



RETURN BIDS TO:

RETOURNER LES SOUMISSIONS À:

Bid Receiving - PWGSC / Réception des soumissions -
TPSGC
11 Laurier St. / 11, rue Laurier
Place du Portage , Phase III
Core 0B2 / Noyau 0B2
Gatineau, Québec K1A 0S5
Bid Fax: (819) 997-9776

**SOLICITATION AMENDMENT
MODIFICATION DE L'INVITATION**

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

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

Comments - Commentaires

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

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

Title - Sujet NGCC Griffon PVN	
Solicitation No. - N° de l'invitation F7049-200157/A	Amendment No. - N° modif. 009
Client Reference No. - N° de référence du client F7049-200157	Date 2023-06-22
GETS Reference No. - N° de référence de SEAG PW-\$\$MD-029-29039	
File No. - N° de dossier 029md.F7049-200157	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 2023-08-30 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: Jeddi, Loubna	Buyer Id - Id de l'acheteur 029md
Telephone No. - N° de téléphone (873) 455-3835 ()	FAX No. - N° de FAX (819) -
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

Solicitation No. - N° de l'invitation
F7049-200157/A
Client Ref. No. - N° de réf. du client
F7049-200157

Amd. No. - N° de la modif.
009
File No. - N° du dossier
029md F7049-200157

Buyer ID - Id de l'acheteur
029md
CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

Demande de soumissions – Modification n° 009

La présente modification vise les points suivants :

- 1. De publier le compte rendu de la conférence des soumissionnaires.**
-

- 1. Compte rendu de la conférence des soumissionnaires.**

NGCC Griffon PVN
F7049-200157/A

CONFÉRENCE DE SOUMISSIONNAIRES
BIDDERS' CONFERENCE

PROCÈS-VERBAL

La conférence des soumissionnaires aura lieu virtuellement le mercredi 14 juin 2023 à 9 h 00 HNE.

Participants	13
Début	6/14/23, 8:45:08 AM
Fin	6/14/23, 11:45:37 AM
Durée de la réunion	3h 28s

Participants :

SPAC	Jeddi, Loubna Mistry, Vanita	Loubna.Jeddi@tpsgc-pwgsc.gc.ca Vanita.Mistry@tpsgc-pwgsc.gc.ca
GCC	Cole, John G Atsidakos, Georgios Rankin, Mike England, Nick	John.Cole@dfo-mpo.gc.ca Georgios.Atsidakos@dfo-mpo.gc.ca Mike.Rankin@dfo-mpo.gc.ca Nick.England@dfo-mpo.gc.ca
Soumissionnaires	Abderrazak Choufa Kevin Krawiec Alicia Giguère Bruce Mitton Dave Williams Stoykov, Kamen Garigipaty, Srinivas	achoufa@heddleshipyards.com kKrawiec@heddleshipyards.com alicia.giguere@groupeocean.com bmitton@heddleshipyards.com dwilliams@heddleshipyards.com kamen.stoykov@vard.com Srinivas.Garigipaty@dfo-mpo.gc.ca

PARTIE 1 (SPAC)

1. Bienvenue et Mot d'ouverture :

Le Canada souhaite la bienvenue à tous les soumissionnaires et apprécie leur participation au processus.

Le but de la conférence était d'examiner tous les documents publiés à ce jour en ce qui concerne le NGCC Griffon PVN et de discuter de toute disposition contractuelle et les questions techniques liées à ceux-ci. Le Canada a déclaré qu'il ne lirait pas le document dans son intégralité, mais qu'il soulignerait uniquement des domaines spécifiques. Il est supposé que les soumissionnaires potentiels ont lu le document et ont des questions ou des éclaircissements prédéfinies.

Les soumissionnaires ont été rappelés que lorsqu'on pose des questions qu'ils doivent faire référence à l'article précis dans la spécification.

2. Rappels sur le processus d'approvisionnement:

- i) Date de clôture – 14:00 h, 30 Août 2023.
- ii) Les soumissionnaires peuvent poser des questions à l'AC jusqu'à dix jours ouvrables avant la date de clôture (14:00 h, 30 Août 2023)
- iii) Les soumissions doivent être présentées au SPAC à l'aide du **service Connexion de la Société Canadienne des Postes (SCP)**.
- iv) Ne pas envoyer les soumissions directement à l'AC
- v) Les soumissionnaires n'ajouteront pas de commentaires, de notes ou de conditions à l'ITT. L'ajout de commentaires, de notes ou de conditions fera en sorte que la soumission ne sera pas recevable.
- vi) La soumission d'une offre implique :
 - a. Le soumissionnaire est en mesure de terminer les travaux d'intégration pendant la période de travail initial.
 - b. Le soumissionnaire est en mesure de respecter la période de travail du navire du 16 décembre 2024 au 19 avril 2026.
- vii) Un seul contrat sera émis

3. Examen de l'appel d'offres (AO) et les annexes

• **PARTIE 1 - RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX**

Les travaux (Annexe A de l'EDT) comprend :

- La cale sèche PVN comprendra la remise à neuf/révision des moteurs à courant continu de propulsion principaux, du système de direction, des 4 générateurs de propulsion principaux et le remplacement des centres de commande des moteurs (MCC) et des tableaux de distribution principal et de secours.
- D'autres nouvelles installations d'équipement comprennent une grue, un séparateur d'eau huileuse, des systèmes de commande de propulsion, un ensemble d'hélices, un système de traitement des eaux-usées, un échosondeur, le réseau CAT6, un système Furuno Radar/ECDIS, des unités HVAC et divers remplacements de système de tuyauterie.
- Les travaux de radoub comprendra également le retraitement du cadre en A sur le pont du gaillard d'avant, le remplacement du mât principal ainsi que remplacement des revêtements de la coque.
- Le suivi de l'amarrage, les inspections, les réparations, l'entretien et les modifications; et
- Les travaux imprévus résultant d'inspections.

