



Transport  
Canada

Transports  
Canada

Place De Ville  
Tower "C",  
330 Sparks Street  
Ottawa, Ontario K1A 0N5

October 6, 2017

**ADDENDUM # 1**

To Whom It May Concern:

Subject: Request for Proposal T8080-170155  
Risk assessment of ship-source oil spills in northern British Columbia

Further to the above-mentioned Request for Proposal, this Addendum (#1) is to advise potential bidders of the question(s) received during this tender call to date and the response(s) are indicated in the attached Annex A-1.

**No consideration will be given for extras and/or changes because the tenderer was not familiar with the contents of this Addendum**

**Tenderers are to acknowledge this Addendum by signing in the space provide below and enclosing a copy of this document with their proposal.**

All other terms and conditions of the Request for Proposals remain unchanged.

Yours truly,


Osman Zakir  
Contracting Officer  
Transport Canada

**RECEIPT ACKNOWLEDGED**

Name of Company \_\_\_\_\_

Signature \_\_\_\_\_

**Canada**



Annex A-1

**Question #1**

The attached document does not seem to contain any of the appendices referred to in the document. Is it possible to obtain those please?

**Answer #1**

Appendix B, which is referenced on page 11 of the RFP, is a separate document and can be downloaded from <https://buyandsell.gc.ca/procurement-data/tender-notice/PW-17-00795399>. The document is labeled tc\_ara\_methodology\_guidance\_document\_final\_-.pdf. Appendix C: Engagement Level of Effort can be found on page 28 of the RFP document.

**Question #2**

Also—does the TC client want the two S/W (software) programs to run independently or to be a single S/W integrated system?

**Answer #2**

Transport Canada is open to the software being either two programs that run independently or a single integrated system.

**Question #3**

I would appreciate some clarification please. When I compare the desired inputs/outputs and system requirements listed in the RFP with the capabilities of the SAMSON and SIMAP software programs, they are nearly a perfect match. These two S/W packages were used to generate the report by Dillon et al which you attached to the RFP. On the surface it appears that the software currently exists to perform the ARA for BC. Yet two major deliverables in the RFP suggest that new S/W can be developed.

Can the client please shed some light on the following:

Is the contractor required to use SAMSON and SIMAP to perform the ARA?

**Answer #3**

No, the contractor can develop new software that meets the requirements outlined in the Request for Proposals document. They are not obligated to use SAMSON and SIMAP.

**Question #4**

This S/W has been years in development and used by TC so why would they ever want to entertain the idea of new S/W?



**Answer #4**

Transport Canada has been developing the framework to assess risk for many years but is open to any software solution that meets the requirements in the Request for Proposals.

**Question #5**

SAMSON and SIMAP appear to be the property of Dillon/MARIN et al consortium. That means that no one else can use that S/W and would be forced to have their own or develop it from scratch.

**Answer #5**

Any potential contractor is required to submit, as part of their proposal, a summary of the software that they would use to meet Transport Canada's requirements. This can be existing software or new software that will be developed to the meet the requirements outlined in the Request for Proposals.

**Question #6**

Does TC have the rights to allow other third parties to work with SAMSON and SIMAP for this project?

**Answer #6**

No, Transport Canada does not have the rights to these pieces of software.

**Question #7**

What, if any, TC requirements are NOT met by current versions of SAMSON and SIMAP?

**Answer #7**

Transport Canada will not provide an assessment of the SAMSON and SIMAP software.

=====

**\*\*There is typo on page 11 of the RFP, the text is amended as follows:**

The geographic scope for the northern British Columbia risk assessment is defined as extending from the base of the continental shelf slope in the west, the ~~western~~ eastern most point being -129.75° (near Kitsault, BC), to the coast watershed in the east, the ~~eastern~~ western most point being -133.8° (off the coast of Haida Gwaii). From north to south, the boundary extends from the Canada-US border of Alaska, the northern most point being 54.65°, to Brooks Peninsula on northwest Vancouver Island and to Quadra Island in the south, the southernmost point being 49.99°. All coordinates are in decimal degrees.



Transport  
Canada

Transports  
Canada

Place De Ville  
Tower "C",  
330 Sparks Street  
Ottawa, Ontario K1A 0N5

6 OCTOBRE, 2017

## ADDENDA N° 1

**Objet : Demande de propositions n° T8080-170155 - Évaluation des risques de déversements d'hydrocarbures causés par les navires dans le nord de la Colombie-Britannique**

**Il ne sera pas tenu compte de suppléments et/ou de modifications présentés au motif que le soumissionnaire n'a pas pris connaissance de la teneur du présent Addenda.**

Plusieurs questions émanant de soumissionnaires potentiels ont été reçues à propos de la Demande de propositions en question. Le présent Addenda à la Demande de propositions a pour but de résumer les questions et les réponses à titre d'information pour tous les soumissionnaires éventuels.

