14 h HNE le 13 février 2023** . Les demandes reçues après cette heure peuvent ne pas recevoir de réponse.

Les soumissionnaires doivent mentionner aussi précisément que possible l'article numéroté de la demande de soumissions auquel la demande de renseignements se rapporte. Les soumissionnaires doivent prendre soin d'expliquer chaque question avec suffisamment de détails pour permettre au Canada de fournir une réponse précise. Les demandes techniques de nature « exclusive » doivent porter clairement la mention « exclusive » sur chaque élément concerné. Les articles identifiés comme exclusifs seront traités comme tels, sauf si le Canada détermine que la demande n'est pas de nature exclusive. Le Canada peut modifier les questions ou demander au soumissionnaire de le faire, de sorte que la nature exclusive de la question soit éliminée et que la demande puisse être répondue avec copie à tous les soumissionnaires. Les demandes de renseignements qui ne sont pas soumises sous une forme pouvant être distribuée à tous les soumissionnaires pourraient ne pas recevoir de réponse de la part du Canada.

Toute clarification ou modification de la demande de soumissions résultant des questions et réponses sera incluse en tant que modification à la demande de soumissions.

3- Mettre à jour l'Annexe O - Livrables/Certifications

SUPPRIMER : Article 11 de l'Annexe O - Livrables/Certifications

Modification de l'invitation 10

1. Mettre à jour le titre de l'annexe G

SUPPRIMER : Annexe G – Procédure pour les travaux imprévus dans son intégralité

et

INSÉRER : Annexe G – Procédure pour les travaux supplémentaires dans son intégralité

2. Mettre à jour la section 1.2 – Résumé

SUPPRIMER : Annexe G – Procédure pour les travaux imprévus dans son intégralité

et

INSÉRER : Annexe G – Procédure pour les travaux supplémentaires dans son intégralité

1.2 Résumé

1. L'exigence est :

- a) Le ministère des Pêches et des Océans (MPO) et la Garde côtière canadienne (GCC) ont besoin de construire et de livrer (1) nouveau navire côtier de recherche sur les pêches (NSFRV). La fonction principale du NSFRV est la science océanographique. Les missions secondaires nécessitent des capacités compatibles avec la recherche et le sauvetage et l'intervention environnementale.
 - b) Exécuter des travaux supplémentaires autorisés par le pouvoir adjudicateur pendant la durée du contrat.
2. Cette demande de soumissions exige que les soumissionnaires utilisent le service CPCCconnect fourni par la Société canadienne des postes pour transmettre leur soumission par voie électronique. Les soumissionnaires doivent se reporter à la partie 2 intitulée Instructions à l'intention des soumissionnaires et à la partie 3 intitulée Instructions pour la préparation des soumissions de la demande de soumissions pour de plus amples renseignements.
3. Le Programme de contrats fédéraux (PCF) pour l'équité en matière d'emploi s'applique à cet approvisionnement; reportez-vous à la Partie 5 – Attestations et renseignements supplémentaires, à la Partie 7 – Clauses du contrat subséquent et à l'annexe intitulée Programme de contrats fédéraux pour l'équité en matière d'emploi - Certification .
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 et administrateurs et

toute autre information connexe, au besoin. Consulter la section 4.21 du Guide des approvisionnements pour obtenir des renseignements supplémentaires sur les dispositions relatives à l'intégrité.

5. Le besoin est exempté des dispositions de l'Accord sur les marchés publics de l'Organisation mondiale du commerce (AMP-OMC), c'est-à-dire que la construction et la réparation navales sont exclues du champ d'application de l'annexe 7, Notes générales, 1. (a) . 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 exécutés dans un chantier naval situé au Canada.
9. Cette demande de propositions comprend l'utilisation de noms commerciaux ou de marques de commerce sans permettre des produits équivalents, à titre exceptionnel, tel qu'indiqué à l'annexe « Q ». L'équipement détaillé à l'annexe « Q » a été sélectionné dans le cadre de la phase de demande d'identification de fournisseurs potentiels (RFID) de l'approvisionnement NSFRV, qui consistait en une RFID concurrentielle pour identifier des intégrateurs de systèmes uniques pour le système de propulsion (F7013-200032/B) et l'équipement de pont (F7013-200032/C). Ce processus est nécessaire pour que la GCC remplisse son mandat d'innovation et d'écologisation et pour assurer l'intégration des équipements clés dans le navire.
10. Ce marché comprend une composante de participation autochtone (CIP) obligatoire dans le cadre du programme Stratégie d'approvisionnement auprès des entreprises autochtones.

3. Mettre à jour la section 1.6 - Restrictions sur les appels d'offres et les sous-contrats

SUPPRIMER : Section 1.6 - Restriction sur les enchères dans son intégralité

et

INSÉRER : La section 1.6 suivante - Restrictions sur les appels d'offres et les sous-contrats dans son intégralité

1.6 Restrictions sur les soumissionnaires et les sous-traitants

Il s'agit d'une demande de soumissions pour la construction d'un navire de moins de 1 000 tonnes en léger déplacement. Les chantiers navals sélectionnés par le Canada dans le cadre de la Stratégie nationale de construction navale pour la construction de navires de plus de 1000 tonnes de déplacement léger, à savoir Irving Shipbuilding Inc. et Vancouver Shipyards Company Ltd., ou l'une de leurs filiales ou sociétés affiliées respectives ou toute personne qui contrôle l'une d'entre elles (« filiale », « affilié », « contrôle » et « personne » sont tous définis dans la Loi canadienne sur les sociétés par actions, LRC 1985, ch. C-44, telle que modifiée) :

(1) ne sont pas éligibles, y compris dans le cadre d'une coentreprise ou d'un partenariat, à soumissionner ou à se voir attribuer le contrat résultant de la présente demande de soumissions ; et

(2) dans la mesure où l'expérience ou les capacités des sous-traitants sont des critères d'évaluation obligatoires ou cotés dans la présente demande de soumissions, ne sont pas éligibles pour satisfaire à ces critères.

En soumettant une soumission dans le cadre de cette demande de soumissions, un soumissionnaire atteste qu'il se conforme aux restrictions ci-dessus et s'engage à maintenir cette attestation pendant toute la durée du contrat. Le Canada déclarera une soumission non recevable ou déclarera un entrepreneur en défaut dans l'exécution de l'une de ses obligations en vertu du contrat si une attestation faite par le soumissionnaire s'avère fautive, qu'elle ait été faite sciemment ou non, pendant la période d'évaluation des soumissions ou pendant la durée du contrat.

4. Ajouter la section 7.38 – Restrictions sur la sous-traitance

INSÉRER : Section 7.38 – Restrictions à la sous-traitance dans son intégralité

7.38 Restrictions à la sous-traitance

L'entrepreneur ne doit pas sous-traiter ou permettre la sous-traitance de toute partie des travaux, y compris un contrat conclu par un sous-traitant à tout niveau pour exécuter toute partie des travaux, à Irving Shipbuilding Inc., Vancouver Shipyards Company Ltd. ou l'un de leurs filiales ou sociétés affiliées respectives, ou toute personne qui contrôle l'une d'entre elles (« filiale », « société affiliée », « contrôle » et « personne » sont tous définis dans la Loi canadienne sur les sociétés par actions, LRC 1985, ch. C-44, telle que modifiée.), sauf si le contrat de sous-traitance se limite à la fourniture de services de gestion de programmes de construction navale, de conception, d'ingénierie, de gestion de la chaîne d'approvisionnement, de soutien logistique intégré ou d'assurance qualité.

5. Ajouter la section 7.39 - Contrat de défense

INSÉRER : Section 7.39 - Contrat de défense dans son intégralité

Clause du Guide des CCUA A9006C (2012-07-16), Contrat de défense

6. Mettre à jour le tableau des prix à l'annexe B - Base de paiement

SUPPRIMER : Tableau des prix dans son intégralité

et

INSÉRER : Tableau des prix révisé dans son intégralité

Tableau des prix

1

Article #	Description	Prix
		CDN\$
1	Concevoir et construire le NSFRV conformément aux exigences de l'énoncé des travaux à l'annexe A comprend les coûts de main-d'œuvre, de matériel, d'équipement et d'ingénierie	\$

2	Coût de transport du NSFRV jusqu'à la base de la GCC à Sorel, Québec	\$
3	Ensemble de données techniques pour le NSFRV	\$
4	Formation pour le NSFRV	\$
5	Un (1) an de pièces de rechange opérationnelles pour le NSFRV	\$
Tableau des prix totaux 1 (somme des éléments 1 à 5)		\$
Remarque : La somme des articles 1 à 5 deviendra le prix contractuel de l'offre gagnante.		

Tableau des prix
2

Article #	Description	Taux horaire heures (CDN\$)	Nombre d'heures *	Total en \$ CA (Taux horaire X nombre d'heures)
6	Toutes les autres prestations	\$	100 heures	\$
7	Administration	\$	100 heures	\$
Tableau des prix totaux 2 (Somme des articles #6 et #7)				\$

* Le nombre d'heures indiqué pour les points 6 et 7 ci-dessus est à des fins d'évaluation seulement. Le taux horaire est un taux ferme pour la durée du contrat.

Prix total évalué	Total en \$ CA
Prix total évalué (somme du tableau des prix totaux 1 et du tableau des prix totaux 2)	\$

7. Mettre à jour la section 7.4.1 - Période du contrat

SUPPRIMER : Section 7.4.1 - Période du Contrat dans son intégralité

et

INSÉRER : La section 7.4.1 suivante - Période du contrat dans son intégralité

7.4.1 Période du contrat

La période du contrat s'étend de la date d'attribution du contrat à deux (2) ans . après livraison et acceptation . La période de garantie est de 12 mois à compter de la date de livraison et d'acceptation . L'ensemble des composants mécaniques et électriques du groupe motopropulseur, les supports élastiques du groupe motopropulseur et toutes les sous-bases incorporées au moteur de propulsion ou aux dispositifs d'engrenage doivent être couverts par une garantie de deux (2) ans à compter de l'acceptation du navire par le Canada.

Le navire doit être livré dans les 3 ans suivant l'attribution du contrat.

8. Mettre à jour la clause SACC 2030 – Conditions générales

SUPPRIMER : Section 7.12 - Priorité des Documents et Section 7.2.1 - Conditions Générales dans son intégralité

et

INSÉRER : La section 7.12 - Priorité des documents et la section 7.2.1 - Conditions générales suivantes dans leur intégralité

7.12 Priorité des documents

En cas de divergence entre le libellé de tout document apparaissant sur la liste, le libellé du document qui apparaît en premier sur la liste a priorité sur le libellé de tout document qui apparaît par la suite sur la liste.

- a) les statuts ;
- b) les conditions générales supplémentaires 1028 (2010-08-16), Construction de navires – prix ferme;
- c) les Conditions générales supplémentaires 4006 (2010-08-16) L'entrepreneur détient les droits de propriété intellectuelle sur les renseignements originaux ;
- d) les Conditions générales 2030, (2022-12-01) , Conditions générales - Complexité supérieure - Biens ;
- e) les Conditions générales 1031-2, (2012 - 07 - 16), Principes des coûts contractuels ;
- f) Annexe « A », Énoncé des travaux (EDT);
- g) Annexe « B », Base de paiement ;
- h) Annexe « C », Programme de contrats fédéraux pour l'équité en matière d'emploi - Attestation de soumission
- i) Annexe « D », Liste des sous-traitants ;
- j) Annexe « E », Questions des soumissionnaires et réponses du Canada (le cas échéant);
- k) Annexe « F », Exigences en matière d'assurance ;
- l) Annexe « G », Procédure pour les travaux supplémentaires ;
- m) Annexe « H », Garantie ;
- n) Annexe « I », Formulaire
- o) Annexe « J », Renseignements généraux sur la composante de participation autochtone ;
- p) Annexe « K », Formulaire de certification de la composante de participation autochtone ;
- q) Annexe « L », Le plan de la composante de participation autochtone (IPC) ;
- r) Annexe « M », Exigences relatives à la certification autochtone ;
- s) Annexe « N », Rapports sur la composante de la participation autochtone ;
- t) Annexe « R », Ajustement économique des prix et ajustement du taux de change ;
- u) l'offre de l'entrepreneur en date du _____ (insérer la date de l'offre), telle que modifiée _____ (insérer la ou les dates des modifications, s'il y a lieu) .

7.2.1 Conditions générales

2030 (2022-12-01), Conditions générales - complexité supérieure - biens, s'appliquent au contrat et en font partie intégrante et sont modifiées comme suit :

Supprimer la section 22 (2014-09-25) Garantie, dans son intégralité et la remplacer par ce qui suit :

Malgré l'inspection et l'acceptation des travaux par ou au nom du Canada et sans restreindre toute autre disposition du contrat ou toute condition, garantie ou disposition imposée par la loi, l'entrepreneur garantit que, pendant 12 mois, sauf indication contraire dans le contrat, les travaux seront exempts de tout défaut de conception, de matériaux ou de fabrication et seront conformes aux exigences du contrat. L'ensemble des composants mécaniques et électriques du groupe motopropulseur, les supports élastiques du groupe motopropulseur et toutes les sous-bases incorporées dans le moteur de propulsion ou les dispositifs d'engrenage doivent avoir une garantie de 2 ans qui commence à compter de l'acceptation du navire par le Canada. La période de garantie commence à la date de livraison ou, si la réception a lieu à une date ultérieure, à la date de réception. En ce qui concerne les biens du gouvernement non fournis par l'entrepreneur, la garantie de l'entrepreneur ne s'étendra qu'à leur incorporation appropriée dans les travaux.

