



Transport Canada      Transports Canada

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

October 12, 2017

**ADDENDUM # 2**

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 (#2) 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 \_\_\_\_\_





## Annex A-1

### **Question #1**

Can bidder use an existing commercially available software for three-dimensional fates model as part of these bid package for transport Canada?

### **Answer #1**

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 #2**

Does the spill probability model should have the capability to probability incident from LNG vessels also?

### **Answer #2**

The spill probability model will need to predict the likelihood of a fuel spill from all types of vessels, including LNG vessels. However, there is no requirement to model the likelihood and potential impacts of LNG being spilled.

### **Question #3**

The document titled as "area risk assessment methodology development for ship-source spills in Canadians water" done by Dillon consulting, is this the Transport Canada proposed methodology?

### **Answer #3**

Yes. The document is referenced as Appendix B on page 11 of the RFP and is a separate document that 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`.

### **Question #4**

If yes, there is a huge inconsistency between Dillon consulting report and RFP T8080-170155. The RFP T8080-170155 is very complete and capture all the areas that must be captured in Navigation risk assessment; however, Dillon consulting report has shortcomings. In the development of the proposal, which document should be use as a preferred method Dillon's report or RFP T8080-170155?

### **Answer #4**

All proposals will be evaluated against the requirements contained in RFP T8080-170155. The methodology prepared by Dillon Consulting Ltd. was provided only as a reference document.

### **Question #5**

Does the final software package needs to be compatible with a single operating system Windows 10? Or a different operating system?



**Answer #5**

The final software package should be compatible with Windows 10.

**Question #6**

Does bidders need to use same softwares that Dillon consulting used for development of “area risk assessment methodology development for ship-source spills in Canadian water” report. Or we can use any softwares.

**Answer #6**

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



Transport  
Canada

Transports  
Canada

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

12 OCTOBRE, 2017

## ADDENDA N° 2

**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**

Les soumissionnaires peuvent-ils utiliser des logiciels disponibles sur le marché pour des modèles de devenir en trois dimensions dans le cadre de la trousse de présentation de cette soumission de Transports Canada?

**Réponse n° 1**

Les entrepreneurs potentiels doivent remettre, dans le cadre de leur proposition, un résumé du logiciel qu'ils utiliseront afin de respecter les exigences de Transports Canada. Il peut s'agir d'un logiciel actuel ou nouveau conçu pour respecter les exigences énoncées dans la demande de propositions.

**Question n° 2**

Le modèle de probabilité de déversement doit-il pouvoir prévoir la probabilité d'incidents provenant de méthaniers également?

**Réponse n° 2**

Le modèle de probabilité de déversements devra permettre de prédire la probabilité d'un déversement d'hydrocarbures provenant de tous types de bâtiments, y compris les méthaniers. Toutefois, rien n'exige de modéliser la probabilité et les répercussions potentielles d'un déversement de GNL.

**Question n° 3**

Le document intitulé « conception d'une méthodologie d'évaluation des risques sectoriels concernant les déversements causés par des navires dans les eaux canadiennes » élaboré par Dillon Consulting est-il la méthodologie proposée de Transports Canada?

**Réponse n° 3**

Oui. Le document figurant comme référence à l'annexe B (page 11 de la demande de propositions) est un document distinct pouvant être téléchargé à l'adresse suivante : <https://buyandsell.gc.ca/procurement-data/tender-notice/PW-17-00795399>. Le nom du document est le suivant : tc\_ara\_methodology\_guidance\_document\_final\_-.pdf.

**Question n° 4**

Le cas échéant, il existe un écart important entre le rapport de Dillon Consulting et la demande de propositions T8080-170155, laquelle est très complète et saisit les trois secteurs devant être entrés dans l'évaluation des risques de la navigation. Cependant, le rapport de Dillon Consulting comporte des lacunes. Lors de l'élaboration de la proposition, quel document doit-être utilisé comme méthode privilégiée, le rapport de Dillon ou la demande de propositions T8080-170155?

**Réponse n° 4**

Toutes les propositions seront évaluées par rapport aux exigences contenues dans la demande de propositions T8080-170155. La méthodologie préparée par Dillon Consulting Ltd a été fournie à titre de référence seulement.



**Question n° 5**

Le progiciel final doit-il être compatible avec un système d'exploitation particulier, comme Windows 10 ou un système d'exploitation différent?

**Réponse n° 5**

Le progiciel final doit être compatible avec Windows 10.

**Question n° 6**

Les soumissionnaires doivent-ils utiliser les mêmes logiciels que Dillon Consulting a utilisés pour l'élaboration du rapport sur la « conception d'une méthodologie d'évaluation des risques sectoriels concernant les déversements causés par des navires dans les eaux canadiennes » ou peuvent-ils utiliser n'importe quel logiciel?

**Réponse n° 6**

Non, l'entrepreneur peut utiliser des logiciels respectant les exigences énoncées dans la demande de propositions. Il n'est pas tenu d'utiliser les logiciels SAMSON et SIMAP.