



CBMDF IMPUGNACOES <impugnacoescbmdf@gmail.com>

IMPUGNAÇÃO EDITAL PE 12/2019

CBMDF IMPUGNACOES <impugnacoescbmdf@gmail.com>

29 de março de 2019 16:09

Para: Sidiney Peruchi Godoy <spgodoy1961@gmail.com>

Sr Representante da empresa ESRA ENGENHARIA AERONÁUTICA, boa tarde.

Segue anexa a resposta do Setor Técnico responsável pela especificação do objeto. O Grupamento de Aviação Operacional do CBMDF (GAVOP) posicionou-se de forma contrária ao pedido desta empresa.

Sobre a apresentação de documentos com tradução juramentada e registrados no Registro de Títulos e Documentos, este Pregoeiro discorda do pedido da empresa. Inicialmente, a Lei nº 8.666/1993 é norma especial em relação à Lei nº 6.015/1973. Nesse sentido, observemos o r. Acórdão nº 1.430/2010 - TCU - Plenário (proc. TCU nº TC 023.321/2009-1), que, apesar de não abordar a questão de mérito, opina no sentido da *"prescindibilidade de registro da tradução em cartório quando se observa que a lei regente das licitações públicas não traz em seu corpo a exigência de registro em cartório de documentos"*.

Outro ponto, é a desnecessidade de previsão de tradução juramentada nos documentos ofertados pelas empresas. Inicialmente, a licitação será processada em âmbito nacional, isto é, todas as propostas serão nacionalizadas e necessariamente lavradas no vernáculo. Para o caso de laudos ou testes, independentemente de serem lavrados em língua estrangeira, os documentos serão objeto de análise do Setor Técnico, visto a especificidade.

Diante desse cenário, subsiste a possibilidade de apresentação de documentos de natureza técnica lavrados em língua estrangeira, que serão objeto de análise pelo Setor Técnico sem a necessidade de tradução juramentada. Evidentemente, caso o Setor Técnico, no caso concreto, esteja diante de documento de difícil entendimento, em sede de diligência, na forma prescrita em Edital e na própria legislação (art. 43, § 3º, da Lei nº 8.666/1993), será determinada a entrega da documentação devidamente traduzida na forma da legislação vigente.

Inequivocamente, essa medida afasta a possibilidade de gastos excessivos dos futuros licitantes, prestigiando a competitividade.

Isto posto, nego provimento à presente impugnação. Mantenho a data de abertura do feito, conforme publicado na imprensa oficial.

Att.

Ten-Cel. Monteiro - Pregoeiro do CBMDF

Em qui, 28 de mar de 2019 às 16:04, Sidiney Peruchi Godoy <spgodoy1961@gmail.com> escreveu:

[Texto das mensagens anteriores oculto]



Memorando resposta GAVOP (esra).pdf

133K



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DO DISTRITO FEDERAL
Grupamento de Aviação Operacional
Seção de Execução de Aquisição

Memorando SEI-GDF Nº 95/2019 - CBMDF/GAVOP/EXEC/AQUISI

Brasília-DF, 29 de março de 2019

Ao: Sr. Maj. QOBM/Comb Pregoeiro CBMDF/DICOA/COPLI/PREAP

Assunto: Resposta Técnica

Em atenção ao pedido de impugnação impetrado pela empresa ESRA, na pessoa do Senhor Sidiney Peruchi de Godoy, aos termos estabelecidos no edital do PE nº 12/2019 – DICOA/DEALF /CBMDF, apresento a Vossa Senhoria o pronunciamento deste setor técnico do CBMDF:

Eis o parecer:

1. Quanto ao questionamento de utilização da norma EN966:2012 e a não utilização da norma AER161P

Quanto ao questionamento da utilização de uma norma de capacetes esportivos, EN 966:2012, informo que a atividade executada pelo CBMDF, no resgate aeromédico, é extremamente específica e carece de legislação que contemple os materiais e equipamentos utilizados pelos militares.

Tem-se duas normas sendo discutidas neste pedido de impugnação - a EN966:2012 e a AER161P, ambas não são voltadas para a área de resgate em aeronaves de asa rotativa, pois como afirmado anteriormente, não existe tal norma.