1. Aux fins de la garantie, l'acceptation aura lieu conformément à l'annexe « H » - Garantie.
2. L'entrepreneur, à la demande du Canada, doit remplacer ou réparer à ses propres frais tout ouvrage fini, à l'exception des problèmes du gouvernement incorporés dans les travaux, qui devient défectueux ou qui ne respecte pas les exigences du contrat en raison d'une fabrication, de matériaux ou de matériaux défectueux ou inefficaces. fabrication.
3. En cas de défectuosité ou de non-conformité d'une partie des travaux pendant la période de garantie, l'entrepreneur, à la demande du Canada, doit dès que possible réparer, remplacer ou autrement réparer à sa propre discrétion et aux frais la partie des travaux jugée défectueuse ou non conforme aux exigences du contrat.
4. L'entrepreneur convient de transmettre au Canada, et d'exercer au nom du Canada, toutes les garanties sur les matériaux fournis ou détenus par l'entrepreneur qui dépassent les périodes indiquées ci-dessus.
5. Les travaux ou toute partie des travaux jugés défectueux ou non conformes seront retournés à l'usine de l'entrepreneur pour remplacement, réparation ou remise en état. Toutefois, lorsque, de l'avis du Canada, il n'est pas opportun d'enlever les travaux de leur emplacement, l'entrepreneur doit effectuer les réparations nécessaires ou réparer les travaux à cet endroit. Dans de tels cas, l'entrepreneur sera payé le coût juste et raisonnable (y compris les frais de déplacement et de subsistance raisonnables) encouru pour ce faire, sans allocation de profit, moins un montant égal au coût de la correction du défaut ou de la non-conformité au Usine de l'entrepreneur.
6. Le Canada doit payer les frais de transport associés au retour des travaux ou de toute partie des travaux à l'usine de l'entrepreneur conformément au paragraphe 3. L'entrepreneur doit payer les frais de transport associés à l'envoi du remplacement ou au retour des travaux ou d'une partie des travaux lorsqu'ils sont rectifiés à le point de livraison spécifié dans le contrat ou à un autre endroit indiqué par le Canada.
7. L'entrepreneur doit remédier à toutes les données et tous les rapports relatifs à toute correction ou remplacement en vertu de la présente section, y compris les révisions et la mise à jour de toutes les données, manuels, publications, logiciels et dessins concernés demandés en vertu du contrat, sans frais pour le Canada.

8. Si l'entrepreneur ne remplit pas l'une ou l'autre des obligations décrites dans la présente section dans un délai raisonnable suivant la réception d'un avis, le Canada aura le droit de remédier ou de faire remédier aux travaux défectueux ou non conformes aux frais de l'entrepreneur. Si le Canada ne souhaite pas corriger ou remplacer les travaux défectueux ou non conformes, une réduction équitable sera effectuée dans le prix du contrat.
9. La période de garantie est automatiquement prolongée de la durée de toute période ou périodes où l'Œuvre est indisponible pour utilisation ou ne peut pas être utilisée en raison d'un défaut ou d'une non-conformité pendant la période de garantie initiale. La garantie s'applique à toute partie de l'Ouvrage réparée, remplacée ou autrement réparée conformément au paragraphe 2, pour le plus élevé de :
 - a. la période de garantie restante, y compris l'extension, ou
 - b. 90 jours ou toute autre période pouvant être spécifiée à cette fin par accord entre les Parties.

Référez-vous à l'Annexe « H » – Garantie pour les procédures de réclamation de défaut de garantie et à l'Annexe « I » – Formulaire pour le formulaire de réclamation de garantie.

9. Mettre à jour la section 7.24 - Procédures de modification de conception ou de travaux supplémentaires

SUPPRIMER : Section 7.24 - Procédures de modification de conception ou de travaux supplémentaires dans son intégralité

et

INSÉRER : La section 7.24 suivante - Procédures de modification de conception ou de travaux supplémentaires dans son intégralité

7.24 Procédures de modification de conception ou de travaux supplémentaires

L'entrepreneur reconnaît par les présentes que le Canada peut exiger que l'entrepreneur exécute des travaux supplémentaires à tout moment et de temps à autre pendant le présent contrat en plus des travaux identifiés à l'annexe « A ». Les travaux supplémentaires pourraient inclure, mais sans s'y limiter :

- (a) Les ajouts ou variations aux travaux, y compris les modifications de conception ; et
- (b) Abandonner ou modifier toute partie des travaux.

Si des travaux supplémentaires sont requis, la procédure de traitement des « travaux supplémentaires » doit être conforme à la clause B5007C datée du 2010-01-11. Toutes les négociations doivent être terminées et les travaux supplémentaires autorisés sur le formulaire PWGSC - TPSGC 1686 avant le début des travaux, à moins que et jusqu'à ce que l'autorité contractante autorise spécifiquement le début des travaux supplémentaires, par écrit, avant la fin des négociations et le remplissage du formulaire PWGSC - TPSGC 1686.

L'entrepreneur doit exécuter les travaux supplémentaires selon les mêmes termes et conditions du contrat. Les travaux supplémentaires seront négociés en utilisant les taux de main-d'œuvre et les majorations contenus dans le contrat.

L'entrepreneur peut demander une modification aux travaux pour examen par le Canada en soumettant une demande de proposition de modification à l'autorité contractante.

Les prolongations de la date de livraison en raison des travaux supplémentaires (imprévus) approuvés doivent être présentées au moment de la proposition et à la satisfaction de l'autorité contractante, sinon les prolongations de la date de livraison ne seront pas prises en considération.

Travaux supplémentaires sans frais : Nonobstant ce qui précède, si le Canada juge opportun d'apporter des modifications raisonnables aux travaux pendant la durée des travaux, à condition que la modification soit ordonnée avant le début de la partie particulière des travaux à laquelle le Canada fait référence et n'implique aucune frais supplémentaires pour l'entrepreneur, ces modifications doivent être apportées par l'entrepreneur sans frais supplémentaires pour le Canada.

Incorporation de travaux supplémentaires ou de modifications de conception : lorsque des travaux supplémentaires, y compris des modifications de conception, ont été convenus par les parties, les modifications qui en résultent doivent être intégrées aux travaux, et :

- (a) Être soumis à toutes les dispositions du Contrat ;
- (b) Ne dégage pas l'entrepreneur de son obligation de s'assurer que le navire satisfait à toutes les exigences de performance énoncées dans le document sur les exigences des systèmes et n'affecte pas la date de livraison, sauf indication contraire dans le formulaire PWGSC - TPSGC 1686 concernant ces travaux supplémentaires. ou changement de conception.

De plus, se référer à l'Annexe « G » - Procédure pour les travaux supplémentaires.

10. Mise à jour TM10 – Emplacement du chantier naval

SUPPRIMER : TM10 - Emplacement du chantier naval dans son intégralité

et

INSÉRER : Le TM10 suivant – Emplacement du chantier naval dans son intégralité

TM10	Emplacement du chantier naval Le soumissionnaire qui construira le NSFRV doit être un chantier naval situé géographiquement au Canada. Si le soumissionnaire est une coentreprise, l'exigence TM10 doit être satisfaite par le membre de la coentreprise qui construira le NSFRV, comme indiqué dans l'énoncé des travaux joint à l'annexe « A » de la DP.	
	Échouer	Passer
	Ne soumet pas de photo de Google Maps montrant la longitude et la latitude du chantier naval géographiquement situé au Canada et ne fournit pas l'adresse municipale	Soumet une image de Google Maps montrant la longitude et la latitude du chantier naval géographiquement situé au Canada et fournit l'adresse municipale

11. Mettre à jour TM1 dans l'annexe P Critères d'évaluation techniques obligatoires et critères d'évaluation techniques cotés

SUPPRIMER : TM1 à l'annexe P Critères d'évaluation techniques obligatoires et critères d'évaluation techniques cotés dans leur intégralité

et

INSÉRER : Le TM1 suivant dans l'annexe P Critères d'évaluation techniques obligatoires et Critères d'évaluation techniques cotés dans son intégralité

Le soumissionnaire fournit la preuve qu'il dispose de l'espace physique pour construire et lancer un navire d'une longueur hors tout d'au moins 32 mètres ou plus, d'une largeur d'au moins 10,5 mètres, d'un tirant d'eau d'au moins 3,4 mètres, d'une hauteur hors tout* d'au moins 18 750 mètres et un déplacement du navire léger d'au moins 500 tonnes métriques conformément à l'annexe A de l'EDT. L'exigence peut être satisfaite en fournissant des exemples de navire(s), de structure de dessin de construction, de documents de certification, etc.

Si le soumissionnaire est une coentreprise, l'exigence TM1 doit être satisfaite par le membre de la coentreprise qui construira le NSFRV tel que détaillé dans l'énoncé des travaux joint à l'annexe « A » de la DP.

*

REMARQUE : la hauteur totale fait référence à la distance entre le bas du skeep et le haut de la structure du mât

12. Mettre à jour TM2 dans l'annexe P Critères d'évaluation techniques obligatoires et Critères d'évaluation techniques cotés

SUPPRIMER : TM2 à l'annexe P Critères d'évaluation techniques obligatoires et critères d'évaluation techniques cotés dans leur intégralité

Et

INSÉRER : Le TM2 suivant dans l'annexe P Critères d'évaluation techniques obligatoires et Critères d'évaluation techniques cotés dans son intégralité

Le soumissionnaire fournit la preuve qu'il a la capacité éprouvée dans la construction et le lancement d'au moins un (1) navire d'une longueur d'au moins 24 mètres qui est capable de se déplacer et de se diriger par ses propres moyens tout en fournissant un logement tel que défini dans l'instruction de conception. et Document d'orientation de son équipage au cours des dix (10) dernières années

Si le soumissionnaire est une coentreprise, l'exigence TM2 doit être satisfaite par le membre de la coentreprise qui construira le NSFRV tel que détaillé dans l'énoncé des travaux joint à l'annexe « A » de la DP.

13. Mettre à jour PR1 dans l'annexe P Critères d'évaluation techniques obligatoires et Critères d'évaluation techniques cotés

SUPPRIMER : PR1 à l'annexe P Critères d'évaluation techniques obligatoires et critères d'évaluation techniques cotés dans leur intégralité

Et

INSÉRER : Le PR1 suivant dans l'annexe P Critères d'évaluation techniques obligatoires et Critères d'évaluation techniques cotés dans son intégralité

Le soumissionnaire fournit la preuve qu'il a la capacité éprouvée dans la construction de navires d'une complexité similaire à celle du NSFRV au cours des dix (10) dernières années. Les exigences peuvent être satisfaites avec une facture de vente, des dessins, une enveloppe d'entretien, une certification, des photos d'équipement sur le dessus de l'équipement ou autrement.

REMARQUE : la « complexité similaire » peut être décrite comme un navire qui répond à A) ,B) ,C) ,D) et E)

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

14. Ajouter la clause 7.40 Garantie aux clauses du contrat subséquent

INSÉRER : La garantie 7.40 suivante aux clauses du contrat subséquent dans son intégralité

7. 40 Garantie

L'entrepreneur doit suivre les procédures et le processus de garantie définis à l'annexe H – Garantie.

Modification de l'invitation 11

1- Prolonger la date de clôture de la sollicitation du 21 février 2023 au 7 mars 2023.

SUPPRIMER : La date de clôture de la sollicitation sur la première page de la modification précédente de la sollicitation 8 du 21 février 2023 à 14h00 HNE

et

INSÉRER : La nouvelle date de clôture de la sollicitation sur la première page de cette modification de la sollicitation 11 le 7 mars 2023 à 14h00 HNE

2- Mise à jour de la section 2.4 Demandes de renseignements - Demande de soumissions de la DP

SUPPRIMER : Section 2.4 - Demandes de renseignements - Demande de soumissions dans son intégralité

et

INSÉRER : La section 2.4 suivante - Demandes de renseignements - Demande de soumissions dans son intégralité

Toutes les demandes de renseignements doivent être soumises par écrit par courriel à l'autorité contractante (stephane.deslauriers@tpsgc-pwgsc.gc.ca) au plus tard à **14 h HNE le 27 février 2023** . Les demandes reçues après cette heure peuvent ne pas recevoir de réponse.

