

Fisheries and Oceans Canada / Pêches et Océans Canada
ADDENDUM ONE / ADDENDUM UN
May 15, 2019 / 15 mai 2019
F5211-190121

Gulf of St Lawrence NAWR Survey / Relevé des baleines noires de l'Atlantique Nord du golfe du Saint-Laurent

Questions regarding Solicitation # F5211-190121 Gulf of St Lawrence NAWR Survey

Section 2.1.4 (pg.19):

1. How much sea water will be contaminated with oil?
Seawater will vary in the levels of oil. The most contaminated seawater will be ~216 L of seawater to which 90 mL (0.09 L) will be added. This will be diluted to lower concentrations six times (total volume ~630L) but no additional oil will be added.
2. Will the contaminated water be taken ashore by the science team or will the vessel retain aboard for proper disposal?
Oil contaminated sea water that can be effectively treated to remove oil below legally required discharge levels will be treated and released on board. The Science group has experience with this process. Seawater with higher oil contamination levels that cannot be treated on board will be retained and removed after return to Bedford Institute of Oceanography for treatment by the science party. Estimated volumes to retain < 50 L. All oil contaminated materials will be collected and retained for disposal by the science party.

Section 2.2 (pg 20) "The vessel must be equipped with (2) Oceanographic winches":

1. Is the "4 conductor cable" winch listed in this section the same as the "6 conductor cable winch" listed in the LARS system in the paragraph above? Or are two conductor cable winches required in addition to the CTD winch?
The 4 conductor cable and 6 conductor cable are separate winches for different Fisheries and Oceans Canada (DFO) systems. The 6 conductor does not need to be provided. If the vessel does not have a 6 conductor winch, the vessel must have enough space to install a DFO supplied winch. These winches are separate from the CTD winch.
2. What type and in-air weight of the equipment to be deployed on the "6 conductor cable" winch?
The unit that will be used on the 6 conductor cable has an in-air weight of approximately 520kg (1150lbs).
3. What type and in-air weight of the equipment to be deployed on the "4 conductor cable" winch?
The unit that will be used on the 4 conductor cable has an in-air weight of approximately 90kg (200lbs).

Section 2.1.4 (pg 19):

1. If not answered in questions above, what are the dimensions, weight, and deployment needs for the Manta net mentioned in paragraph 4 of pg. 19?
The specifications on the Manta Net are:
Dimensions (Length , Width , Height): 0.8m, 1.95m, 0.5m (35in, 76in, 18.5in)
Weight in air: 100Kg (220lbs)
The Manta net is towed along the surface ideally off the side of the vessel in clean undisturbed water (opposite side of the vessel's discharge).

Annex B:

1. Please clarify if the “Stand-By Rate” is the same as a “Mobilization and Demobilization Day Rate”?

The definitions for the various vessel day rates include:

Stand-By - In cases where an employee of the contractor is deployed to the DFO charter vessel, but the vessel is not at-sea, a stand-by rate will apply. This will be one half (1/2) of the normal sea day rate. Stand by rate will apply when observers are traveling to vessel or in port and not released from duty.

Mobilization - This is the time the vessel is in port to prepare for the upcoming science mission. This is time allotted for the DFO Science party to bring instrumentation and to setup up equipment and run through initial testing to ensure it works prior to departure.

Demobilization – This is the time the vessel is in port to remove all Science gear including instrumentation, equipment and samples.

Operational – This is when the vessel is ‘on program’ and completing tasks associated with the mission. This includes transit from the port of mobilization to the area of work and back to the port for demobilization.

2. Please clarify what rate definition would apply to a day when the vessel is in port waiting out heavy weather, or when in port due to request of the Science Team?

If the vessel is in port due to heavy weather or in port due to request of the DFO Science Team the vessel will be paid at the operational day rate.

3. Please clarify what the “data entry and editing” apply to in paragraph 3. Is this different than the other rates listed?

Please delete:

The Contractor shall provide an all-inclusive fixed cost for data entry and editing for the contract work period of July 02, 2019 to August 31, 2019.

Questions concernant la soumission n° F5211-190121 – Relevé des baleines noires de l’Atlantique Nord du golfe du Saint-Laurent

Section 2.1.4 (p. 19) :

3. Quelle quantité d’eau de mer sera contaminée par du pétrole?

La quantité de pétrole dans l’eau de mer variera. L’eau de mer la plus contaminée contiendra environ 216 L d’eau de mer, à laquelle on ajoutera 90 mL (0,09 L) de pétrole. Ce produit sera dilué six fois à des concentrations plus faibles (volume total d’environ 630 L), mais aucun pétrole supplémentaire ne sera ajouté.

4. L’eau contaminée sera-t-elle transportée à terre par l’équipe scientifique ou le navire la conservera-t-il à bord en vue de l’éliminer de manière appropriée?