A EN966:2012 é uma norma recente e atende a administração, possui padrões internacionais de resistência e fabricação, a norma AER161P é uma norma da década de 60 totalmente defasada, sendo assim, a administração com base no mérito do ato administrativo optou por utilizar a norma EN966:2012 estando em consonância com os princípios administrativos.

Na ausência de norma específica para capacete de voo com essas especificidades a Administração cercou-se de parâmetros técnicos para a aceitação do item a ser licitado, buscando normas e relatórios de ensaio que são balizadoras para diversas fabricantes internacionais, de forma a assegurar um mínimo razoável de segurança para seus usuários.

Sendo assim, cabe a administração, com base no mérito do ato administrativo, analisar as normas vigentes e utilizá-las de forma que resulte na aquisição de um equipamento seguro, confiável e adequado para a atividade realizada.

O mérito do ato administrativo consubstancia-se, portanto, na valoração dos motivos e na escolha do objeto do ato, feitas pela Administração incumbida de sua prática, quando autorizada a decidir sobre a conveniência, oportunidade e justiça do ato a realizar.

É sabido que a licitação é procedimento administrativo vinculado, devendo seguir aos

preceitos da lei nº8666/93, porém a especificação do produto que será adquirido, contido no edital de licitação, é ato administrativo discricionário, sendo utilizado os critérios que melhor se adequam à atividade praticada, respeitando os princípios da Legalidade, Moralidade e principalmente o da eficiência.

Adicionalmente, importa frisar que o objetivo do equipamento é proteger o militar do CBMDF de lesões causadas no caso de um evento indesejável: um acidente aéreo. Deste modo, a Administração não pode se curvar ao particular sob o argumento de permitir que ele participe no certame. É a empresa que deve garantir que o produto que pretende ofertar esteja de acordo com normas aplicáveis ao segmento, e que possa garantir a integridade dos usuários em evento fortuito. Sendo assim, não será utilizado a norma AER161P por não ser compatível com a atividade desempenhada pelo CBMDF e por ser extremamente defasada, utilizando materiais obsoletos para confecção dos capacetes.

Informo ainda, que não se faz necessário apenas a apresentação da norma EN966:2012 para que a empresa seja habilitada, o edital apresenta vários quesitos que devem ser atingidos pela empresa, a saber:

- Seu peso máximo não deverá ultrapassar os 1500 gr;
- Controle de volume no casco;
- Ter as viseiras certificação de acordo com as normas MIL-DTL- 43511 D, ou norma venha a atualiza-la ou substitui-la . Deverá ser fornecido certificado de laboratório confirmando que o desempenho óptico das viseiras e requisitos de durabilidade e resistência à abrasão estejam de acordo com as normas solicitadas. Deverá ser compatível com uso simultâneo de óculos, composto por duas viseiras rotativas ou deslizantes, manufaturadas em policarbonato de alta qualidade, com tratamento contra arranhões e contra embaçamento, com travas de início e fim de curso, e com possibilidade de recolhimento de ambas as viseiras através de atuadores localizados na parte externa do capacete. As viseiras, externa e interna deverão ser fornecidas nas cores, uma fumê, uma âmbar ou amarela respectivamente.
- Deverá ter um sistema de comunicação compatível com o modelo atualmente em uso no GAVOP, na seguinte conformidade:
- Fones: Possuidor de um sistema de proteção auditiva, composto por duas conchas auriculares de material plástico com bordas de contato estofadas, substituíveis e confortáveis ao uso, com fixação na parte interna, a qual permita o ajuste da compressão das respectivas conchas; Com 01 (um) alto-falante instalado no interior de cada concha auricular. Impedância de 300 Ohms cada (150 ohms em paralelo), tipo Dinâmico e frequência de resposta 200 -5.500 Hz; O capacete deverá contar com sistema eletrônico Atenuador Ativo de Ruído.
- Microfones: Modelo M7A ou similar, de eletreto amplificado, com cancelamento de ruído e ativação por voz (voice activated). O suporte de fixação do microfone com ajuste de distância deverá ser metade flexível e metade com trilho ou totalmente flexível, colocando o microfone em qualquer posição pretendida.
- O sistema deverá prever proteção eficiente contra interferência tipo RFI (Rádio Frequency Interference) e EMI (Electro-Magnetical Interference).
- O cabo de conexão deverá ter comprimento máximo de 70 cm quando retraído e mínimo de 160 cm quando totalmente distendido, possibilitando aos tripulantes realizarem operações externas, sobre os esquis ou deitados sobre o piso da aeronave. O sistema de alimentação de energia do equipamento deverá ser fixo na aeronave nos pontos utilizados pelos