Les soumissionnaires doivent mentionner aussi précisément que possible l'article numéroté de la demande de soumissions auquel la demande de renseignements se rapporte. Les soumissionnaires doivent prendre soin d'expliquer chaque question avec suffisamment de détails pour permettre au Canada de fournir une réponse précise. Les demandes techniques de nature « exclusive » doivent porter clairement la mention « exclusive » sur chaque élément concerné. Les articles identifiés comme exclusifs seront traités comme tels, sauf si le Canada détermine que la demande n'est pas de nature exclusive. Le Canada peut modifier les questions ou demander au soumissionnaire de le faire, de sorte que la nature exclusive de la question soit éliminée et que la demande puisse être répondue avec copie à tous les soumissionnaires. Les demandes de renseignements qui ne sont pas soumises sous une forme pouvant être distribuée à tous les soumissionnaires pourraient ne pas recevoir de réponse de la part du Canada.

Toute clarification ou modification de la demande de soumissions résultant des questions et réponses sera incluse en tant que modification à la demande de soumissions.

Modification de l'invitation 12

1- Prolonger la date de clôture de la sollicitation du 7 mars 2023 au 30 mars 2023.

Solicitation No. - N° de l'invitation
F7013-220306/A 1 4040mc
Client Réf. N° - N° de réf. du client
F7013-220306/A

Amd. N° - N° de la modif.
17
File No. - N° du dossier
040mc.F7013-220306/A

Buyer ID - Identifiant de l'acheteur
CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

SUPPRIMER : La date de clôture de la sollicitation sur la première page de la modification précédente de la sollicitation 11 du 7 mars 2023 à 14h00 HNE

et

INSÉRER : La nouvelle date de clôture de la sollicitation sur la première page de la modification de la sollicitation 12 au 30 mars 2023 à 14h00 HAE

2- Mise à jour de la section 2.4 Demandes de renseignements - en période de soumission de la DP

SUPPRIMER : Section 2.4 - Demandes de renseignements - en période de soumission dans son intégralité

and

INSÉRER: La section 2.4 suivante - Demandes de renseignements - en période de soumission dans son intégralité

Toutes les demandes de renseignements doivent être soumises par courriel à l'Autorité Contractante (stephane.deslauriers@tpsgc-pwgsc.gc.ca) au plus tard le **20 mars 2023 à 14h HAE**. 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.

Modification de l'invitation 13

1- Prolonger la date de clôture de la sollicitation du 30 mars 2023 au 1 mai 2023.

SUPPRIMER : La date de clôture de la sollicitation sur la première page de la modification précédente de la sollicitation 12 du 30 mars 2023 à 14h00 HAE

et

INSÉRER : La nouvelle date de clôture de la sollicitation sur la première page de la modification de la sollicitation 13 au 1 mai 2023 à 14h00 HAE

2- Mise à jour de la section 2.4 Demandes de renseignements - en période de soumission de la DP

SUPPRIMER : Section 2.4 - Demandes de renseignements - en période de soumission dans son intégralité

and

INSÉRER: La section 2.4 suivante - Demandes de renseignements - en période de soumission dans son intégralité

Toutes les demandes de renseignements doivent être soumises par courriel à l'Autorité Contractante (stephane.deslauriers@tpsgc-pwgsc.gc.ca) au plus tard le **20 avril 2023 à 14h HAE**. 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.

Modification de l'invitation 14

Q95. Quelle est la définition de « logement pour son équipage » selon l'exigence obligatoire TO2?

R95. À des fins d'évaluation, le TO2 comprend une exigence de «logement de l'équipage» d'au moins 3 cabines de nuit pour les membres d'équipage, ainsi que 2 toilettes de cabine, une cuisine et tout les équipements qui comprennent les systèmes auxiliaires requis pour soutenir un équipage au cours d'un voyage de plusieurs jours, y compris, mais sans s'y limiter, les eaux noires et grises, la production et la distribution d'eau douce domestique et le CVC. (voir l'annexe P mise à jour)

Q96. Pourquoi la disposition relative au logement de l'équipage est-elle incluse dans le critère obligatoire TO2? En revanche, dans la plus récente DP d'un navire de taille similaire (Grand remorqueur naval) dont la conception devait également avoir des logements pour l'équipage, la section sur l'expérience de construction du navire exigeait seulement que le soumissionnaire ait construit un navire avec des systèmes d'eaux grises et noires. L'autorité contractante envisagerait-elle de remplacer la partie logement de l'équipage de TO2 par une exigence de système d'eaux noires et grises?

R96. Le Canada n'envisagera pas de remplacer la partie logement de l'équipage du TO2 par une exigence de système d'eaux noires et grises. Conformément à R95, l'exigence d'une expérience antérieure avec le logement de l'équipage à TO2 est inférieure au logement de l'équipage réel à construire dans le cadre du contrat subséquent. Compte tenu des exigences du navire à construire dans le cadre du contrat subséquent, il est légitime et raisonnable que le Canada exige un niveau minimal d'expérience pertinente en matière de logement de l'équipage.

Les ministères fédéraux ont leur propre ensemble d'exigences et les critères d'évaluation sont basés sur les performances et exigences spécifiques du navire. Le Grand remorqueur naval n'a pas les mêmes exigences en matière d'hébergement (navire de jour) que le NSHRH (navire de nuit). Le NSHRH doit être capable de transporter un effectif de 3 officiers et 8 membres d'équipage res, il doit également inclure une endurance de 33 jours en mer à une vitesse économique ou 7920 milles nautiques tel que requis dans le profil opérationnel, la mission du NSHRH et sa conformité avec la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, L.C. 2001, voyages à proximité du littoral, classe I, commerce intérieur, classe II [from DIG line # 2788]

Q97. En quoi l'obligation d'avoir une expérience préalable de construction de navire en matière d'hébergement de l'équipage pour soumissionner sur un navire doté de divers systèmes d'une complexité considérable (contrairement aux modules d'hébergement), est-elle conforme à l'article 503.5 f) de l'Accord de libre-échange canadien?

R97. Une expérience préalable en construction, y compris le logement de l'équipage, est essentielle pour répondre aux principales exigences opérationnelles du navire, à sa mission et à son mandat. Ainsi, il est inclus comme une exigence obligatoire. Veuillez noter que TO2 ne nécessite qu'une expérience de construction au cours des 10 dernières années pour un seul navire et comprend l'hébergement conformément à R95, ce qui est inférieur à ce qui est requis pour le NSHRH.

La mission principale du NSHRH est la science océanographique. Les missions secondaires nécessitent des capacités compatibles avec la recherche et le sauvetage et l'intervention environnementale. Pour mener à bien ces missions, le NSHRH doit pouvoir rester en mer pendant 33 jours.

Q98. Quelle est la définition d'un « fournisseur canadien » ?

R98. Le fournisseur canadien est défini dans l'article 520 de l'ALEC Marchés publics – Définitions spécifiques.

Q99. Pourquoi limiter les appels d'offres aux fournisseurs canadiens au lieu d'utiliser une préférence pour la valeur ajoutée canadienne, autorisant les fournisseurs non canadiens, mais en évaluant les soumissions en fonction de la valeur ajoutée canadienne ou de la valeur du contenu canadien?

R99. Cette demande de proposition relève du volet de construction des petits navires de la Stratégie nationale de construction navale (SNCN). Le SNCN aide à restaurer les chantiers navals du Canada, à reconstruire notre industrie maritime et à créer des emplois durables au Canada. Dans la poursuite de ces efforts, le Canada a limité l'approvisionnement aux fournisseurs canadiens conformément à l'article 503.4 de l'ALEC. La Politique sur le contenu canadien du Canada ne s'applique pas à la construction navale.

Q100. Comment l'exigence obligatoire d'expérience en construction (TO2) a-t-elle été élaborée et si l'on a tenu compte de la construction navale limitée de navires de moins de 1 000 MT au cours des dix dernières années au Canada atlantique et en Colombie-Britannique. Si l'exigence obligatoire d'expérience de construction de TO2 a pour résultat d'empêcher les soumissionnaires de 5 des 7 provinces possibles de soumettre des offres conformes, l'autorité contractante peut-elle expliquer comment ils n'évitent pas la concurrence (comme indiqué à l'article 503.4) et n'agissent pas conformément à l'article 503.5 ?

R100. L'exigence obligatoire TO2 est essentielle pour répondre aux exigences opérationnelles du navire, sa mission et son mandat (voir Q95/R95, Q96/R96 et Q97/R97). Notez que l'exigence d'expérience de TO2 peut être satisfaite à la fois par un travail commercial ou gouvernemental et qu'un seul exemple est requis au cours des 10 dernières années.

Q101. Veuillez expliquer ou clarifier la contradiction apparente dans la réponse R74 donnée dans le dernier amendement avec la section 4.2.2 b) Expérience des coentreprises de la DP?

R101. 4.2.2 b) a été mis à jour comme suit:

Sauf indication contraire, un soumissionnaire en coentreprise peut s'appuyer sur l'expérience de l'un de ses membres pour répondre à tout critère technique évalué de la présente demande de proposition.

Q102. Veuillez préciser si un soumissionnaire peut utiliser sa propre expérience d'autres chantiers navals qui lui appartiennent et qui ne construiraient pas l'ouvrage. C'est-à-dire que le soumissionnaire X exploite plusieurs chantiers navals. Le soumissionnaire X peut-il utiliser l'expérience de construction du chantier A vers les critères TO2, PR2 s'il a l'intention de construire l'ouvrage au chantier naval B?

R102. Si le soumissionnaire est une coentreprise, l'exigence TO2 doit être satisfaite par le membre de la coentreprise qui construira le NSHRH tel que décrit dans l'énoncé des travaux. Les critères TO1 doivent être respectés par le chantier naval où le NSHRH sera construit et qui a été utilisé pour répondre à TO10. (voir l'annexe P mise à jour)

Q103. Annexe P, critère d'évaluation PR1 – D) : intègre une propulsion omnidirectionnelle. Il semble y avoir une différence entre les versions française et anglaise des documents de modification de l'invitation. Nous comprenons que le chantier naval doit avoir une expérience dans l'installation d'une propulsion « azimutale », de la même complexité que celle prévue pour le NSHRH par le Canada.

Une propulsion « azimutale » est une propulsion de type L-drive ou Z-drive suspendue sous la coque ayant un arbre vertical permettant une rotation à 360° pour permettre des changements rapides de direction du propulseur et un arbre d'hélice horizontal.

Pouvez-vous préciser que le critère d'évaluation PR1-D) nécessite une expérience d'installation d'une propulsion azimut telle que définie ci-dessus?

R103. Oui, PR1 critère #4 inclut l'installation d'une propulsion « azimut » comprend une propulsion de type L-drive ou Z-drive suspendue sous la coque ayant un arbre vertical permettant une rotation à 360° pour permettre des changements rapides de direction du propulseur et une hélice horizontale arbre.

Les critères d'évaluation PR1 cotés comprennent 5 critères qui pourraient être satisfaits pour évaluer une « complexité similaire », dont l'un est « le navire incorporait une propulsion azimutale ». (Voir l'annexe P mise à jour).

Q104. Suite à la modification 10, concernant le libellé inséré au paragraphe 1.6 Restrictions sur les soumissionnaires et les sous-traitants :

Veuillez confirmer que le chantier naval Davie, en tant que troisième chantier naval préqualifié par le Canada dans le cadre du programme de construction de grands navires du SNCN, est également limité, de la même manière que les chantiers navals Irving et Vancouver, à jouer un rôle au-delà de ceux énumérés au paragraphe 7.38 de la modification, en particulier gestion de programme de construction navale, conception, ingénierie, gestion de la chaîne d'approvisionnement, soutien logistique intégré ou assurance qualité?

R104. Davie Shipyard, en tant que troisième chantier naval, ne pourra pas soumissionner sur le NSHRH de la même manière que les chantiers navals Irving et Vancouver. Ils seront inclus dans les clauses 1.6 et 7.38 mises à jour de la présente modification à l'invitation.

Q105. Dans les critères TO2 et PR1, le Canada indique que le soumissionnaire doit avoir la capacité avérée de [...]. Pouvez-vous confirmer que le Canada entend par « capacité éprouvée » avoir l'expérience et l'avoir déjà acquise?

R105. TO2 et PR1 ont été mis à jour de la capacité éprouvée à l'expérience pour chaque critère. (voir l'annexe P mise à jour)

Q106. Pour les critères PR2 et PR8, des points sont attribués lorsque l'expérience en hybridation a été acquise au cours des cinq dernières années. L'expérience acquise au cours des dix dernières années mérite d'être analysée, car il existe peu de projets de navires hybrides au Canada. De plus, l'expérience lors de la réalisation de projets acquise au cours des dix dernières années permet au soumissionnaire de comprendre la portée du projet et de travailler à partir des leçons apprises. Un soumissionnaire ne devrait donc pas être pénalisé si son expérience est supérieure à cinq ans.

R106. PR2 et PR7 (anciennement PR8) ont été mis à jour en conséquence (système de points pour l'expérience acquise au cours des 10 dernières années). (Voir l'annexe P mise à jour)

Q107. La modification 10 de l'invitation, révision de l'article 7.4.1 : Il semble y avoir une erreur de traduction entre la version française et anglaise de cet article. À notre avis, la version anglaise semble correcte, mais la version française mentionne quelque chose de complètement différent?