La stratégie d'approvisionnement :

- est limitée aux fournisseurs canadiens.
- les travaux de PVN doivent être effectués dans une installation de cale sèche située dans l'Est du Canada (c'est-à-dire ON, QC, NB, NE, T.-N.L., Î.-P.-É.).

Q #1: Quand la première série de questions sera-t-elle publiée ?

R#1: Ils seront publiés d'ici le 16 juin 2023.

Q #2: Le plan prévoit-il de déstocker le navire juste avant Noël avec l'équipage restant à bord?

R#2: Le navire sera à quai au chantier naval le 10 décembre. Le navire arrivera à quai 6 à 7 jours avant la cale sèche. Le plan est d'avoir tout retiré du navire d'ici là et de commencer les travaux le 16 décembre. Il y aura un changement d'équipage le 18 décembre et ils seront en congé pour Noël. Après Noël, l'AT de la GCC, l'ingénieur en chef, deux ingénieurs principaux superviseront les travaux et assisteront la main-d'œuvre sur place.

Q #3: Certains représentants détachés (FSRs) proviendront de l'extérieur du Canada. Sommes-nous limités aux fournisseurs d'équipements canadiens et aux FSRs ?

R#3: Pas nécessairement, le Canada comprend que les FSR peuvent provenir de l'extérieur du Canada, mais s'il y a des FSR au Canada, ils devraient être utilisés. Il en va de même pour les produits. Si le soumissionnaire propose un produit équivalent, le Canada doit recevoir les renseignements sur le produit pour évaluation avant le remplacement, et le soumissionnaire sera responsable des coûts associés à la classe, le cas échéant. Les fournisseurs internationaux peuvent être en mesure d'offrir un meilleur prix et un meilleur délai. Le soumissionnaire devra communiquer les options du fournisseur avec le Canada et effectuer ses recherches.

Q #4: Les devis doivent-ils être fournis en CAD?

R#4: Oui, non EUR ou USD, le Canada paiera en dollars canadiens.

Q #5: Certains devis expirent après 30 jours et il sera difficile de connaître le coût exact avant de commander. Avec les changements du marché et les variations du taux de change, comment cela sera-t-il géré?

R#5: Question notée et reportée. Une réponse sera fournie dans une modification de la soumission.

• **PARTIE 2 - INSTRUCTIONS AUX SOUMISSIONNAIRES**

- 2003 (2022-03-29) Instructions uniformisées - Biens ou services - besoins concurrentiels.
- Soumettre uniquement à l'unité de réception des offres de TPSGC en respectant la date, l'heure et le lieu indiqués sur la première page de la demande de soumissions (section 2.2, 2003) → 30 Août 2023 14h00.
- Toutes les demandes de renseignements doivent être soumises à l'AC, au plus tard cinq (10) jours ouvrables avant la date de clôture des offres (section 2.3, 2003). → 16 Août 2023 14h00.
- Lois applicables sont celles de la province d'Ontario (les soumissionnaires peuvent choisir une autre province /territoire).
- Deux Périodes de Travail :
 - Période de Travail Initial – environ Quinze (15) mois pour :
 - Planification de projet avec GCC
 - Achat des composants à long délai.
 - Tous les travaux d'ingénierie nécessaires pour assurer la bonne intégration du nouvel Equipment sur le navire, ainsi que tout travail de préparation requis pour un autre programme de prolongation de la durée de vie de navire ou de la maintenance de radoub.
 - Réunions techniques toutes les deux semaines.
 - Accès au navire pendant deux (2) jours pour effectuer une propre évaluation complète des matériaux dangereux sur le navire.
 - Période de Travail du Navire :
 - Début : 16 décembre 2024
 - Achèvement : 19 avril 2026

Les soumissionnaires sont encouragés, au besoin, à travailler avec des fournisseurs clés, des sociétés d'ingénierie et /ou de gestion de projet (opportunité de coentreprise).

Q #6: *Nous aurons besoin d'une équipe de projet pour acheter des articles à long délai de livraison. Y a-t-il un paiement d'étape pour ce travail?*

R#6: *Il y aura des paiements progressifs mensuels et nous pourrions envisager de faire quelque accommodations de plus. Nous comprenons que certains commandes (PO) doivent être prépayées. Nous pouvons discuter d'accommodations pour supporter ces coûts.*

Q #7: *En ce qui concerne la grue, avant de commander la grue Palfinger et tout ce qui concerne la grue, l'électricité, l'évaluation de l'acier, nous devons terminer la phase d'ingénierie. Y a-t-il une période d'acceptation et quelle classe utilisons-nous ?*

