



RETURN BIDS TO:
RETOURNER LES SOUMISSIONS À:
Bid Receiving - PWGSC / Réception des soumissions
- TPSGC

SOLICITATION AMENDMENT
MODIFICATION DE L'INVITATION

The referenced document is hereby revised; unless otherwise indicated, all other terms and conditions of the Solicitation remain the same.

Ce document est par la présente révisé; sauf indication contraire, les modalités de l'invitation demeurent les mêmes.

Comments - Commentaires

Vendor/Firm Name and Address
Raison sociale et adresse du
fournisseur/de l'entrepreneur

Issuing Office - Bureau de distribution
Marine Emergency Response Division/Division des
Interventions en cas d'urgence maritime
Centennial Towers 7th Floor - 7W11
200 Kent Street
Ottawa
Ontario
K1A0S5

Title - Sujet PEIE - système de balayage Grand système de balayage à haute vitesse	
Solicitation No. - N° de l'invitation F7047-190148/B	Amendment No. - N° modif. 003
Client Reference No. - N° de référence du client F7047-190148	Date 2023-05-17
GETS Reference No. - N° de référence de SEAG PW-\$ERD-016-29022	
File No. - N° de dossier 016erd.F7047-190148	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 2023-06-12 Heure Avancée de l'Est HAE	
F.O.B. - F.A.B.	
Plant-Usine: <input type="checkbox"/> Destination: <input checked="" type="checkbox"/> Other-Autre: <input type="checkbox"/>	
Address Enquiries to: - Adresser toutes questions à: Brink, Robyn	Buyer Id - Id de l'acheteur 016erd
Telephone No. - N° de téléphone (902) 222-9495 ()	FAX No. - N° de FAX () -
Destination - of Goods, Services, and Construction: Destination - des biens, services et construction:	

Instructions: See Herein

Instructions: Voir aux présentes

Delivery Required - Livraison exigée	Delivery Offered - Livraison proposée
Vendor/Firm Name and Address Raison sociale et adresse du fournisseur/de l'entrepreneur	
Telephone No. - N° de téléphone Facsimile No. - N° de télécopieur	
Name and title of person authorized to sign on behalf of Vendor/Firm (type or print) Nom et titre de la personne autorisée à signer au nom du fournisseur/ de l'entrepreneur (taper ou écrire en caractères d'imprimerie)	
Signature	Date

MODIFICATION NO 003 À LA DEMANDE DE SOUMISSIONS

La modification de la demande de soumissions est émise pour :

1. Prolonger la date de clôture des soumissions;
2. Répondre aux questions reçues des industries.
3. Modifier l'énoncé des travaux

1. PROLONGATION DE LA DATE DE CLÔTURE:

La période de clôture de la demande de soumissions a été prolongée jusqu'au lundi 12 juin 2023.

2. QUESTIONS ET RÉPONSES:

Question 7

Un dispositif de récupération en ligne conçu pour être utilisé dans un système de balayage dynamique peut ne pas être pratique pour être testé selon le protocole de l'ASTM F2709. Pour l'exigence obligatoire O5, le Canada acceptera-t-il des essais utilisant d'autres protocoles d'essai à condition qu'ils soient attestés par un organisme tiers et qu'ils démontrent clairement la capacité de récupération nominale du dispositif ?

Réponse à la question 7

Pour l'évaluation de l'exigence obligatoire O5, le Canada prendra en considération d'autres protocoles d'essai en remplacement de la norme ASTM F2709. Si un soumissionnaire souhaite présenter un autre protocole d'essai, il doit:

1. fournir la procédure de rechange, soit par écrit dans son intégralité, soit en renvoyant à un document de référence accessible au public ;
2. identifier les différences entre la procédure alternative proposée et la norme ASTM F2709 ; et
3. justifier pourquoi ces différences devraient être acceptées par le Canada.

Veillez noter que le(s) soumissionnaire(s) doit(vent) soumettre au Canada d'autres protocoles d'essai à prendre en considération avant la date de clôture de l'appel d'offres. Toutes les réponses seront publiées par le biais d'un amendement sur AchatsCanada.

Question 8

Le document DED-IS-06 exige des certifications de levage et un plan de gréement pour tous les équipements susceptibles d'être soulevés à l'aide d'un pont élévateur ou d'un chariot élévateur à fourche. En outre, ce plan doit être approuvé par un organisme agréé (OA) par Transports Canada pour la sécurité et la sûreté maritimes (TCMSS) (c'est-à-dire une société de classification telle que Lloyds ou DNV) OU certifié par un ingénieur professionnel ayant une formation en génie maritime ou en architecture navale et enregistré dans une province du Canada;

Le dernier paragraphe du DED-IS-06 stipule également que les points d'arrimage et la conception structurelle de tout l'équipement pouvant être attaché au pont d'un navire indépendamment de son conteneur d'entreposage doivent être approuvés par un organisme reconnu par Transports Canada pour la sécurité et la sûreté maritimes (TCMSS) (c.-à-d. une société de classification telle que Lloyds ou DNV)

OU certifiés par un ingénieur professionnel ayant une formation en génie maritime ou en architecture navale et enregistré dans une province canadienne.

ayant une formation en génie maritime ou en architecture navale et enregistré dans une province du Canada.