R107. La version anglaise est correcte. La version française devrait se lire comme suit :

La période du contrat s'étend de la date d'attribution du contrat à deux (2) ans après la livraison. La période de garantie est de 12 mois à compter de la date de livraison et d'acceptation du navire.

Q108. Le Canada peut-il expliquer comment la modification du terme/langage utilisé pour TO10, par exemple, « Le soumissionnaire exécutant les travaux (...) énumérés dans la modification 9 de l'invitation, par opposition à « Le soumissionnaire qui construira (...) mentionné dans la modification 10 de l'invitation », apportera des modifications aux spécifications des travaux à effectuer par le chantier naval soumissionnaire?

R108. La modification de "l'exécution des travaux" à "la construction du NSHRH" a été apportée pour limiter TO10 à l'endroit où le NSHRH sera construit.

Q109. Le Canada peut-il confirmer que l'expérience du chantier naval soumissionnaire nécessaire aux critères d'évaluation doit être démontrée par le chantier naval exécutant les travaux et non par l'un des membres de la coentreprise?

R109. Veuillez vous référer à 4.2.2 et aux Q/R 74, Q/R 101 et Q/R 102 précédentes.

Q110. Quelle est la définition d'un sous-traitant tel que demandé à l'annexe D? Les fournisseurs fabriquant des pièces dans leur atelier doivent-ils être considérés comme des sous-traitants? (Ex : moteur, équipement électronique, etc.)

R110. Conformément à 2030 (2020-05-28, Conditions générales - Complexité plus élevée - Biens, 06 Sous-contrats, "un contrat de sous-traitance comprend un contrat conclu par tout sous-traitant à n'importe quel niveau pour exécuter une partie des travaux".

De plus, l'annexe D précise ce qui suit : « La liste des sous-traitants pour la main-d'œuvre et les matériaux de plus de 50 000,00 \$ doit être incluse dans la proposition du soumissionnaire, indiquant le nom et l'adresse de chaque sous-traitant, ainsi qu'une description (marque, numéro de modèle) des biens ou prestations à fournir. »

Q111. (Mise à jour 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?

R111. (Mise à jour A6) Étant donné que les soumissionnaires peuvent sélectionner n'importe quelle société de classification autorisée en vertu du programme d'inspection statutaire déléguée de Transports Canada pour inspecter et certifier les navires, les dessins examinés/approuvés ainsi que les commentaires de Lloyd's seront fournis au soumissionnaire retenu lors de l'attribution du contrat, quelle que soit la société de classe sélectionnée par le soumissionnaire retenu.

Q112. Annexe P, critère PR4 (anciennement PR5) [il faut aussi changer la version anglaise!] : Il semble y avoir une erreur de traduction entre la version française et la version anglaise de ce critère. La version française mentionne ISU de pont et électronique alors que la version anglaise mentionne « Bridge/electronic SSI ». Nous comprenons que le Canada souhaite avoir l'expérience ISU de l'équipement de navigation, de communication et scientifique pour utiliser les termes réels ou si vous préférez, nous pouvons également nous référer aux termes utilisés à l'annexe A, paragraphe 9.1, 3e paragraphe, point c) ou ISU Équipement de pont (navigation, communication et science).

R112. Le « terme passerelle/ISU électronique » (navigation, communication et science) est interchangeable avec l'équipement de passerelle ISU (navigation, communication et science) (voir l'annexe P mise à jour).

Q113. Annexe P, critère TO6 – Horaire principal intégré correspondant à la DED M-002 : Nous sommes en révision documentaire et nous voulons nous assurer que la documentation fournie rencontrera 100% de tous vos critères. Un des points soulevés concerne le niveau de détail requis pour respecter un plan de niveau 3. Qu'est-ce qui serait considéré comme un plan de niveau 3?

R113. Le soumissionnaire doit répondre aux critères indiqués à l'annexe P TO6 et utiliser un système de projet PMBoK ou un équivalent. (voir l'annexe P mise à jour)

Q114. Pour la Q/R88 de la modification n° 9 – faisant référence à l'annexe « O » :

Q88. Dans l'annexe O, il est mentionné à la ligne 5 - Annexe « Q » complétée liste de non-substituts. Est-il possible d'avoir une précision sur les informations à compléter?

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

Pouvez-vous confirmer que R88 fait en fait référence à la suppression de la ligne 5 de l'annexe « O » (c'est-à-dire la suppression du livrable de l'annexe Q de la liste des livrables de l'annexe O) ?

R114. Oui, R88 fait référence à la suppression de la ligne n° 5 intitulé « Annexe « Q » complétée liste de non-substitut » de l'annexe « O » Livrables/Certifications.

Q115. Annexe O - Article 21 – Plan de contrôle de la qualité

Veuillez confirmer que l'article 21 – Plan de contrôle de la qualité de l'annexe O, demande qu'un exemple de plan de contrôle de la qualité soit soumis avec la soumission seulement.

Comme, l'annexe O – article 21 fait référence à la clause 6.11 de l'AO, qui fait référence à la DED Q-001. Le DED Q-001 indique que [1 copie électronique sera livrée au Canada conformément à la LDEC du contrat]. La LDEC du contrat stipule que le plan de contrôle de la qualité (QCP) initial, Q-001, sera soumis 1 MAAC (mois après l'attribution du contact).

R115. Pour l'article no 21 de l'annexe « O », un exemple de plan de contrôle de la qualité must doit être soumis dans le cadre de la soumission. Pendant la période contractuelle, le chantier naval devra fournir un plan de contrôle de la qualité tel que défini dans la LDEC et la DED Q-001.

Q116. Le Canada serait-il disposé à modifier les montants des paiements d'étape en pourcentage?

R116. Le Canada ne modifiera pas les montants des paiements d'étape. Le calendrier des paiements d'étape a été créé sur la base des commentaires reçus lors du processus de demande d'informations en 2019 et en 2021.

Q117. Annexe P, critère d'évaluation PR7 (ancien PR8) [il faut aussi changer la version anglaise!]: Considérant que le but de ce critère d'évaluation est d'évaluer l'expérience du soumissionnaire en matière d'intégration d'éléments hybrides dans un navire.

Le Canada pourrait-il ajouter à ce critère d'évaluation l'admissibilité des projets de prolongation de la durée de vie (LEP) ou de modernisation des navires dans lesquels le soumissionnaire a de l'expérience dans l'ajout d'hybrides?

R117. PR7 (anciennement PR8) a été mis à jour. (voir l'annexe P mise à jour)

Q118. À la Q94 de la dernière modification à l'invitation, il est indiqué que l'annexe R doit être envoyée sans ajouter de lignes. Cela se comprend pour la partie taux d'inflation. Cependant, en ce qui concerne le taux de change, il nous semble logique de pouvoir saisir les informations appropriées en rapport avec le matériel acheté en devise étrangère. Veuillez confirmer que le tableau des taux de change peut être ajusté en conséquence.

R118. Pour le taux de change, vous pouvez fournir une feuille séparée ou ajouter des lignes au tableau.

2. Mettre à jour l'annexe P Critères d'évaluation techniques obligatoires et Critères d'évaluation techniques cotés

SUPPRIMER : L'annexe P Critères d'évaluation techniques obligatoires et critères d'évaluation techniques cotés dans son intégralité

Et

INSÉRER : L'annexe P Critères d'évaluation techniques obligatoires et critères d'évaluation techniques cotés dans son intégralité

Veuillez noter que les changements à l'annexe P sont à des fins de clarification

3. Mettre à jour la section 1.6 - Restrictions sur les soumissionnaires et les sous-traitants

SUPPRIMER : Section 1.6 - Restrictions sur les soumissionnaires et les sous-traitants dans son intégralité

et

INSÉRER : La section 1.6 suivante - Restrictions sur les soumissionnaires et les sous-traitants dans son intégralité

1.6 Restrictions sur les soumissionnaires et les sous-traitants

Il s'agit d'une demande de soumissions pour la construction d'un navire de moins de 1 000 tonnes en léger déplacement. Les chantiers navals sélectionnés par le Canada dans le cadre de la Stratégie nationale de construction navale pour la construction de navires de plus de 1 000 tonnes de déplacement léger, soit Irving Shipbuilding Inc., Vancouver Shipyards Company Ltd. et Chantier Davie Canada Inc., ou l'une de leurs filiales ou sociétés affiliées respectives ou toute personne qui contrôle l'une d'entre elles (« filiale », « affilié », « contrôle » et « personne » sont tous définis dans la Loi canadienne sur les sociétés par actions, L.R.C. 1985, ch. C-44, telle que modifiée) :

(1) ne sont pas éligibles, y compris dans le cadre d'une coentreprise ou d'un partenariat, à soumissionner ou à se voir attribuer le contrat résultant de la présente demande de soumissions ; et

(2) dans la mesure où l'expérience ou les capacités des sous-traitants sont des critères d'évaluation obligatoires ou cotés dans la présente demande de soumissions, ne sont pas éligibles pour satisfaire à ces critères.

En soumettant une soumission dans le cadre de cette demande de soumissions, un soumissionnaire atteste qu'il se conforme aux restrictions ci-dessus et s'engage à maintenir cette attestation pendant toute la durée du contrat. Le Canada déclarera une soumission non recevable ou déclarera un entrepreneur en défaut dans l'exécution de l'une de ses obligations en vertu du contrat si une attestation faite par le

soumissionnaire s'avère fausse, qu'elle ait été faite sciemment ou non, pendant la période d'évaluation des soumissions ou pendant la durée du contrat.

4. Mettre à jour la section 7.38 – Restrictions sur la sous-traitance

SUPPRIMER : Section 7.38 – Restrictions sur la sous-traitance dans son intégralité

et

INSÉRER : Section 7.38 – Restrictions sur la sous-traitance dans son intégralité

7.38 Restrictions à la sous-traitance

L'entrepreneur ne doit pas sous-traiter ou permettre la sous-traitance de toute partie des travaux, y compris un contrat conclu par un sous-traitant à tout niveau pour exécuter toute partie des travaux, à Irving Shipbuilding Inc., Vancouver Shipyards Company Ltd. et Chantier Davie Canada Inc., ou l'une de leurs filiales ou sociétés affiliées respectives, ou toute personne qui contrôle l'une d'entre elles ("filiale", "affilié", "contrôle" et "personne" sont tous définis dans la Loi canadienne sur les sociétés par actions, L.R.C. 1985, c. C-44 tel que modifié), à moins que le sous-contrat ne se limite à la prestation de services de gestion de programmes de construction navale, de conception, d'ingénierie, de gestion de la chaîne d'approvisionnement, de soutien logistique intégré ou d'assurance de la qualité.

5. Ajouter la section 7.39 - Emplacement du chantier naval

INSÉRER : La section 7.39 suivante – Emplacement du chantier naval dans son intégralité

7.39 Emplacement du chantier naval

L'entrepreneur doit construire le NSRHR au chantier naval situé à [adresse à insérer lors de l'attribution du contrat en fonction de l'adresse fournie par le soumissionnaire pour TO10].

6. Prolonger la date de clôture de la sollicitation du 1 mai 2023 au 11 mai 2023

SUPPRIMER : La date de clôture de la sollicitation sur la première page de la modification précédente de la sollicitation 13 du 1 mai 2023 à 14h00 HAE

et

INSÉRER : La nouvelle date de clôture de la sollicitation sur la première page de la modification de la sollicitation 14 au 11 mai 2023 à 14h00 HAE

7. Mise à jour de la section 2.4 Demandes de renseignements - en période de soumission de la DP

SUPPRIMER : Section 2.4 - Demandes de renseignements - en période de soumission dans son intégralité

and

INSÉRER: La section 2.4 suivante - Demandes de renseignements - en période de soumission dans son intégralité

Toutes les demandes de renseignements doivent être soumises par courriel à l'Autorité Contractante (stephane.deslauriers@tpsgc-pwgsc.gc.ca) au plus tard le **1 mai 2023 à 14h HAE**. 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.

Modification de l'invitation 15

Q119. Aux plans 71500 et 73500, nous avons remarqué que le Canada demande que la tuyauterie de Bilge, Ballast et d'eau de mer soient en Cupro-Nikel 90/10, cédule 40. Nous nous demandons si l'exigence de mettre du cédule 40 n'est pas une erreur de copier et coller de tuyauterie au carbone standard?

Car selon le règlement de Lloyd's Register (LR), Rules and Regulations for the Classification of Ships, Part 5, Chapter 12, Section 3, l'épaisseur de mur minimum pour un circuit de cupro-nickel est de 1.5 à 3mm dans les diamètres qui nous concerne dans ce projet. Des tuyaux CuNi 90/10, ASTM B-466, cédule 40 représente une épaisseur de 4 à 8.4mm. Est-ce qu'on ne devrait pas plutôt lire à ces plans que le matériel désiré est du CuNi 90/10, class 200 MIL-T-16420K? En se rapprochant de l'épaisseur minimum requise par Lloyd's, ceci permettra d'avoir une épaisseur de mur plus mince, de sauver du poids, ainsi que des économies de fabrication.