R#7: *Il y aura une ligne pour l'Equipment et une autre pour l'ingénierie dans le PDS. Vous devrez entrer un prix pour chaque ligne. Lorsque les travaux de conception et d'ingénierie sont terminés et que vous êtes prêt à acheter la grue, un paiement échelonné peut être effectué. L'ingénierie sera payée séparément du bon de commande de la grue. L'ABS est le RO de la société de classification pour l'approbation des dessins. Le Canada peut décider d'apporter des changements, mais pour l'instant, ce sera l'ABS.*

Q #8: *Pour clarifier, l'approbation de classe pour tout ce qui est acheté et apporté au navire est la responsabilité de l'entrepreneur ? Y compris tous les dessins estampillés approuvés par la classe ?*

R#8: *Oui, l'entrepreneur est responsable des coûts pour toutes les approbations de classe en ce qui concerne les dessins techniques et l'ingénierie électrique/mécanique/structurale/de fondation pour le nouvel équipement. Certains équipements nécessiteront une approbation de classe avant l'achat. L'approbation prendra du temps et l'entrepreneur devra en tenir compte.*

Q #9: *L'équipement acheté à l'extérieur du Canada est-il assujéti aux règlements de Transports Canada ou à l'ABS??*

R#9: *Il doit être approuvé par le RO - approuvé par l'un des organismes reconnus. Il doit y avoir un bureau au Canada pour l'approbation de Transports Canada. S'ils n'ont pas de bureau, nous aurons besoin qu'il soit approuvé par le RO.*

Q #10: *AKA est l'intégrateur dans le SOW. Sont-ils le principal intégrateur ou les chantiers navals peuvent-ils choisir un autre?*

R#10: *AKA n'est pas l'intégrateur principal du navire. Ils fournissent les matériaux et l'ingénierie pour la mise à niveau du système de commande de propulsion qui fait l'objet d'un contrat séparé. En ce qui concerne l'installation, AKA sera le plus familier avec son équipement et il lui sera plus facile de l'installer, mais l'entrepreneur peut choisir d'utiliser sa propre entreprise d'installation. Il peut toujours être avantageux d'avoir quelqu'un d'AKA sur place en tant que FSR pour fournir des instructions, des conseils et une surveillance. Ils devront également être sur place pour la mise en service. Le Canada recommande que l'AKA soit utilisé pour la mise à niveau du système de contrôle, mais pour les autres systèmes, c'est à l'entrepreneur de décider. Le Canada n'impose pas le recours à un sous-traitant spécifique.*

Q #11: *Il existe d'autres bons intégrateurs à l'extérieur du Canada. Y aurait-il une opposition à les utiliser plutôt qu'un intégrateur canadien?*

R#11: *Question notée et reportée. Une réponse sera fournie dans une modification de l'invitation*

Q #12: *L'ingénierie doit-elle être effectuée par une entreprise canadienne?*

R#12: *L'approbation des travaux d'ingénierie est nécessaire. L'entrepreneur doit tenir compte du coût total de l'externalisation (coûts FSR, déplacements, approbations de l'RO, etc.) dans sa sélection. La préférence du Canada est de soutenir les entreprises canadiennes. Les associations d'ingénieurs diffèrent au Québec et en Ontario. Il peut en être de même pour d'autres pays.*

Q #13: La diapositive mentionne les lois de l'Ontario, cela signifie-t-il que nous devons obtenir l'approbation d'un RO de l'Ontario ?

R#13: Les soumissionnaires peuvent choisir une autre province/territoire, mais cela peut entraîner des coûts et des risques supplémentaires.

• **PARTIE 3 - INSTRUCTIONS POUR LA PRÉPARATION DES SOUMISSIONS**

- Les offres soumises par télécopieur ne seront pas acceptées.
- Les soumissions doivent être soumises en utilisant le service Connexion de la Société Canadienne des Postes (SCP).

Pas de questions.

• **PARTIE 4 - PROCÉDURES D'ÉVALUATION ET BASE DE SÉLECTION**

- Méthode de sélection – la soumission conforme au prix le plus bas sera recommandée pour l'attribution du contrat.
- Les soumissions seront évaluées en fonction de l'ensemble des besoins.
- Le Canada se réserve le droit de demander des renseignements à l'appui de toute demande de soumissions.
- L'évaluation suivra le **Processus de Conformité des Soumissions par étapes (PCSE)**.
 - **Étape I : Renseignements financiers requis dans le cadre du PCSE**
 - SPAC doit examiner les éléments financiers no. 2 et 3 de l'annexe J, section J1 (liste de vérification des produits livrables)
 - Les soumissionnaires dont les renseignements financiers sont incomplètes seront avisés et se verront accorder un délai limité pour fournir les renseignements financiers manquants.
 - Seules les informations demandées peuvent être fournies.
 - **Étape II : Critères obligatoires d'admissibilité dans le cadre du PCSE**
 - SPAC & GCC examineront les autres éléments énumérés dans la liste de contrôle des produits livrables J1 à l'annexe J
 - Tous les soumissionnaires recevront un rapport d'évaluation de la conformité (REC). Le REC indiquera
 - la conformité à tous les critères d'admissibilité obligatoires;
 - que l'offre n'est pas encore conforme (les soumissionnaires seront informés des critères d'admissibilité obligatoires dont ils n'ont pas encore démontré).
 - **Étape III : Achèvement du processus d'évaluation**
 - Les réponses aux REC seront évaluées
 - Les soumissions qui ne sont pas conformes ne seront pas prises en considération.