Cela soulève les questions suivantes:

a) Les normes LBHV-SR-254 et 256 du EBT exigent que les conteneurs soient approuvés selon la norme CSC. Étant donné que ces conteneurs seront soulevés et arrimés aux navires, le Canada exige-t-il maintenant des conteneurs certifiés DNV dans tous les cas ? Actuellement, la DED-IS-06 et les exigences 254 et 255 semblent être contradictoires.

b) Le Canada accepterait-il une certification par un ingénieur professionnel ayant une formation en génie maritime ou en architecture navale et enregistré dans le pays de fabrication de l'équipement fourni si ce pays n'est pas le Canada ?

c) Comment devons-nous traiter les certifications de levage pour les composants disponibles sur le marché qui ont des points de levage mais qui ne sont pas approuvés conformément à la norme DED-IS-06 ? Il peut s'agir par exemple de générateurs de vapeur et d'autres éléments OEM OTS plus petits ?

d) De nombreux composants de l'ensemble du colis qui sont fournis dans les conteneurs sont fixés par des points d'arrimage ou d'autres moyens. Le Canada exige-t-il désormais que tous les points d'arrimage ou de fixation soient conçus et approuvés conformément à l'exigence du DED-SI-06 ?

La conformité à toutes les exigences susmentionnées entraînerait des coûts importants pour le Canada.

Réponse à la question 8

a) La DED-IS-06 ne s'applique pas au levage et à l'arrimage des conteneurs de fret ISO 668.

b) Non, la GCC n'acceptera pas la certification d'un ingénieur professionnel ayant une formation en génie maritime ou en architecture navale et enregistré dans le pays de fabrication de l'équipement. Le Canada n'acceptera que les options de certification expliquées dans le document DED-IS-06.

c) Tous les composants, y compris les composants prêts à l'emploi, doivent être approuvés conformément à la DED-IS-06. Si les articles de série ne disposent pas de solutions de levage et d'arrimage pouvant être approuvées conformément à la DED-IS-06, le contractant doit mettre au point une solution de remplacement pour soulever l'article (par exemple, un patin/cadre de levage) qui doit être approuvée conformément à la DED-IS-06.

d) Oui, Le Canada exige que tous les points d'arrimage ou de fixation soient conçus et approuvés conformément à l'exigence du DED-IS-06.

3. Modifications de l' énoncé des travaux:

DED-IS-06

Supprimer:

Certificats de levage (de dispositifs de levage en hauteur ou de chariot élévateurs) :

Les composants de levage et la conception structurelle de tous les équipements à lever doivent être approuvés par un organisme reconnu (OR) de la Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC) (c.-à-

d. une société de classification comme Lloyds ou DNV) OU certifié par un ingénieur ayant une formation en génie maritime ou en architecture navale et agréé dans une province du Canada.

Certificats des points d'arrimage (points de fixation):

Les points d'arrimage (points de fixation) et la conception structurelle de tout équipement pouvant être attaché au pont d'un navire indépendamment de son conteneur de stockage, doivent être approuvés par un organisme reconnu (OR) de la Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC) (c.-à-d. une société de classification comme Lloyds ou DNV) OU certifié par un ingénieur ayant une formation en génie maritime ou en architecture navale et agréé dans une province du Canada.

Insérer:

Rapport sur les certificats de levage (de dispositifs de levage en hauteur ou de chariot élévateurs):

Les composants de levage et la conception structurelle de tous les équipements à lever doivent être approuvés par un organisme reconnu (OR) de la Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC) (c.-à-d. une société de classification comme Lloyds ou DNV) OU certifié par un ingénieur (P. Eng) ayant une formation en génie maritime ou en architecture navale et agréé dans une province du Canada.

Le rapport doit comprendre:

- un document officiel (p. ex. un certificat de type) prouvant que l'équipement a été approuvé par le RO ou l'ingénieur du SMTC.
- Le dossier de conception complet, y compris les dessins, les calculs et les analyses qui ont été exigés par l'OR ou l'ing. du TCMSS pour approuver l'équipement.
- Tous les documents du rapport doivent porter la marque ou la signature officielle de l'OR ou de l'ingénieur du TCMSS.

Rapport de certificats des points d'arrimage (points de fixation):

Les points d'arrimage (points de fixation) et la conception structurelle de tout équipement pouvant être attaché au pont d'un navire indépendamment de son conteneur de stockage, doivent être approuvés par un organisme reconnu (OR) de la Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC) (c.-à-d. une société de classification comme Lloyds ou DNV) OU certifié par un ingénieur (P. eng) ayant une formation en génie maritime ou en architecture navale et agréé dans une province du Canada.

Le rapport doit comprendre:

- La documentation officielle (par exemple, un certificat de type) prouvant que l'équipement a été approuvé par le RO ou l'ingénieur du TCMSS.
- Le dossier de conception complet, y compris les dessins, les calculs et les analyses qui ont été exigés par l'OR ou l'ing. du TCMSS pour approuver l'équipement.
- Tous les documents du rapport doivent porter la marque ou la signature officielle de l'OR ou de l'ingénieur du TCMSS.

TOUTES LES AUTRES MODALITÉS DEMEURENT INCHANGÉES.