R119. Le dossier de conception technique a été évalué par LR et 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. Toute erreur, omission ou proposition de modification de l'ensemble technique sera traitée dans la phase d'examen de la conception du contrat. 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.

Q120. À plusieurs endroits dans les documents d'appel d'offres et documents d'exécution du projet, il est utilisé les mentions suivantes « à la satisfaction du Canada », « à la satisfaction du Client », « à la satisfaction du responsable de l'inspection » ou tout autre libellé semblable. Nous demandons que ce type de libellé soit supprimé du projet, car cette référence laisse place à de l'interprétation, et celle-ci, par expérience, peu largement variée selon l'expérience des ressources attirées au projet.

R120. Ces formulations sont intégrées dans de nombreux documents techniques et ne peuvent pas être modifiées à ce stage de l'approvisionnement. Nous examinerons tous les documents techniques et livrables lors de la réunion de lancement avec le soumissionnaire gagnant. Au cours de cette réunion, le Canada peut préciser quelles sont ses attentes pour chaque produit livrable.

Modification de l'invitation 16

1. Prolonger la date de clôture de la sollicitation du 11 mai, 2023 au 19, mai 2023

SUPPRIMER : La date de clôture de la sollicitation sur la première page de la modification précédente de la sollicitation 14 du 11 mai, 2023 à 14h00 HAE

et

INSÉRER : La nouvelle date de clôture de la sollicitation sur la première page de la modification de la sollicitation 16 au 19 mai, 2023 à 14h00 HAE

Modification de l'invitation 17

Q121. TO 2, PR 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8 et 9 ont été modifiés pour lire « dans les dix ans suivant la clôture de cette demande de soumissions ». Étant donné que la date de clôture des soumissions a été modifiée du 2 novembre 2022 au 11 mai 2023, soit plus de six mois de différence par rapport à la date de clôture initiale de la sollicitation, la plage d'expérience applicable a effectivement été réduite de 10 ans à 9 ans et six mois. Il est déraisonnable de raccourcir la fenêtre d'expérience applicable lors d'un appel d'offres ouvert en raison du retard de la clôture de l'appel d'offres par l'autorité contractante, rendant ainsi inadmissible l'expérience qui était admissible lorsque l'invitation a été publiée pour la première fois. De plus, on ne sait pas comment le Canada définit « 10 ans ». Supposons-nous que tous les navires livrés au cours des dix dernières années sont applicables, ou la signature du contrat et la livraison doivent-elles avoir eu lieu au cours de la période de dix ans? Nous demandons que les critères mentionnés précédemment soient révisés pour lire « dans les dix ans suivant l'affichage de l'offre et que le Canada définisse le délai de dix ans et ce qui a dû se produire pendant celui-ci pour qu'un navire particulier soit éligible ».

R121. TO2, PR 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 et 9 ont été mis à jour à « 10 ans et 6 mois à compter de la clôture de cette demande de soumissions ». Se référer à l'annexe P mise à jour.

Pour les critères TO2, TO6, TO7, PR1, PR2, PR3, PR4, PR5, PR6, PR8, PR9 et PR10, seuls les projets « construits et livrés » dans ce délai seront considérés. La construction du navire et la livraison du navire doivent toutes deux avoir lieu dans les 10 ans et 6 mois suivant la clôture de la demande de soumission, la date de signature du contrat ne doit pas nécessairement tomber dans ce délai. Le Canada a élargi ce délai de 5 ans à 10 ans pour TO2 et PR1 dans la modification 10 et pour PR2 et PR7 dans la modification 14. Compte tenu des exigences de construction du navire en vertu du contrat subséquent, il s'agit d'une exigence légitime et raisonnable pour le Canada. exiger une expérience préalable dans la construction et la livraison de projets.

Q122. Les PR 1 à 9 ont été modifiés pour inclure une exigence de fournir des informations sur le moment où un navire utilisé pour satisfaire aux critères a été livré. Cela signifie-t-il que le Canada exige une preuve de livraison pour que l'expérience de ce navire soit applicable à cette demande de soumissions? Si tel est le cas, il s'agit d'un écart flagrant par rapport aux précédents établis par les sollicitations précédentes (notamment la sollicitation n° F7049-200041/B, NGCC Terry Fox VLE, annexe P) où les projets « en cours » pourraient être utilisés pour satisfaire aux critères obligatoires. De plus, les projets de construction et de remise en état de navires peuvent prendre plusieurs mois ou années. L'industrie doit-elle présumer que les projets actuellement en cours, dont beaucoup sont à la pointe des avancées technologiques dans la construction et la réparation navales, ne sont pas considérés comme une expérience valable et, par conséquent, ne s'appliquent pas à cette sollicitation ou à des sollicitations ultérieures? Nous demandons que les PR 1 à 9 soient modifiés pour supprimer l'exigence de livraison du navire ou inclure les projets en cours. Dans le cas des nouvelles constructions, les progrès pourraient

être définis comme la preuve du contrat signé, l'achèvement de la conception, l'achat d'équipements majeurs, etc.

R122. Veuillez-vous référer à A121.

Chaque projet (construction de navire versus radoub de navire/prolongation de la durée de vie du navire) a son propre ensemble d'exigences et les critères d'évaluation sont basés sur le travail à effectuer dans le cadre du contrat.

Q123. Le PR 2 a été modifié pour inclure les radoubs de navires en tant que projets éligibles. De plus, le PR 7 a été modifié pour inclure les extensions et les modernisations de la durée de vie des navires. Dans les deux cas, il n'est pas clair si le chantier naval devait avoir travaillé spécifiquement sur le système hybride ou travaillé sur un navire qui avait simplement ces systèmes à bord. Le Canada peut-il définir comment il mesurera le niveau de travail « spécifique à l'hybride » et dans quelle mesure il répond aux critères d'admissibilité ou indiquer qu'un chantier naval devait seulement avoir travaillé sur un navire sur lequel ces systèmes étaient installés?

R123. Comme décrit dans PR2 et PR7, afin d'obtenir des points pour un projet de prolongation de la durée de vie et/ou de modernisation d'un navire, le soumissionnaire doit démontrer qu'il a de l'expérience de travail sur un système hybride (génération d'énergie par batterie-diesel), où « travailler sur » comprend mais ne se limite pas aux activités suivantes : conception, installation, enlèvement, intégration, révision, réparation ou mise en service.

Il ne suffit pas d'avoir travaillé sur un navire qui avait simplement ces systèmes à bord.

Q124. La question/réponse Q103 n'est pas dans l'intérêt du Canada, mais plutôt dans celui de chantiers en particulier. Afin de bien servir l'intérêt du Canada, l'installation d'une unité omnidirectionnelle ayant une complexité similaire ou supérieure à l'unité omnidirectionnelle prévue sur le NSHRH devrait être demandé, sans définition exacte de l'axe des arbres ou de l'arrangement, qui n'apporte aucune complexité dans le cas présent.

Est-ce que l'installation de tout type de propulsion omnidirectionnelle (azimutale) de complexité d'installation similaire à l'unité prévue au NSHRH, en plus de la définition précise de la réponse 103, est considéré comme expérience pertinente au critère d'évaluation de complexité similaire #4 du PR1?

R124. Oui, l'expérience mentionnée ci-dessus sera considérée dans le critère PR1 aux fins d'évaluation.

Q125. Le Canada considérerait-il pour le critère PR8? Est-ce qu'une expérience en gestion de projet pour la construction et la livraison de navires dans le cadre de quatre projets pour un navire de 24 mètres ou plus de longueur, dans les dix dernières années précédant la clôture de la présente demande de soumissions, combinée à une expérience de gestion de projet pour la construction et la livraison de navires dans le cadre de quatre projets pour un navire de 24 mètres ou moins de longueur mais une complexité similaire au NSHRH, dans les cinq dernières années précédant la clôture de la présente demande de soumissions, peut être acceptable pour avoir la totalité des points (20) du critère PR8?

R125. Non, pour obtenir tous les points (20) pour le critère PR8, le soumissionnaire doit démontrer les exigences telles que prescrites dans le critère d'évaluation PR8. Compte tenu des exigences relatives au navire à construire dans le cadre du contrat subséquent (plus de 24 mètres), il est légitime et raisonnable que le Canada exige une expérience en gestion de projet pour la construction de navires et les projets de livraison de navires de 24 mètres ou plus. Ce critère coté prévoit une attribution de points différente selon le moment où l'expérience a été acquise.

2. Ajouter la section 7.40 Espace de bureau dans les installations de l'entrepreneur dans les clauses du contrat subséquent

INSÉRER : La section 7.40 Espace de bureau dans les installations de l'entrepreneur

7.40 Espace de bureau dans les installations de l'entrepreneur

L'entrepreneur doit fournir des locaux à bureaux meublés à l'usage exclusif du personnel du Canada colocalisé au chantier naval de l'entrepreneur où le navire sera construit. Cet espace de bureau doit être disponible pour l'utilisation du Canada chaque fois que le chantier naval de l'entrepreneur est en fonction.

L'entrepreneur doit s'assurer que la zone de bureau est sécurisée avec trois (3) jeux de clés fournis au Canada. L'entrepreneur doit s'assurer que la zone de bureau contient :

Deux (2) bureaux avec un total de quatre (4) chaises ; 2 chaises de bureau réglables et 2 chaises de bureau standard.

Un (1) classeur verrouillable de format légal avec quatre (4) tiroirs ; Conteneur(s) de déchets/recyclage ;

Porte-manteau(s) ou poteau(s) suffisant(s) pour accueillir les vêtements extérieurs d'au moins quatre (4) personnes ;

Un (1) mini-réfrigérateur

Une (1) machine à café à dosette unique

Une (1) imprimante laser avec capacité de numérisation et de photocopie.

Connexions Internet sans fil à haute vitesse sécurisées.

L'entrepreneur doit s'assurer que la zone de bureau est conforme aux mêmes normes que celles généralement utilisées dans l'installation de l'entrepreneur, régulièrement nettoyée conformément aux pratiques actuelles de l'entrepreneur et est équipée de ventilation, de chauffage, de climatisation, d'électricité et d'éclairage.

L'entrepreneur doit s'assurer que la zone des bureaux comprend l'accès aux installations sanitaires de l'entrepreneur.

L'entrepreneur doit fournir deux (2) places de stationnement dans les limites de l'installation de l'entrepreneur pour le personnel du Canada.

3. Mettre à jour l'annexe P Critères d'évaluation techniques obligatoires et Critères d'évaluation techniques cotés

SUPPRIMER : L'annexe P Critères d'évaluation techniques obligatoires et critères d'évaluation techniques cotés dans son intégralité (la modification de l'invitation 14)

Et

INSÉRER : L'annexe P Critères d'évaluation techniques obligatoires et critères d'évaluation techniques cotés suivants dans son intégralité

ANNEXE P

Critères d'évaluation techniques obligatoires et critères d'évaluation techniques cotés

Dans leur soumission technique, les soumissionnaires devraient démontrer leur compréhension des exigences continues dans la demande de soumissions et expliquer comment ils répondront à ces exigences. Les soumissionnaires doivent démontrer leur capacité de façon concise, claire et complète pour effectuer les travaux.

La soumission technique doit aborder clairement et d'une manière suffisamment approfondie les points qui sont soumis aux critères d'évaluation en fonction desquels la soumission sera évaluée (à savoir appuyer chaque « exigence » en soumettant les informations demandées sous la rubrique « Preuve à soumettre des critères d'évaluation »). Il ne suffit pas de répéter simplement l'énoncé contenu dans la demande de soumissions. Afin de faciliter l'évaluation de la soumission, le Canada demande que les soumissionnaires abordent et présentent les sujets dans l'ordre des critères d'évaluation sous les mêmes rubriques (indiquer une page/section de renvoi de soumission dans la soumission). Pour éviter la duplication, les soumissionnaires peuvent se référer à différentes sections de leurs soumissions en identifiant le paragraphe et la page où le sujet a déjà été abordé.