Q #14: Pour l'intégrateur à source unique, SSI, nous devons fournir les performances passées et l'expérience d'intégration, etc. pour que le Canada les examine. Pourquoi cette exigence a-t-elle été introduite dans le processus d'appel d'offres par étapes pour ce projet mais pas pour les projets antérieurs?

R#14: Le Canada a introduit cela pour assurer la conformité et permettre au soumissionnaire de clarifier et de fournir plus d'informations si nécessaire au lieu d'être identifié prématurément comme non conforme.

• **PARTIE 5 - CERTIFICATIONS**

- Fournir des documents démontrant l'intégrité (5.1.1).
- 5.2 - Formulaire d'attestation au volet de participation autochtone. « O » – Formulaire de certification du VPA Partie 1 et Partie 2.
- Équité en matière d'emploi (5.3.2 – Annexe C).

Pas de questions.

• **PARTIE 6 - EXIGENCES FINANCIÈRES ET AUTRES**

- Les éléments obligatoires à fournir sont résumés à l'annexe J, liste de vérification des produits livrables des soumissions.
- Le Calendrier Préliminaire de Travail doit inclure (au minimum) des dates cibles de chacun des événements importants suivants :
 - Le début des travaux de navire tel qu'indiqué à l'article 7.3.1
 - La période en cale sèche
 - Tous éléments de travail dont les prix sont indiqués à l'annexe H, appendices 1
 - Planification du Représentant Détachés du fournisseur, RSF
 - Date d'Achèvement des Travaux de Navire tel qu'indiqué à l'article 7.3.1
 - La période des Soins et de Garde par le Chantier Naval
 - La Période des Essais à Quai et en Mer
 - Reprise de la détention par le Canada
- Le Calendrier Préliminaire de Travail doit inclure les tâches, les prédécesseurs, le chemin critique, des marqueurs de jalon, et la charge du travail.

Q #15: Pour la partie D, le FSR, nous les contacterons et obtiendrons leur qualification/coût/etc. mais qu'est-ce qui sera requis pour leur emploi du temps?

R#15: L'entrepreneur est responsable d'établir le calendrier et de travailler en étroite collaboration avec le FSR. Le Canada aimerait savoir ce que le plan et les séquences des travaux. Il s'agit d'un calendrier préliminaire et non définitif.

Q #16: Il sera difficile de définir le chemin critique sans connaître l'équipement ou les délais de livraison.

R#16: Le Canada a fourni une période de travail initiale de 15 mois pour effectuer l'achat d'équipement et la GCC a fait preuve de diligence raisonnable. Nous reconnaissons que certains équipements auront un long délai de livraison et la recherche a déterminé la durée de la période de travail initiale. Cette éventualité est prévue pour l'approbation préalable de l'ingénierie et pour s'assurer que l'entrepreneur dispose du temps nécessaire pour acheter l'équipement et le faire livrer avant le début de la portée des travaux. Certains équipements, par exemple Palfinger, devront être commandés immédiatement après l'attribution du contrat.

Si l'entrepreneur propose un produit équivalent et qu'il est approuvé, il suivra le même processus. L'ingénierie et l'approbation devront commencer immédiatement pour s'assurer qu'il y a suffisamment de temps. L'entrepreneur doit faire ses recherches et tenir compte des problèmes de chaîne d'approvisionnement et d'expédition.

Le Canada comprend qu'il sera difficile de prédire les aspects du calendrier, mais nous aimerions nous assurer que les FSR sont engagés et quel sous-traitant prendra plus de temps qu'un autre. Le calendrier

préliminaire est votre plan initial de la façon dont vous exécuterez l'étendue des travaux pendant la période de travail du navire assignée. Lors de l'attribution du contrat, une mise à jour du calendrier devra être fourni.

- **PARTIE 7 - CLAUSES CONTRACTUELLES RÉSULTANTS**

- Des clauses CCUA 2030 s'appliquent avec un amendement à la section 22 (la garantie).
- Modalités de paiement - Paiements progressifs (chaque mois).
- Services de gestion de projet, y compris les noms des candidats évalués.
- Réunions d'examen de la conception (tenues pendant la Période de Travail Initial).
- Volet de Participation Autochtone

Q #17: Dans les 15 mois précédant l'arrivée du navire et le début de la période de travail du navire, l'entrepreneur soumet-il les coûts de son équipe de projet, de l'ingénierie et des bons de commande pour l'équipement acheté?

R#17: Oui, sur une base mensuelle. Tout élément de l'EDT nécessitant une ingénierie aura une ligne distincte pour les coûts d'ingénierie. Selon le rôle, certains membres de l'équipe de projet commenceront le jour 1 et d'autres pourraient ne pas être nécessaires avant un certain temps. L'exigence de temps plein est lorsque la période de travail du navire commence. Il appartiendra à l'entrepreneur d'utiliser son équipe pour que l'ingénierie, les approbations et les achats requis soient terminés. Sur le PDS, il y a le coût de la main-d'œuvre et le coût du sous-traitant. L'ingénierie réalisée par l'entrepreneur relèverait de la main-d'œuvre et l'ingénierie réalisée par le sous-traitant relèverait du sous-traitant. Tous les coûts doivent être indiqués de manière appropriée et il incombe à l'entrepreneur d'exécuter de manière satisfaisante les travaux par rapport à son offre. Le Canada ne paiera pas les factures des sous-traitants. Nous paierons les progrès tels qu'ils sont rapportés sur la base du prix de l'entrepreneur pour l'élément de travail. En fin de compte, il s'agit d'un contrat à prix fixe. Si les estimations fournies sont incorrectes, le Canada ne paiera pas la différence.