**Les soumissionnaires doivent accuser réception du présent Addenda en signant dans l'espace prévu ci-dessous et en joignant une copie du présent document à leur proposition.**

Tous les autres termes et toutes les autres conditions de la Demande de propositions demeurent inchangés.

Je vous prie d'accepter, Monsieur, Madame, l'expression de mes sentiments distingués,

Osman Zakir  
Chef D'Equipe  
Transports Canada

### ACCUSÉ DE RÉCEPTION

Nom de l'entreprise \_\_\_\_\_

Signature \_\_\_\_\_

**Canada**

### Question n° 1

Aucune des annexes dont il est question dans le document ne semble être incluse dans le document ci-joint. Est-il possible de les obtenir?

### Réponse n° 1

L'annexe B, mentionnée à la page 11 de la demande de propositions, est un document distinct que l'on peut télécharger à l'adresse suivante : <https://achatsetventes.gc.ca/donnees-sur-l-approvisionnement/appels-d-offres/PW-17-00795399>. Le document est intitulé document\_dorientation.pdf. Vous trouverez l'annexe C : Niveau d'effort, à la page 31 de la demande de propositions.

### Question n° 2

De plus, Transports Canada préfère-t-il que le logiciel soit composé de deux programmes qui fonctionnent indépendamment ou d'un seul système intégré?

### Réponse n° 2

Transports Canada est ouvert à la possibilité que le logiciel soit composé de deux programmes qui fonctionnent indépendamment ou d'un seul système intégré.

### Question n° 3

J'aimerais obtenir quelques précisions s'il vous plaît. Lorsque je compare les entrées et les sorties souhaitées ainsi que les exigences du système énumérées dans la demande de propositions aux capacités des logiciels SAMSON et SIMAP, je constate qu'elles sont pratiquement équivalentes. Ces deux progiciels ont été utilisés pour produire le rapport de Dillon et coll. que vous avez joint à la demande de propositions. À première vue, il semble que le logiciel permettant d'effectuer l'évaluation des risques par secteur pour la Colombie-Britannique existe déjà. Néanmoins, deux grands livrables de la demande de propositions laissent entendre que le nouveau logiciel peut être développé.

Le client peut-il préciser les points suivants?

L'entrepreneur doit-il utiliser les logiciels SAMSON et SIMAP pour effectuer l'évaluation des risques par secteur?

### Réponse n° 3

Non, l'entrepreneur peut développer un nouveau logiciel qui respecte les exigences énoncées dans la demande de propositions. Ils ne doivent pas obligatoirement utiliser les logiciels SAMSON et SIMAP.

### Question n° 4

Transports Canada développe et utilise ce logiciel depuis plusieurs années, alors pourquoi accepterait-il un nouveau logiciel?

#### Réponse n° 4

Transports Canada met au point le cadre pour évaluer les risques depuis plusieurs années, mais est ouvert à toute solution logicielle qui respecte les exigences de la demande de propositions.

#### Question n° 5

Les logiciels SAMSON et SIMAP semblent appartenir au Consortium Dillon/Marin et coll. Cela signifie que personne d'autre ne peut utiliser ce logiciel et qu'il faut posséder son propre logiciel ou en développer un à partir de rien.

#### Réponse n° 5

Tout entrepreneur potentiel doit soumettre, dans le cadre de sa proposition, un résumé du logiciel qu'il utilisera pour satisfaire aux exigences de Transports Canada. Il peut s'agir d'un logiciel existant ou d'un nouveau logiciel qui sera développé pour satisfaire aux exigences énoncées dans la demande de propositions.

#### Question no 6

Est-ce que Transports Canada dispose des droits pour permettre à des tiers de travailler avec les logiciels SAMSON et SIMAP dans le cadre de ce projet?

#### Réponse n° 6

Non, Transports Canada n'a aucun droit sur ces éléments de logiciel.

#### Question no 7

À quelles exigences de Transports Canada les versions actuelles de SAMSON et de SIMAP ne répondent-elles pas, s'il y a lieu?

#### Réponse n° 7

Transports Canada ne fournira pas une évaluation des logiciels SAMSON et SIMAP.

---

**\*\* Il ya une erreur mineure à la page 11 du DDP, le texte est modifié comme suit:**

L'étendue géographique de l'évaluation des risques dans le nord de la Colombie-Britannique peut se définir comme s'étendant depuis la base de la pente du plateau continental à l'ouest, le point le plus à l'ouest l'est étant -129,75° (près de Kitsault, C.-B.), jusqu'au bassin hydrographique côtier à l'est, le point le plus à l'est l'ouest étant -133,8° (au large de la côte de l'île Haida Gwaii). Du nord vers le sud, la limite s'étend de la frontière entre le Canada et les États-Unis en Alaska, le point le plus au nord étant 54,65°, jusqu'à la péninsule Brooks au nord-ouest de l'île de Vancouver et à l'île de Quadra au sud, le point le plus au sud étant 49,99°. Toutes les coordonnées sont en degrés décimaux.