Critères d'évaluation techniques obligatoires

Non	Critères d'évaluation techniques obligatoires	Enchère Réf.	Réussite/
TO1	<p>Le soumissionnaire doit fournir la preuve qu'il possède un chantier naval avec l'espace physique pour construire et mettre à l'eau un navire d'une longueur hors tout d'au moins 32 mètres ou plus, d'une largeur d'au moins 10,5 mètres, d'un tirant d'eau d'au moins 3,4 mètres, d'une hauteur hors tout* de d'au moins 18.750 mètres et un déplacement léger d'au moins 500 tonnes métriques.</p> <p>Les critères TO1 doivent être respectés par le chantier naval où le NSHRH sera construit et qui a été utilisé pour répondre à TO10.</p> <p>REMARQUE : La hauteur totale fait référence à la distance entre le bas du skeg et le haut de la structure du mât</p> <p>Le soumissionnaire doit fournir suffisamment de détails pour évaluer TO1, y compris les éléments suivants :</p> <p>1) Documentation du chantier naval - Inclure les dimensions de l'installation et les photos à l'appui</p>		
	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.
 File No. - N° du dossier
 040mc.F7013-220306/A

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

	<p>Le soumissionnaire n'a pas fourni la preuve qu'il dispose d'un chantier naval avec l'espace physique pour construire et lancer un navire d'une longueur hors tout d'au moins 32 mètres ou plus, largeur d'au moins 10,5 mètres, tirant d'eau d'au moins 3,4 mètres, hauteur hors tout* d'au moins 18.750 mètres et un déplacement lège d'au moins 500 tonnes métriques</p>	<p>Le soumissionnaire a fourni la preuve qu'il dispose d'un chantier naval avec l'espace physique pour construire et lancer un navire d'une longueur hors tout d'au moins 32 mètres ou plus, d'une largeur d'au moins 10,5 mètres, d'un tirant d'eau d'au moins 3,4 mètres, d'une hauteur hors tout* d'au moins 18,750 mètres et d'un déplacement lège d'au moins 500 tonnes métriques</p>		
Non	Critères d'évaluation techniques obligatoires		Enchère Réf.	Réussite/
TO2	<p>Le soumissionnaire doit fournir la preuve qu'il a de l'expérience dans la construction et la livraison d'au moins un (1) navire d'une longueur d'au moins 24 mètres qui est capable de se déplacer et de gouverner par ses propres moyens tout en hébergeant son équipage dans les 10 ans et 6 mois suivant la clôture de la présente demande de soumissions.</p> <p>L'hébergement de son équipage est défini comme un minimum de 3 cabines de nuit pour les membres d'équipage, ainsi que 2 toilettes de cabine, une cuisine et une tenue de mess qui comprennent tous les services auxiliaires requis pour soutenir un équipage au cours d'un voyage de plusieurs jours, y compris, mais sans s'y limiter, les eaux noires et grises, la production et la distribution d'eau douce domestique et CVC.</p> <p>Si le soumissionnaire est une coentreprise, les critères de TO2 doivent être respectés par le membre de la coentreprise qui construira le « NSHRH », comme indiqué dans l'énoncé des travaux.</p> <p>Le soumissionnaire doit fournir suffisamment de détails pour évaluer TO2, y compris les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Informations sur le contrat - Indiquez quand le contrat a été attribué, quand le navire a été livré b) Type de navire – Inclure des détails sur le type de navire et la taille du navire c) Documentation - Inclure le dessin d'arrangement général du navire, le numéro d'immatriculation du navire et des photos à l'appui de la construction du navire 			
	Échec	Passer		

<p>Le soumissionnaire n'a pas fourni la preuve qu'il a de l'expérience dans la construction et la livraison d'au moins un (1) navire d'une longueur d'au moins 24 mètres qui est capable de se déplacer et de gouverner par ses propres moyens tout en hébergeant son équipage dans les 10 ans et 6 mois suivant la clôture de la présente demande de soumissions.</p>	<p>Le soumissionnaire a fourni la preuve qu'il a de l'expérience dans la construction et la livraison d'au moins un (1) navire d'une longueur d'au moins 24 mètres capable de se déplacer et de gouverner par ses propres moyens tout en hébergeant son équipage dans les 10 ans et 6 mois suivant la clôture de la présente demande de soumissions.</p>
--	--

Non	Critères d'évaluation techniques obligatoires	Enchère Réf.	Réussite/éc		
TO3	<p>Le soumissionnaire doit fournir un accord signé avec Aspin Kemp & Associates (AKA) en tant qu'intégrateur de système unique pour le système de propulsion</p> <p>La preuve du soumissionnaire doit inclure des détails suffisants pour évaluer TO3 et doit inclure les éléments suivants :</p> <p style="margin-left: 40px;">a) Documentation – accord signé avec Aspin Kemp & Associates (AKA) en tant qu'intégrateur système unique pour le système de propulsion</p>				
	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">Échec</td> <td style="width: 50%;">Passer</td> </tr> </table>			Échec	Passer
	Échec			Passer	
<p>Le soumissionnaire n'a pas fourni d'accord signé avec Aspin Kemp & Associates (AKA) en tant qu'intégrateur de système unique pour le système de propulsion</p>	<p>Le soumissionnaire a fourni un accord signé avec Aspin Kemp & Associates (AKA) en tant qu'intégrateur de système unique pour le système de propulsion</p>				
Non	Critères d'évaluation techniques obligatoires	Enchère Réf.	Réussite/éc		
TO4	<p>Le soumissionnaire doit fournir la preuve qu'il a signé un accord avec Hawboldt Industries Ltd. (Hawboldt) en tant qu'intégrateur système unique pour l'équipement de pont</p> <p>La preuve du soumissionnaire doit inclure des détails suffisants pour évaluer TO4 et doit inclure les éléments suivants :</p> <p style="margin-left: 40px;">a) Documentation – accord signé avec Hawboldt Industries Ltd. (Hawboldt) en tant qu'intégrateur de système unique pour l'équipement de pont</p>				
	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">Échec</td> <td style="width: 50%;">Passer</td> </tr> </table>			Échec	Passer
Échec	Passer				

	Le soumissionnaire n'a pas fourni d'entente signée avec Hawboldt Industries Ltd. (Hawboldt) en tant qu'intégrateur de système unique pour l'équipement de pont.	Le soumissionnaire a fourni une entente signée avec Hawboldt Industries Ltd. (Hawboldt) en tant qu'intégrateur de système unique pour l'équipement de pont.		
Non	Critères d'évaluation techniques obligatoires		Enchère Réf.	Réussite/éc
TO5	<p>Le soumissionnaire doit identifier la société de classification proposée</p> <p>La preuve du soumissionnaire doit inclure des détails suffisants pour évaluer TO5 et doit inclure les éléments suivants :</p> <p>a) Documentation – Accord ou correspondance confirmant la société de classification proposée</p>			
	Échec	Passer		
	Le soumissionnaire n'a pas fourni la preuve qu'il a identifié la société de classification proposée	Le soumissionnaire a fourni la preuve qu'il a identifié la société de classification proposée		
Non	Critères d'évaluation techniques obligatoires		Enchère Réf.	Réussite/éc
TO6	<p>Le soumissionnaire doit fournir un calendrier préliminaire pour la conception, la construction et la livraison du NSHRH en utilisant le corpus de connaissances en gestion de projet (PMBoK) ou l'équivalent.</p> <p>L'échéancier préliminaire doit comprendre les éléments suivants :</p> <p>a) Une structure de répartition du travail avec les niveaux de planification 1, 2 et 3</p> <p>b) Toutes les activités du projet , en indiquant la séquence et les dates d'achèvement</p> <p>c) Tous les jalons du projet inclus dans le tableau B2, et les tâches du projet basées sur une attribution de contrat en tant que « jour 0 »</p>			
	Échec	Passer		
	Le soumissionnaire n'a pas fourni de calendrier préliminaire pour la conception, la construction et la livraison du NSHRH à l'aide du PMBoK ou d'un équivalent.	Le soumissionnaire a fourni un calendrier préliminaire pour la conception, la construction et la livraison du NSHRH à l'aide du PMBoK ou d'un équivalent.		
Non	Critères d'évaluation techniques obligatoires		Enchère Réf.	Réussite/éc

TO7	<p>Le soumissionnaire doit fournir un plan de gestion de projet préliminaire pour la conception, la construction, la livraison et la mise en service du projet NSHRH, où le plan de gestion de projet doit inclure les éléments suivants :</p> <ol style="list-style-type: none">1. Résumé analytique - Description des objectifs et des résultats escomptés du projet. Définition des objectifs quantitatifs et mesurables qui servent de critères pour évaluer la réussite du projet.2. Gestion de l'intégration - Description de tous les processus requis pour unifier, coordonner et gérer tous les éléments du projet jusqu'à leur achèvement et comment l'intégration sera réalisée.3. Gestion de la portée : description de la façon dont la portée sera gérée tout au long du projet, y compris la vérification et le contrôle de la portée, le développement de la structure de répartition du travail (SRT), les rôles et les responsabilités, les outils et les techniques et les rapports.4. Gestion du calendrier - Description de la manière dont le calendrier sera géré tout au long du projet.5. Gestion de la qualité : description de la manière dont la qualité sera gérée tout au long du projet pour garantir la qualité des produits livrables.6. Gestion des ressources humaines : description de la manière dont les ressources humaines seront gérées tout au long du projet, y compris la manière dont les besoins en ressources seront déterminés, comment les ressources seront acquises, comment elles seront développées et gérées.7. Gestion de la communication - Description de la manière dont les communications seront gérées tout au long du projet, y compris les processus utilisés pour planifier les communications, identifier et gérer les parties prenantes, déterminer les exigences de communication, les rôles et responsabilités, les outils et les techniques.8. Gestion des risques - Description du plan identifiant (identification initiale et continue), analysant et hiérarchisant les risques du projet.9. Gestion de la sous-traitance : Description de la manière dont le travail sera sous-traité tout au long du projet, y compris les procédures et processus départementaux spécifiques qui seront utilisés pour prendre des décisions de fabrication/achat et contrôler tout travail sous-traité.10. Gestion des achats : description de la manière dont les achats seront gérés tout au long du projet, y compris les procédures et processus départementaux spécifiques qui seront utilisés pour élaborer des plans d'approvisionnement, des sollicitations, des achats, contrôler le contrat et gérer les fournisseurs.11. Gestion de l'information : Description de la manière dont les principes de la gestion de l'information seront appliqués. Description des normes, des processus et des outils et logiciels de technologie de l'information (TI) qui seront utilisés pour assurer une gestion efficace des actifs informationnels12. Aspects de sécurité : description des aspects de sécurité du projet	
	<p style="text-align: center;">Échec</p>	<p style="text-align: center;">Passer</p>

	Le soumissionnaire n'a pas fourni de plan de gestion de projet préliminaire pour la conception, la construction, la livraison et la mise en service du projet NSHRH qui comprenait les éléments 1) à 12) tels que définis ci-dessus.	Le soumissionnaire a fourni un plan de gestion de projet préliminaire pour la conception, la construction, la livraison et la mise en service du projet NSHRH qui comprenait les éléments 1) à 12) tels que définis ci-dessus.		
Non	Critères d'évaluation techniques obligatoires		Enchère Réf.	Réussite/éc
TO8	Le soumissionnaire doit avoir un sous-traitant en CVC identifié dans sa soumission et un curriculum vitae de l'entreprise doit être fourni.			
	Échec	Passer		
	Le soumissionnaire n'a pas fourni de preuve qu'il a identifié un sous-traitant en CVC dans sa soumission et n'a pas fourni de preuve qu'un curriculum vitae d'entreprise a été fourni.	Le soumissionnaire a fourni la preuve qu'il a identifié un sous-traitant en CVC dans sa soumission et a fourni la preuve qu'un curriculum vitae de l'entreprise a été fourni.		
Non	Critères d'évaluation techniques obligatoires		Enchère Réf.	Réussite/éc
TO9	Le soumissionnaire doit avoir un pont/sous-traitant électronique identifié dans sa soumission et un curriculum vitae d'entreprise doit être fourni			
	Échec	Passer		
	Le soumissionnaire n'a pas fourni de preuve qu'il a identifié un pont/sous-traitant électronique dans sa soumission et n'a pas fourni de preuve qu'un curriculum vitae d'entreprise a été fourni.	Le soumissionnaire a fourni la preuve qu'il a identifié un pont/sous-traitant électronique dans sa soumission et a fourni la preuve qu'un curriculum vitae d'entreprise a été fourni.		
Non	Critères d'évaluation techniques obligatoires		Enchère Réf.	Réussite/éc
TO10	Emplacement du chantier naval Le soumissionnaire doit construire le NSHRH dans un chantier naval situé géographiquement au Canada. Le soumissionnaire doit soumettre une photo de Google Maps montrant la longitude et la latitude du chantier naval géographiquement situé au Canada et fournir l'adresse municipale de ce chantier naval. Les critères TO10 doivent être respectés par le chantier naval où le NSHRH sera construit et qui a été utilisé pour répondre à TO1.			
	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.
File No. - N° du dossier
040mc.F7013-220306/A

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

<p>Le soumissionnaire n'a pas soumis de photo de Google Maps montrant la longitude et la latitude du chantier naval géographiquement situé au Canada et n'a pas fourni l'adresse municipale de ce chantier naval.</p>	<p>Le soumissionnaire a soumis une photo de Google Maps montrant la longitude et la latitude du chantier naval géographiquement situé au Canada et a fourni l'adresse municipale de ce chantier naval.</p>	
---	--	--

Critères d'évaluation techniques cotés

Les soumissions répondant à TOUS les critères d'évaluation obligatoires seront évaluées en fonction des critères d'évaluation techniques cotés.

Pour les critères d'évaluation techniques cotés, le maximum global de points techniques pouvant être obtenu est de 280 points. Pour être considéré conforme aux critères d'évaluation techniques cotés, le soumissionnaire doit obtenir le minimum de points global de 170. Les soumissions qui n'obtiennent pas le minimum de points global seront considérées comme non conformes et rejetées.

REMARQUE : Le type de documents ou de références pouvant être utilisées pour répondre aux exigences des critères technique cotés sont : facture de vente, dessins, entretien des enveloppes, attestation, photos, etc.