Q #18: Comment saurez-vous si la personne qualifiée affectée à l'équipe de projet dans le contrat est la personne dédiée au projet?

R#18: Nous ne serons pas sur place 24h/24 et 7j/7. Il y aura des réunions d'avancement mensuelles, des discussions et des échanges de courriels avec le Canada où nous surveillerons si le soutien est suffisant et si l'équipe du projet progresse. S'il y a un chef de projet inexistant ou inexpérimenté, ce sera évident. Nous voulons établir une relation de confiance avec l'entrepreneur qui encourage l'honnêteté, la transparence et une communication constructive. Nous aimerions créer un environnement où nous relevons les défis en équipe.

Q #19: Le Canada a-t-il besoin d'espace de bureau avant l'arrivée du navire?

R#19: Non, nous aurons besoin d'espace pendant la période des travaux PVN, lorsque le navire sera mis en cale sèche en décembre 2024.

Q #20: Quand recevrons-nous le PDS?

R#20: Avant le 10 juillet 2023.

- **ANNEXE B - BASE DE PAIEMENT**

- Base de paiement, comprend :
 - Prix ferme contractuel de la fiche de données de tarification.

- Autres taux de travail imprévus (taux réguliers et taux d'heures supplémentaires)
- Sécurité financière
- les tarifs quotidiens des frais de service

Pas de questions.

- **ANNEXE C - PROGRAMME DE CONTRATS FÉDÉRAUX POUR L'ÉQUITÉ EN MATIÈRE D'EMPLOI**

Pas de questions.

- **ANNEXE D - EXIGENCES EN MATIÈRE D'ASSURANCE**

Incluant:

- Assurance responsabilité contre les erreurs et les omissions
- Assurance tous risques des biens.

Q #21: Dans l'Annexe D, il y a deux cas nécessitant une assurance 10M. Cela s'étend-il à nos fournisseurs, FSR, etc. , ?

R#21: Question notée et reportée. Une réponse sera fournie dans une modification de la soumission.

- **ANNEXE E - PROCÉDURE DE GARANTIE**

Q #22 Une garantie d'un an est-elle applicable à tous les sous-traitants, fournisseurs de matériaux, FSR ?

R#22: Question notée et reportée. Une réponse sera fournie dans une modification de l'invitation.

- **ANNEXE F - PROCÉDURE DE TRAITEMENT DES TRAVAUX IMPRÉVUS**

Les travaux commencent après l'obtention de l'approbation de l'AC .

Pas de questions.

- **ANNEXE G - CONTRÔLE DE LA QUALITÉ/INSPECTION**

Le contractant doit préparer des ITP pour chaque élément de l'EDT.

Pas de questions.

- **ANNEXE H - FEUILLE DE PRÉSENTATION DE LA SOUMISSION FINANCIÈRE**

Q #23: Une allocation de 25 000 heures a été placée contre le travail imprévu. C'est un nombre très élevé. Le Canada pourrait-il réviser le nombre d'heures?

R#23: Question notée et reportée. Une réponse sera fournie dans une modification de la soumission.

Q #24: Le coût de la sécurité financière est pour le chantier naval, mais si le coût de la sécurité nous est transmis dans les devis FSR/fournisseurs, ajoutons-nous ce coût au coût du chantier naval dans la même case ?

R#24: Question notée et reportée. Une réponse sera fournie dans une modification de la soumission.

- **ANNEXE I - GARDE DU NAVIRE**

Pas de questions.

- **ANNEXE J - ÉLÉMENTS LIVRABLES ET CERTIFICATIONS**

Annexe comprend les livrables obligatoires à inclure avec la soumission.

- J1 – Liste de vérification sur les éléments livrables obligatoires.
- J2 – Éléments livrables après l'attribution du contrat.
- J3 – Livrables avant l'attribution du contrat (si demandé)

Pas de questions.

- **ANNEXE K - MODÈLES**

Q #25: Ces registres nécessitent un travail considérable et leur création prend du temps. Si c'est pendant la période de travail du navire, ça va, mais avant, il y aura un coût supplémentaire. Quelle est la fréquence des révisions de ces registres avant la période des travaux ?

R#25: Il s'agit d'un livrable et les coûts de la mise à jour doivent être inclus dans votre offre. Nous examinerons et fournirons une réponse dans une modification de la soumission.

- **ANNEXE L - CONDITIONS GÉNÉRALES 1031-2, (2012-07-16), PRINCIPES DES COÛTS CONTRACTUELS**

Pas de questions.

- **ANNEXE M - ACCORD DE CONFIDENTIALITÉ**

Q #26: Les sous-traitants doivent-ils fournir des Accord de Confidentialité?

A#26: Le Canada en a reçu quelques-uns. Nous aimerions recevoir des Accord de Confidentialité de tous les sous-traitants.

- **ANNEXE N à R – VOLET DE PARTICIPATION AUTOCHTONE**

Pas de questions.

PARTIE 2: (GCC)

Revue de l'annexe A de l'EDT.