L’eau de mer contaminée par du pétrole pouvant efficacement être traitée en vue d’éliminer le pétrole jusqu’aux taux de rejet légaux requis sera traitée et rejetée à bord. L’équipe scientifique a déjà expérimenté ce processus. L’eau de mer présentant des niveaux de contamination au pétrole plus élevés et ne pouvant pas être traitée à bord sera conservée et éliminée au retour à l’Institut océanographique de Bedford afin d’être traitée par l’équipe scientifique. Estimation du volume à conserver : < 50 L. Tout le matériel contaminé par le pétrole sera recueilli et conservé afin d’être éliminé par l’équipe scientifique.

Section 2.2 (p. 20) :

« Le navire doit être équipé de deux (2) treuils océanographiques » :

4. Le treuil avec câble à quatre conducteurs mentionné dans cette section est-il le même que le treuil avec câble à six conducteurs mentionné pour le système de mise à l'eau et de récupération dans le paragraphe précédent? Ou deux treuils avec câble sont-ils requis en plus du treuil de CTP?

Le câble à quatre conducteurs et le câble à six conducteurs sont des treuils distincts pour différents systèmes de Pêches et Océans Canada (MPO). Il n'est pas nécessaire de prévoir un câble à six conducteurs. Si le navire ne possède pas de treuil avec câble à six conducteurs, il doit disposer de suffisamment d'espace pour installer un treuil fourni par le MPO. Ces treuils sont distincts du treuil de CTP.

5. Quels sont le type et le poids dans l'air de l'équipement à déployer sur le treuil avec câble à six conducteurs?

L'unité qui sera utilisée sur le câble à six conducteurs possède un poids dans l'air d'environ 520 kg (1 150 lb).

6. Quels sont le type et le poids dans l'air de l'équipement à déployer sur le treuil avec câble à quatre conducteurs?

L'unité qui sera utilisée sur le câble à 4 conducteurs possède un poids dans l'air d'environ 90 kg (200 lb).

Section 2.1.4 (p. 19) :

2. Si les questions ci-dessus n'ont pas obtenu de réponse, quels sont les dimensions, le poids et les besoins de déploiement du filet Manta mentionné au paragraphe 4 de la page 19?

Les spécifications du filet Manta sont les suivantes :

Dimensions (longueur, largeur, hauteur) : 0,8 m, 1,95 m, 0,5 m (35 po, 76 po, 18,5 po)

Poids dans l'air : 100 kg (220 lb)

Le filet Manta est remorqué le long de la surface, idéalement sur le côté du navire, dans des eaux propres et calmes (du côté opposé au point de rejet du navire).

Annexe B :

4. Veuillez préciser si le « tarif de disponibilité » est identique au « tarif journalier de mobilisation et de démobilisation ».

Les définitions des différents tarifs journaliers des navires sont les suivantes :

Disponibilité - Si un employé de l'entrepreneur est affecté au navire affrété par le MPO, mais que le navire ne se trouve pas en mer, le tarif de disponibilité sera appliqué. Ce tarif équivalra à la moitié (1/2) du tarif normal de jour en mer. Le tarif de disponibilité s'appliquera quand les observateurs se rendent au navire ou dans le port et qu'ils ne sont pas libérés de leurs fonctions.

Mobilisation - Il s'agit de la période pendant laquelle le navire se trouve au port afin de se préparer pour la prochaine mission scientifique. Ce temps permet à l'équipe scientifique du MPO d'apporter les instruments, d'installer l'équipement et de procéder à des essais initiaux afin de s'assurer que tout fonctionne avant le départ.

Démobilisation - Il s'agit de la période pendant laquelle le navire se trouve au port afin de retirer tout l'équipement scientifique, y compris les instruments, l'équipement et les échantillons.

Opérationnel - Il s'agit de la période pendant laquelle le navire est « en fonction » et accomplit les tâches associées à la mission. Cela inclut le transport depuis le port de mobilisation jusqu'à la zone de travail, ainsi que le retour jusqu'au port de démobilisation.

5. Veuillez préciser quel tarif journalier s'applique lorsque le navire reste au port en cas de mauvaises conditions météorologiques ou à la demande de l'équipe scientifique.
Si le navire reste au port en raison de mauvaises conditions météorologiques ou sur demande de l'équipe scientifique du MPO, le navire sera payé au tarif journalier opérationnel.

6. Veuillez préciser à quoi s'appliquent « la saisie et la révision des données » au paragraphe 3.
S'agit-il d'un tarif différent des autres tarifs indiqués?
Veuillez supprimer :
L'entrepreneur doit indiquer un coût fixe tout inclus pour la saisie et la révision des données pour la période contractuelle des travaux du 2 juillet 2019 au 31 août 2019.