Non	Critères d'évaluation cotés	Maximum de points disponibles
PR1	<p>Le soumissionnaire doit avoir de l'expérience dans la construction et la livraison d'un navire d'une complexité similaire (telle que définie ci-dessous) au NSHRH d'une longueur de 24 mètres ou plus dans les 10 ans et 6 mois suivant la clôture de la présente demande de soumissions.</p> <p>REMARQUE : « complexité similaire » signifie ce qui suit :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. le navire était densément emballé en termes d'équipement. Densément rempli signifie que la majorité des compartiments du navire contiennent une quantité importante de machines ou d'équipements spécialisés pour la taille du navire (par exemple, sonars et transducteurs scientifiques, équipement de pêche, équipement de pont, propulseurs d'azimut, etc.) 2. le navire avait une exigence liée à la réduction de la signature sonore 3. le navire comprenait un rouf et/ou une superstructure en aluminium avec une coque en acier 4. le navire comportait une propulsion azimutale, une propulsion « azimutale » étant une propulsion de type L-drive ou Z-drive suspendue sous la coque ayant un arbre vertical permettant une rotation de 360° pour permettre des changements rapides de direction du propulseur et une propulsion horizontale arbre porte-hélice ou une propulsion omnidirectionnelle (azimutale) d'une complexité d'installation similaire à l'unité prévue pour le NSFRV. 5. le navire avait une coque renforcée pour la glace <p>Si le soumissionnaire est une coentreprise, les critères de PR1 doivent être respectés par le membre de la coentreprise qui construira le « NSHRH », comme indiqué dans l'énoncé des travaux.</p> <p>Le soumissionnaire doit fournir suffisamment de détails pour évaluer PR1, y compris les éléments suivants :</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Informations sur le contrat - Indiquez quand le contrat a été attribué, quand le navire a été livré b) Type de navire – Inclure des détails sur le type de navire, la taille et la complexité du navire c) Documentation - Inclure le dessin de l'arrangement général du navire, les dessins des principaux systèmes et les photos à l'appui 	/120

Évaluation par points					
0	10	25	50	80	120
Le soumissionnaire n'a pas démontré qu'il possède de l'expérience dans la construction et la livraison d'un navire d'une complexité similaire à celle du NSHRH qui mesure 24 mètres ou plus de longueur dans les 10 ans et 6 mois suivant la clôture de la présente demande de soumissions qui répond à <u>l'une des</u> cinq (5) exigences décrites dans la section « complexité similaire » ci-dessus	Le soumissionnaire a démontré qu'il a de l'expérience dans la construction et la livraison d'un navire d'une complexité similaire à celle du NSHRH qui mesure 24 mètres ou plus de longueur dans les 10 ans et 6 mois suivant la clôture de la présente demande de soumissions, qui répond à <u>une (1)</u> des cinq (5) exigences décrites dans la section « complexité similaire » ci-dessus	Le soumissionnaire a démontré qu'il a de l'expérience dans la construction et la livraison d'un navire d'une complexité similaire à celle du NSHRH qui mesure 24 mètres ou plus de longueur dans les 10 ans et 6 mois suivant la clôture de la présente demande de soumissions, qui répond à <u>deux (2)</u> des cinq (5) exigences décrites dans la section « complexité similaire » ci-dessus	Le soumissionnaire a démontré qu'il a de l'expérience dans la construction et la livraison d'un navire d'une complexité similaire à celle du NSHRH qui mesure 24 mètres ou plus de longueur dans les 10 ans et 6 mois suivant la clôture de la présente demande de soumissions, qui répond à <u>trois (3)</u> des cinq (5) exigences décrites dans la section « complexité similaire » ci-dessus	Le soumissionnaire a démontré qu'il a de l'expérience dans la construction et la livraison d'un navire d'une complexité similaire à celle du NSHRH qui mesure 24 mètres ou plus de longueur dans les 10 ans et 6 mois suivant la clôture de la présente demande de soumissions, qui répond à <u>quatre (4)</u> des cinq (5) exigences décrites dans la section « complexité similaire » ci-dessus	Le soumissionnaire a démontré qu'il a de l'expérience dans la construction et la livraison d'un navire d'une complexité similaire à celle du NSHRH qui mesure 24 mètres ou plus de longueur dans les 10 ans et 6 mois suivant la clôture de la présente demande de soumissions, qui répond à <u>cinq (5)</u> des cinq (5) exigences décrites dans la section « complexité similaire » ci-dessus
Non	Critères d'évaluation cotés				Maximum de points disponibles

PR2	<p>Le soumissionnaire doit avoir de l'expérience de travail sur des systèmes de production d'énergie diesel par batterie (c. sur » comprend des activités telles que la conception, l'installation, le retrait, l'intégration, la révision, la réparation ou la mise en service.</p> <p>Le soumissionnaire doit fournir suffisamment de détails pour évaluer PR2, y compris les éléments suivants :</p> <ol style="list-style-type: none"> Informations sur le contrat - Indiquez quand le contrat a été attribué, quand le navire a été livré Type de navire – Inclure des détails sur le type de navire et la taille du navire Documentation sur la production d'électricité par batterie-diesel - Inclure le dessin de l'arrangement général du navire, les dessins des principaux systèmes, y compris les systèmes de production d'énergie par batterie-diesel et les photos à l'appui 			/15
Évaluation par points				
0	5	10	15	
<p>Le soumissionnaire <u>n'a pas démontré</u> qu'il possède de l'expérience avec des systèmes de production d'énergie diesel à batterie (c'est-à-dire un système de propulsion hybride) pour un radoub de navire et/ou un projet de construction et de livraison de navire dans les 10 ans et 6 mois suivant la clôture de la présente demande de soumissions</p>	<p>Le soumissionnaire a démontré qu'il possède de l'expérience avec des systèmes de production d'énergie diesel à batterie (c.-à-d. un système de propulsion hybride) pour <u>un projet de radoub de navire dans les 10 ans et 6 mois</u> suivant la clôture de la présente demande de soumissions.</p>	<p>Le soumissionnaire a démontré qu'il possède de l'expérience avec des systèmes de production d'énergie diesel à batterie (c.-à-d. un système de propulsion hybride) pour <u>un projet de construction et de livraison de navire dans les 10 ans et 6 mois</u> suivant la clôture de la présente demande de soumissions.</p>	<p>Le soumissionnaire a démontré qu'il possède de l'expérience avec des systèmes de production d'énergie diesel à batterie (c'est-à-dire un système de propulsion hybride) pour <u>un projet de construction et de livraison de navire dans les 5 ans et 6 mois</u> suivant la clôture de la présente demande de soumissions.</p>	

Non	Critères d'évaluation cotés			Maximum de points disponibles
PR3	<p>Le soumissionnaire doit avoir de l'expérience dans la gestion d'intégrateurs de système unique (ISU) de la conception à la production finale dans un projet de construction et de livraison de navires dans les 10 ans et 6 mois suivant la clôture de la présente demande de soumissions</p> <p>Le soumissionnaire doit fournir suffisamment de détails pour évaluer PR3, y compris les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Informations sur le contrat - Indiquez quand le contrat a été attribué, quand le navire a été livré et les noms (et systèmes) de tous les intégrateurs de système unique ; b. Type de navire – Inclure des détails sur le type de navire et la taille du navire c. Documentation de l'intégrateur de système unique - Inclure le dessin de l'arrangement général du navire et les dessins des principaux systèmes, y compris une liste de certains produits livrables de l'intégrateur de système unique et des photos à l'appui. 			/15
Évaluation par points				
0	5	10	15	
<p>Le soumissionnaire n'a pas démontré qu'il a de l'expérience dans la <u>gestion d'un (1) ISU</u> de la conception à la production finale sur un (1) projet de construction et de livraison de navire dans les 10 ans et 6 mois suivant la clôture de la présente demande de soumissions</p>	<p>Le soumissionnaire a démontré qu'il a de l'expérience <u>dans la gestion de deux (2) ISU</u> de la conception à la production finale sur un (1) projet de construction et de livraison de navire dans les 10 ans et 6 mois suivant la clôture de la présente demande de soumissions.</p>	<p>Le soumissionnaire a démontré qu'il a de l'expérience <u>dans la gestion de trois (3) ISU</u> de la conception à la production finale sur un (1) projet de construction et de livraison de navire dans les 10 ans et 6 mois suivant la clôture de la présente demande de soumissions.</p>	<p>Le soumissionnaire a démontré qu'il a de l'expérience <u>dans la gestion de quatre (4) ISU ou plus</u> de la conception à la production finale sur un (1) projet de construction et de livraison de navire dans les 10 ans et 6 mois suivant la clôture de la présente demande de soumissions.</p>	

Non	Critères d'évaluation cotés			Maximum de points disponibles
PR4	<p>intégrateur de système unique (ISU) de pont/électronique a de l'expérience dans l'intégration (y compris la conception détaillée, l'ingénierie de production, l'installation et la mise en service) d'équipement électronique de pont et d'équipement électronique de pêche pour le radoub et/ou la construction de navires et projets de livraison dans les 10 ans et 6 mois suivant la clôture de la présente demande de soumissions où la longueur totale du navire est d'au moins 24 mètres.</p> <p>Le soumissionnaire doit fournir suffisamment de détails pour évaluer PR4, y compris les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Bridge/Electronic ISU contract Information – Indiquez quand le contrat a été attribué, quand le navire a été livré b) Type de navire - Inclure les détails du type et de la taille du navire c) Documentation du contrat ISU de pont/électronique - Inclure le dessin de l'arrangement général du navire et les dessins des principaux livrables des systèmes, y compris le ISU de pont/électronique (conception détaillée, ingénierie de production, installation et mise en service) de l'équipement électronique de pont et de pêche et photos ; 			/15
Évaluation par points				
0	5	10	15	
<p>Le soumissionnaire <u>n'a pas démontré</u> que son ISU de pont/électronique a de l'expérience dans l'intégration (y compris la conception détaillée, l'ingénierie de production, l'installation et la mise en service) d'équipements électroniques de pont et de pêche</p>	<p>Le soumissionnaire a démontré que son ISU de pont/électronique a de l'expérience dans l'intégration (y compris la conception détaillée, l'ingénierie de production, l'installation et la mise en service) d'équipements électroniques de pont et de pêche <u>pour un (1) projet de radoub de navire et/ou de construction et de livraison de navire.</u> dans les 10 ans et 6 mois suivant la clôture de la présente demande de soumissions, la longueur totale du navire étant d'au moins 24 mètres.</p>	<p>Le soumissionnaire a démontré que son pont / ISU électronique a de l'expérience dans l'intégration (y compris la conception détaillée, l'ingénierie de production, l'installation et la mise en service) d'équipements électroniques de pont et de pêche <u>pour deux (2) projets de radoub et/ou de construction et de livraison de navires.</u> dans les 10 ans et 6 mois</p>	<p>Le soumissionnaire a démontré que son ISU de pont/électronique a de l'expérience dans l'intégration (y compris la conception détaillée, l'ingénierie de production, l'installation et la mise en service) d'équipements électroniques de pont et de pêche <u>pour trois (3) projets de radoub et/ou de construction et de livraison de navires.</u> dans les 10 ans et 6 mois suivant la clôture de la présente demande de soumissions, la longueur totale du navire étant d'au moins 24 mètres.</p>	

pour les projets de radoub et/ou de construction et de livraison de navires dans les 10 ans et 6 mois suivant la clôture de la présente demande de soumissions où la longueur totale du navire est d'au moins 24 mètres.		suivant la clôture de la présente demande de soumissions, la longueur totale du navire étant d'au moins 24 mètres.	
Non	Critères d'évaluation cotés		Maximum de points disponibles
PR5	<p>Le soumissionnaire doit démontrer que le ISU CVC a de l'expérience dans l'intégration (y compris la conception, l'installation et la mise en service) de systèmes CVC pour des projets de radoub et/ou de construction de navires dans les 10 ans et 6 mois suivant la clôture de la présente demande de soumissions, le navire ayant entre 24 mètres et 43 mètres de longueur.</p> <p>Le soumissionnaire doit fournir suffisamment de détails pour évaluer PR5, y compris les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Informations sur le contrat ISU CVC- Indiquez quand le contrat a été attribué, quand le navire a été livré b) Type de navire - Inclure les détails du type de navire et de la taille du navire c) Documentation ISU CVC - Inclure le dessin d'arrangement général du navire et les dessins des principaux systèmes, y compris les livrables ISU CVC et les photos 		/15
Évaluation par points			
0	5	10	15