Q #27: Élément 17.1 de l'énoncé des travaux - En ce qui concerne l'expédition de la grue à Prescott (Ontario), le Canada envisagera-t-il d'accorder une indemnité plus élevée pour la grue, le gréement, le chargement et le fret ? L'indemnité pour le transport comprend-elle l'assurance ?

R#27: Le Canada examinera l'indemnité et une réponse sera fournie pour les achats au Canada. L'indemnité prévue ne couvrira que le coût de l'expédition. Il incombe à l'entrepreneur de retirer la grue du navire,

de l'installer en toute sécurité sur une grue et de la charger sur un camion en vue de son expédition, conformément à l'article du cahier des charges. L'assurance du fret relève également de la responsabilité du contractant. La GCC exige que la grue arrive en toute sécurité à Prescott.

Q.28 : Exigence générale - *Connaissons-nous le poids des articles qui seront remis à bord du navire et le poids des articles qui en seront retirés ? Le Canada peut-il fournir une liste de dépose et de remise en état de l'équipement avec les poids ?*

R#28 : *Pour tous les nouveaux équipements et matériaux, ces informations doivent figurer dans les spécifications. Des informations sur les équipements existants peuvent être fournies. Il est de la responsabilité du chantier naval de suivre le poids enlevé et ajouté sur le navire. Le soumissionnaire peut inclure ce coût dans l'ingénierie requise au cours de la période de travail initiale. L'équipe de la GCC travaille actuellement à la préparation d'une liste d'articles que l'équipage retirera du navire avant le début du PVN. Ces articles seront retirés et stockés en toute sécurité dans un conteneur par l'équipage de la GCC.*

Q.29 : Exigence générale - *Lors du retrait de tous les équipements, des informations nous seront-elles fournies sur l'emplacement exact d'où ils proviennent et sur l'endroit où ils doivent être réinstallés ?*

R#29 : *Tous les éléments d'interférence pour les spécifications individuelles doivent être marqués par le contractant, retirés du navire en toute sécurité et stockés dans vos installations. Le contractant est responsable de la remise en place de tous les éléments tels qu'ils ont été trouvés. La GCC ne remettra en place que les éléments retirés par l'équipage avant la date de début des travaux PVN.*

Q.30 : Exigence générale - *Qu'en est-il des pièces de rechange, des outils, etc. qui sont retirés du navire et stockés à côté ? Nous fournira-t-on une liste et un compartiment/emplacement pour en assurer le suivi ?*

R#30 : *Ces éléments seront probablement retirés par l'équipage, mais nous devons en discuter avec le chef mécanicien. Nous pourrions fournir une liste après l'attribution du contrat. L'équipe de la GCC travaille actuellement à la préparation d'une liste d'articles que l'équipage retirera du navire avant le début des travaux du PVN. Ces articles seront retirés et stockés en toute sécurité dans un conteneur par l'équipage de la GCC.*

Q #31 : Élément de l'EDT 11.20 et 11.21 - *Y a-t-il une obligation de choisir une seule entreprise pour l'achat des fenêtres en verre ou pouvons-nous choisir des produits équivalents ?*

R#31 : *Vous pouvez choisir des produits équivalents à condition que toutes les exigences - dimensions correctes, épaisseur, cadre, montage, qualité, garantie, etc. soient respectées. Nous pouvons en discuter avec le chef mécanicien/VMM lorsque les meilleures options pour le navire ont été préparées par le contractant. Nous devons tenir compte des frais de transport et des délais de livraison.*

Q #32 : Élément de l'EDT 11.25 - *Est-il obligatoire d'enlever l'équipement de cuisine du navire ? Qu'en est-il de l'ascenseur ? Quelles ouvertures pourrions-nous utiliser ? L'intégrité de la coque sera-t-elle compromise si nous faisons un trou ? Il peut y avoir d'ingénierie à faire ?*

R#32 : *Dans la zone des cuisines, nous avons inclus 6 points qui nécessitent des UT (points 48-53 - dessin G005-VLE24_002_Deck Condition Survey Locations). Pour accéder à ces points, vous pouvez soit retirer l'équipement de la cuisine et le réinstaller dans la cuisine ou dans des pièces voisines (mess de l'équipage ou magasins). Il n'est pas nécessaire d'enlever le monte-plats. Nous discuterons d'une ouverture latérale de la plaque de coque uniquement au cas où nous devrions procéder à des renouvellements majeurs de la plaque dans le plancher de la cuisine à la suite de l'inspection. La taille des armoires et des plans de travail permet de les déplacer dans le même espace (cuisine).*

Commentaire n° 1 : Élément de l'EDT 11.14 et 11.15 - Pour la peinture de la coque au-dessus et au-dessous de la ligne de flottaison, étant donné que nous demandons de revenir à l'acier nu, la coque devra être recouverte.

Q. 33 : Élément de l'EDT 11.14 Para C.3.3. et Élément de l'EDT 11.15 Para C.3.3, Élément de l'EDT 17.3 Para C.1.2, Élément de l'EDT 14.13 Para C.4.7, Élément de l'EDT 14.6 Para C.16.13, Élément de l'EDT 14.2 Para C.7.3, Élément de l'EDT 11.29 Para C.1.4 - L'ensemble du navire doit-il être couvert ? Le cahier des charges indique qu'un abri temporaire ou des couvertures pour des zones spécifiques sont nécessaires, mais il n'indique pas que nous devons construire une structure complète sur l'ensemble du navire. Nous établirons le prix de chaque spécification séparément pour le montage, le démontage et la modification, mais il pourrait être moins coûteux de couvrir l'ensemble du navire ?