<p>Le soumissionnaire <u>n'a pas démontré</u> que le ISU CVC a de l'expérience dans l'intégration (y compris la conception, l'installation et la mise en service) de systèmes CVC pour des projets de radoub et/ou de construction de navires dans les 10 ans et 6 mois suivant la clôture de la présente demande de soumissions , où le navire est entre 24 mètres et 43 mètres de longueur.</p>	<p>Le soumissionnaire démontre que le ISU CVC a de l'expérience dans l'intégration (y compris la conception, l'installation et la mise en service) de systèmes CVC pour <u>un (1) radoub de navire projet</u> dans les 10 ans et 6 mois suivant la clôture de la présente demande de soumissions, si le navire mesure entre 24 mètres et 43 mètres de longueur.</p>	<p>Le soumissionnaire démontre que le ISU CVC a de l'expérience dans l'intégration (y compris la conception, l'installation et la mise en service) de systèmes CVC pour <u>un (1) projet de construction de navire</u> dans les 10 ans et 6 mois suivant la clôture de la présente demande de soumissions, si le navire mesure entre 24 mètres et 43 mètres de longueur.</p>	<p>Le soumissionnaire démontre que le ISU CVC a de l'expérience dans l'intégration (y compris la conception, l'installation et la mise en service) de systèmes CVC pour <u>deux (2) projets de construction et/ou de réaménagement de navires</u> dans les 10 ans et 6 mois suivant la clôture de la présente demande de soumissions, si le navire mesure entre 24 mètres et 43 mètres de longueur.</p>
<p>Non</p>	<p>Critères d'évaluation cotés</p>		<p>Maximum de points disponibles</p>
<p>PR6</p>	<p>Le soumissionnaire doit avoir de l'expérience dans la construction et la livraison d'un navire avec une entreprise d'ingénierie professionnelle de contrôle du bruit sous-traitante afin de réduire la signature sonore du navire dans les 10 ans et 6 mois suivant la clôture de la présente demande de soumissions.</p> <p>Le soumissionnaire doit fournir suffisamment de détails pour évaluer PR6, y compris les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Informations sur le contrat - Indiquez la date d'attribution du contrat, la date de livraison du navire et le nom de la société d'ingénierie professionnelle de contrôle du bruit sous-traitante b) Type de navire – Inclure les détails du type et de la taille du navire ; c) Documentation sur la réduction du bruit - Inclure le dessin de l'arrangement général du navire et les dessins des principaux systèmes, y compris une liste des livrables de réduction de la signature sonore de la société 		<p>/10</p>

	d'ingénierie professionnelle sous-traitante en matière de contrôle du bruit, la norme de réduction du bruit spécifique utilisée (le cas échéant) et des photos à l'appui ;		
Évaluation par points			
0	5	10	
Le soumissionnaire <u>n'a pas démontré</u> qu'il possède de l'expérience dans la construction et la livraison d'un navire avec une entreprise d'ingénierie professionnelle de contrôle du bruit sous-traitante pour réduire la signature sonore du navire dans les 10 ans et 6 mois suivant la clôture de la présente demande de soumissions.	Le soumissionnaire a démontré qu'il a de l'expérience dans la construction et la livraison d'un (1) navire avec une entreprise d'ingénierie de contrôle du bruit professionnelle sous-traitante où la signature acoustique était une préoccupation, mais <u>aucune norme spécifique n'a été utilisée</u> pour guider le processus de réduction de la signature sonore du navire. dans les 10 ans et 6 mois suivant la clôture de la présente demande de soumissions.	Le soumissionnaire a démontré qu'il a de l'expérience dans la construction et la livraison d'un (1) navire avec une entreprise d'ingénierie professionnelle de contrôle du bruit sous-traitante où il y avait des considérations pour réduire la signature acoustique et une <u>norme spécifique</u> devait être respectée du navire dans les 10 ans et 6 mois suivant la clôture de la présente demande de soumissions.	
Non	Critères d'évaluation cotés		Maximum de points disponibles
PR7	Le soumissionnaire doit avoir de l'expérience de travail sur des éléments hybrides d'un système hybride dans un projet de prolongation de la durée de vie, de modernisation ou de construction de nouveaux navires dans les 10 ans et 6 mois suivant la clôture de la présente demande de soumissions, où « travailler sur » comprend des activités telles que la conception, installation, enlèvement, intégration, révision, réparation ou mise en service. Les éléments hybrides comprennent un système de stockage d'énergie (ESS), une configuration de production d'énergie diesel-électrique et des batteries. (Système hybride signifie un système de production d'énergie par batterie-diesel).		/30

Le soumissionnaire doit fournir suffisamment de détails pour évaluer PR7, y compris les éléments suivants :

- a) Informations sur le contrat - Indiquez quand le contrat a été attribué, quand le navire a été livré
- b) Type de navire – Inclure des détails sur le type de navire et la taille du navire
- c) Documentation des éléments hybrides - Inclure le dessin de l'arrangement général du navire et les dessins des principaux systèmes, y compris les éléments hybrides (par exemple, le système de stockage d'énergie (SSE), la production d'énergie diesel-électrique et les batteries) du système hybride (génération d'énergie batterie-diesel système) et photos à l'appui ;

Évaluation par points

0	10	20	30
<p>Le soumissionnaire <u>n'a pas démontré</u> qu'il a de l'expérience travaillant sur les éléments hybrides d'un système hybride dans un projet de prolongation de la durée de vie, de modernisation ou de construction de nouveaux navires dans les 10 ans et 6 mois suivant la clôture de la présente demande de soumissions, ayant un système de stockage d'énergie (SSE), et/ou la</p>	<p>Le soumissionnaire a démontré qu'il a de l'expérience travaillant sur les éléments hybrides d'un système hybride dans un projet de prolongation de la durée de vie, de modernisation ou de construction de nouveaux navires dans les 10 ans et 6 mois suivant la clôture de la présente demande de soumissions, ayant un (1) des trois (3) <u>éléments hybrides suivants</u> : Système de stockage d'énergie (SSE), génération d'énergie diesel-électrique ou batteries. (système hybride désigne un système de production d'énergie par batterie-diesel).</p>	<p>Le soumissionnaire a démontré qu'il a de l'expérience travaillant sur les éléments hybrides d'un système hybride dans un projet de prolongation de la durée de vie, de modernisation ou de construction de nouveaux navires dans les 10 ans et 6 mois suivant la clôture de la présente demande de soumissions, <u>ayant deux (2) des trois (3) éléments hybrides suivants</u> : Système de stockage d'énergie (SSE), génération d'énergie diesel-électrique ou batteries. (système hybride désigne un système de production</p>	<p>Le soumissionnaire a démontré qu'il a de l'expérience travaillant sur les éléments hybrides d'un système hybride dans un projet de prolongation de la durée de vie, de modernisation ou de construction de nouveaux navires dans les 10 ans et 6 mois suivant la clôture de la présente demande de soumissions, ayant trois (3) des trois (3) éléments hybrides suivants : Système de stockage d'énergie (SSE), production d'énergie diesel-électrique et batteries. (système hybride désigne un système de production d'énergie par batterie-diesel).</p>

production d'énergie diesel-électrique et/ou les batteries. (système hybride désigne un système de production d'énergie par batterie-diesel).		d'énergie par batterie-diesel).	
*SSE - Système de stockage d'énergie			
Non	Critères d'évaluation cotés		Maximum de points disponibles
PR8	<p>Le soumissionnaire doit avoir de l'expérience en gestion de projet pour des projets de construction et de livraison de navires d'une longueur de 24 mètres ou plus, dans les 10 ans et 6 mois suivant la clôture de la présente demande de soumissions.</p> <p>Le soumissionnaire doit fournir suffisamment de détails pour évaluer PR8, y compris les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Informations sur le contrat - Indiquez quand le contrat a été attribué, quand le navire a été livré b) Type de navire – Inclure les détails du type et de la taille du navire c) Documentation du plan de management de projet – La documentation et les exemples du plan de management de projet 		/20
Évaluation par points			
0	10	20	
Le soumissionnaire <u>n'a pas démontré</u> qu'il possède de l'expérience en gestion de projet pour des projets de construction et de livraison de navires d'une longueur de 24 mètres ou plus,	Le soumissionnaire a démontré qu'il possède de l'expérience en gestion de projet pour la construction et la livraison de navires dans le cadre de <u>deux (2) projets</u> pour un navire de 24 mètres ou plus de longueur, <u>les 10 ans et 6 mois</u> suivant la clôture de la présente demande de soumissions.	Le soumissionnaire a démontré qu'il possède de l'expérience en gestion de projet pour la construction et la livraison de navires dans le cadre de <u>trois (3) projets</u> pour un navire de 24 mètres ou plus de longueur, <u>dans les 5 ans et 6 mois</u> suivant la clôture de la présente demande de soumissions.	

dans les 10 ans et 6 mois suivant la clôture de la présente demande de soumissions de cette demande de soumissions .		
Non	Critères d'évaluation cotés	Maximum de points disponibles
PR9	<p>Le soumissionnaire doit fournir le curriculum vitae d'un gestionnaire de projet ayant de l'expérience dans les chantiers navals dans la gestion de l'ingénierie par le biais de projets de construction et de livraison pour un navire de 24 mètres ou plus d'une complexité similaire à celle du NSHRH dans les 10 ans et 6 mois suivant la clôture de la présente demande de soumissions. Complexité similaire à celle décrite dans PR1 ci-dessus.</p> <p>Le soumissionnaire doit fournir suffisamment de détails pour évaluer PR9, y compris les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Informations sur le contrat - Indiquez quand le contrat a été attribué, quand le navire a été livré b) Type de navire – Incluez des détails sur le type de navire, la taille et la complexité du navire c) CV du chef de projet 	/20
Évaluation par points		
0	10	20
Le soumissionnaire <u>n'a pas fourni le curriculum vitae d'un gestionnaire de projet ayant de l'expérience dans un chantier naval dans la gestion de l'ingénierie par le biais de projets de</u>	Le soumissionnaire a fourni le curriculum vitae d'un gestionnaire de projet ayant de l'expérience dans les chantiers navals dans la gestion de l'ingénierie jusqu'à la construction et la livraison d' <u>un (1) projet</u> pour un navire de 24 mètres ou plus d'une complexité similaire à celle du NSHRH dans les 10 ans et 6 mois suivant la clôture de la présente demande de soumissions. Complexité similaire à celle décrite dans PR1 ci-dessus.	Le soumissionnaire a fourni le curriculum vitae d'un gestionnaire de projet ayant de l'expérience dans les chantiers navals dans la gestion de l'ingénierie jusqu'à la construction et la livraison de <u>deux (2) projets</u> pour un navire de 24 mètres ou plus avec une complexité similaire à celle du NSHRH dans les 10 ans et 6 mois suivant la clôture de la présente demande de soumissions. Complexité similaire à celle décrite dans PR1 ci-dessus.

<p>construction et de livraison pour un navire de 24 mètres ou plus d'une complexité similaire à celle du NSHRH dans les 10 ans et 6 mois suivant la clôture de la présente demande de soumissions . Complexité similaire à celle décrite dans PR1 ci-dessus.</p>		
Non	Critères d'évaluation cotés	Maximum de points disponibles
PR10	<p>Le soumissionnaire doit fournir un calendrier préliminaire à l'aide de PMBok ou d'un logiciel équivalent pour la conception, la construction, la livraison et la mise en service du NSHRH qui indique :</p> <p>(i) un délai de conception entre 8 et 12 mois après l'attribution du contrat ; (ii) un délai de construction, de livraison et de mise en service de 18 à 24 mois après l'achèvement de la conception ; et (iii) étapes importantes</p> <p>Le soumissionnaire doit fournir suffisamment de détails pour évaluer PR10, y compris les éléments suivants :</p> <p>a) La documentation de l'horaire comprend :</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Un délai de conception entre 8 et 12 mois après l'attribution du contrat ; b. Un délai de construction entre 18 et 24 mois après l'achèvement de la conception ; et c. Les principales étapes comprennent les phases de conception, de construction, de livraison et de mise en service et l'intégration ISU. 	/20
Évaluation par points		
0	dix	20

<p>Le soumissionnaire <u>n'a pas fourni</u> de calendrier préliminaire utilisant PMBok ou un logiciel équivalent pour la conception, la construction, la livraison et la mise en service du NSHRH qui indique : (i) un délai de conception entre 8 et 12 mois après l'attribution du contrat ; (ii) un délai de construction, de livraison et de mise en service de 18 à 24 mois après l'achèvement de la conception ; et (iii) étapes importantes</p>	<p>Le soumissionnaire a fourni un calendrier préliminaire à l'aide de PMBok ou d'un logiciel équivalent pour la conception, la construction, la livraison et la mise en service du NSHRH qui indique : (i) un délai de conception entre 8 et 12 mois après l'attribution du contrat ; (ii) un délai de construction, de livraison et de mise en service de 18 à 24 mois après l'achèvement de la conception ; et (iii) <u>comprendait certaines étapes importantes, mais pas toutes</u></p>	<p>Le soumissionnaire a fourni un calendrier préliminaire à l'aide de PMBok ou d'un logiciel équivalent pour la conception, la construction, la livraison et la mise en service du NSHRH qui indique : (i) un délai de conception entre 8 et 12 mois après l'attribution du contrat ; (ii) un délai de construction, de livraison et de mise en service de 18 à 24 mois après l'achèvement de la conception ; et (iii) <u>inclus toutes les étapes importantes</u></p>
<p>Score total * la note de passage minimale est de 170</p>	<p>/280</p>	