R#33 : Non, seulement les côtés supérieurs et le dessous de la ligne de flottaison de la coque. Nous préférons couvrir l'ensemble du navire, mais ce n'est pas une exigence du cahier des charges. Le contractant devra couvrir l'ensemble du navire pour les travaux sur les fenêtres, les ponts d'habitation, etc. Un échafaudage est également nécessaire pour les travaux sur le mât principal, afin de le protéger des intempéries lorsqu'il sera enlevé. La superstructure ne nécessite qu'un nettoyage au solvant et une couche de finition, de sorte que les travaux peuvent être effectués sans couvrir les logements.

Commentaire n° 2 : Élément de l'EDT 12.22 - Les hélices sont MFG et seront expédiées au soumissionnaire retenu. Il est recommandé qu'un représentant du fournisseur soit sur place pendant l'installation à des fins de garantie. Son nom a été fourni dans le cahier des charges, nous pouvons avoir ses conseils sur place pour assister à l'installation et à l'ajustement des hélices.

Q #34 : Sous la Élément de l'EDT 15, y a-t-il un MFG ?

R#34 : Les purificateurs de mazout seront fournis par Canada.

Q #35 : Élément de l'EDT 16.6 - Est-il obligatoire de fournir la station d'épuration des eaux usées (sewage plant) du fournisseur existant ?

R#35 : Tous les systèmes équivalents devront être approuvés par le Canada.

Q.36 : Élément de l'EDT 16.12 - Les chaudières enlevées sont-elles remplacées par de nouveaux équivalents du même type ?

R#36 : Oui. Remplacement à l'identique.

Q. 37 : Éléments de l'EDT 16.15 - 16.18 - La période de garantie pour le nouveau revêtement de sol est de 90 jours et elle expirera probablement avant les essais et la garde du navire. Quelles sont vos prévisions ? Devrions-nous envisager une extension de garantie ?

R#37 : L'installation du nouveau revêtement de sol devra avoir lieu plus près du désamarrage du navire, lorsque les principaux travaux dans les emménagements seront terminés et que le trafic sera moins important. Nous examinerons de plus près les exigences en matière de garantie et fournirons une réponse dans une modification de la soumission.

Q. 38 : Éléments de l'EDT 16.15 à 16.18 - Le Canada fournira-t-il des échantillons, des choix de couleurs, des motifs pour les moquettes ou toute autre chose de cette nature ?

R#38 : Vous vous alignerez sur ce qui existe déjà. S'il y a une différence dans l'époxy ou les revêtements de sol, vous pouvez fournir un échantillon pour que le Canada l'approuve après l'attribution du contrat.

Q #39 : Éléments de l'EDT 17.10 - Avez-vous décidé ce qu'il faut faire avec la poche d'ancrage et le tuyau d'arrosage ?

R#39 : Les sections 17.7.C.4.1 et C.4.2 fournissent les exigences concernant les poches d'ancrage et tuyau d'arrosage.

Q #40 : Éléments de l'EDT 18.1- Dans la section 18, pour l'ICS, le type de système n'est pas très clair. S'agit-il de Zenitel ?

R#40 : En fin de compte, nous voulons un système qui réponde à nos spécifications dans le cahier des charges. Si certaines exigences ne sont pas claires, la GCC E&I se fera un plaisir d'y répondre et de les clarifier.

Q #41 : Éléments de l'EDT 19.1 et 19.3 - Utilisons-nous le SSI des commandes de propulsion pour l'AMS ? Ce cahier des charges comporte-t-il une composante d'ingénierie ?

R#41 : JMP Solutions est le SSI recommandé pour l'AMS parce qu'il connaît le système, possède le logiciel et a récemment mis à jour l'intégration informatique. Le présent cahier des charges prévoit la mise à niveau de l'ancien matériel. Elle dispose de dessins techniques sur la conception existante et sur ce qui est nécessaire à l'avenir. Si ces informations n'ont pas été fournies dans le TDP, nous les fournirons.

Q #42 : Éléments de l'EDT 19.1 et 19.3- Recevrons-nous des détails de montage et un plan de l'emplacement de l'équipement ?

R#42 : L'objectif est de réutiliser les armoires où se trouve l'équipement existant.

Q #43 : Éléments de l'EDT 19.3- Est-ce que JMP installe l'équipement ?

R#43 : Non, Ils font de l'ingénierie et fournissent d'équipements/matériels. Ils peuvent effectuer des terminaisons, vous devrez le vérifier, mais ils ne font pas du câblage. Les SSI devront travailler ensemble car il y a des communications croisées entre les systèmes qui doivent être maintenues.

Q #44 : Question générale et question pour Éléments de l'EDT 19.3 - Qu'en est-il des frais de déplacement et d'hébergement pour le JMP ou d'autres FSR ?

R#44 : Cela dépend de l'endroit où se trouve le navire.

Q #45 : Éléments de l'EDT 19.1 - Est-ce qu'AKA travaille sur les améliorations du 19.1 pour le système de contrôle de la propulsion ?

R#45 : Ils sont au courant du remplacement de l'AMS et s'efforcent de fournir de nouveaux dessins techniques pour l'intégration avec l'AMS. Il n'est pas obligatoire pour l'entrepreneur de travailler avec l'un ou l'autre de ces représentants, mais ils connaissent le navire et ont effectué des travaux et des travaux d'ingénierie. Il est recommandé qu'au moins un FSR de l'une de ces deux sociétés soit présent sur le site.

Q #46 : Éléments de l'EDT 18.10 - Qu'en est-il du câble 18.10 Cat 6 ?

R#46 : Le câble Cat 6 est le système terrestre du navire, spécifique à notre électronique et indépendant du système d'alarme et de surveillance. Ces systèmes sont distincts et ne sont pas intégrés.

Q.47 : Question d'information générale - Modifie-t-on ou interfère-t-on avec la mesure de la distance dans la timonerie ?

R#47 : Le DME a été retiré du cahier des charges. Il sera complété par l'E&I avant PVN.

Commentaire n° 3 : Éléments de l'EDT 19.3 - JMP fournira des dessins de terminaison en AutoCAD et une proposition sur la façon dont il effectuerait le travail en question. Elle n'a pas conçu les panneaux arrière à

placer dans l'armoire, ce qui est l'option qu'elle propose. Ce travail devra être effectué par l'entrepreneur ou sous-traité par lui. Il ne s'agit pas d'électriciens, mais avant tout d'une société d'AMS.

Q.49 : *Question d'information générale et Élément de l'EDT 13.1 - Une entreprise figurant dans le cahier des charges procède-t-elle à ses propres terminaisons ?*

R#49 : *Oui, Caterpillar. Le cahier des charges prévoit que l'entrepreneur tire tout le câblage et que Caterpillar effectue les terminaisons.*

Q.50 : *Question d'information générale - Y a-t-il des pièces de rechange dans le cahier des charges auxquelles vous souhaiteriez que nous fassions attention ?*

R#50 : *Oui, une liste a été fournie dans le cahier des charges dans les différents points du cahier des charges. Si d'autres pièces de rechange sont nécessaires, elles seront traitées via la procédure 1379.*

Q #51 : *Élément de l'EDT 12.20 - Existe-t-il des détails sur la manière dont nous souleverons le moteur et découperons l'ouverture ou cela doit-il être précisé ?*

R#51 : *Nous avons indiqué dans le DDT la procédure à suivre pour retirer le moteur du navire.*

Q #52 : *Élément de l'EDT 12.20 - Peut-on supposer que tous les anneaux de levage ne doivent pas être utilisés ?*

R#52 : *C'est exact. Vous devrez concevoir et installer des anneaux avec la charge de travail requise là où c'est nécessaire et vous assurer que l'équipement est retiré en toute sécurité.*

Q. 53 : *Éléments de l'EDT 12.7 et 11.19 - Y a-t-il des problèmes dont le chantier naval devrait tenir compte lorsqu'il effectue des réparations en fibre de verre ?*

R#53 : *Les boîtes peuvent être retirées, envoyées en réparation puis réinstallées. Les congélateurs devront être réparés à bord.*

Q.54 : *Informations générales - Il n'y a pas d'équipage à bord du navire pour aider le chantier naval, n'est-ce pas ?*

R#54 : *C'est exact.*

Commentaire n° 4 : *Informations générales sur la sécurité - Les politiques du chantier naval en matière de santé et de sécurité devront être respectées.*

Q.55 : *Informations générales applicables à plusieurs éléments du cahier des charges - La formation à l'installation des nouveaux équipements sera-t-elle dispensée à l'équipe pendant les essais ? Devons-nous obtenir le coût de la formation hors site ?*

R#55 : *C'est exact. Il est préférable que toutes les formations se déroulent sur site/à bord. La période d'essai a été fixée au printemps.*

Q.56 : *Informations générales - Devons-nous fournir un organigramme pour la période de travail initiale de 15 mois ?*

R#56 : *Oui. Des personnes devront être affectées à l'approvisionnement, à la planification et à la gestion du projet.*

Q.57 : *Informations générales - Le fait de citer quatre personnes pour la durée du projet plutôt que six ou huit aura-t-il une incidence sur le coût de l'offre ?*

Solicitation No. - N° de l'invitation
F7049-200157/A
Client Ref. No. - N° de réf. du client
F7049-200157

Amd. No. - N° de la modif.
009
File No. - N° du dossier
029md F7049-200157

Buyer ID - Id de l'acheteur
029md
CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

R#57 : Certaines tâches devront être effectuées pour préparer le carénage. Il n'est pas nécessaire qu'une personne à temps plein soit affectée à ce travail et l'équipe de projet n'aura pas besoin d'être affectée à temps plein au cours de la période de travail initiale. Le Canada n'a pas demandé de coordonnateur de projet ; cela fait partie du travail d'ingénierie que le soumissionnaire doit estimer.

PART 3 : AUTRES / OTHERS

Rappel - Accord de Confidentialité.
Pas d'autres questions ou commentaires

AJOURNEMENT / ADJOURNMENT.

Merci à toutes les personnes présentes de leur participation et de leur intérêt.
La réunion s'est terminée à 11h45.

Loubna Jeddi
Autorité Contractante
Services Publics et Approvisionnement Canada.