pilotos, e nos pontos da cabine traseira das aeronaves utilizadas pelo GAVOP, demonstrando total eficácia e compatibilidade com o sistema atual. Deverá ser fornecido com saída plug U-174/U, permitindo assim que o efetivo possa utilizar o referido EPI em todas aeronaves de asas rotativas (EC135T2 plug U-174/U e AS350B2 plug engate rápido 10 pinos) do CBMDF. Contudo, o sistema de atenuação não deverá interferir (ruídos anormais ou sistema inoperante), em nenhuma aeronave, ressaltando que a aeronave EC135T2 não possui sistema de atenuação de ruído (ANR) interna. Já a aeronave AS350B2 possui sistema de atenuação e alimentação interna (ANR). Deverão ser fornecidos 6 adaptadores para a conexão em aeronaves de asa fixa (padrão GA - General Aviation) e 15 adaptadores para asa rotativa no modelo plug U-174/U para plug engate rápido 10 pinos.

- O capacete deverá ter sistema eletrônico de Redução Ativa de Ruídos, como adicional ao sistema passivo de ruído, no mínimo entre 11 e 20dB na faixa de frequência entre 125 Hz e 500 Hz, faixa normal de emissão de ruídos dos Helicópteros.
- Deverá o capacete vir acompanhado de manual de instruções, contendo inclusive os diagramas eletrônicos, programa de manutenção e catálogo de peças e opcionais do equipamento.
- Deve ser fornecido junto com cada capacete uma bolsa em tecido resistente, para acondicionamento e transporte do capacete, fechada por zíper e dotada de um bolso interno para transporte de manual de operação e bolso externo para transporte de documentos de voo.
- Devem ser fornecidos ainda 40 espumas para proteção do microfone fora as que já devem vir junto a cada capacete;
- 20 conjuntos de almofadas internas para ajuste de tamanho interno do capacete e 20 pares de almofadas auriculares.
- Requisitos de desempenho:
- Ter as viseiras desempenho óptico de acordo com a MIL-DTL-43511 D, ou norma que venha a substituí-la. Deverá ser fornecido certificado de laboratório confirmando que o desempenho óptico das viseiras e requisitos de durabilidade e resistência à abrasão estejam de acordo com as normas solicitadas.
- O sistema de comunicação deverá apresentar desempenho mínimo de inteligibilidade na conformidade das normas RTCA/DO-214 e TSO-C58a ou pelo método STI (Speech Transmission Index, Steeneken, H.J.M. - 1992). A atenuação do som deverá apresentar uma taxa mínima de redução de ruído de 23 dB a 1000Hz (NRR – Noise Redution Rate).
- Todos os materiais empregados na construção do capacete devem oferecer proteção contra o fogo e ter propriedades de auto extinção das chamas.
- O capacete deve ser compatível com operação com óculos de visão noturna com base de montagem, possibilitando a fixação dos óculos na parte frontal e a caixa de alimentação na parte posterior. Com botão de ajuste vertical e botão de pivoteamento que permita tirar os óculos da linha de visada e automaticamente desligar o equipamento; Não será aceito protótipo ou adaptação, devendo ser documentalmente comprovada a utilização anterior dos capacetes com OVN, por Força Policial, Forças de Segurança Pública, ou Forças Armadas no Brasil ou exterior.

Desta forma, o equipamento especificado no termo de referência adequa-se perfeitamente à necessidade da corporação.

2. Comprovação de inadequação da utilização da norma AER161P, diz a norma:

Objetivo

Esta norma tem por objetivo estabelecer as características principais exigidas para fabricação e controle dos capacetes anti-choque "Tipo C-2" para uso aeronáutico.

Utilização

O capacete anti-choque foi designado para oferecer proteção à cabeça contra pancadas e avarias por rachaduras, ao pessoal que trabalha com AVIÕES DE ALTA VELOCIDADE.

Os capacetes devem ser usados durante o voo pelos pilotos de todos os aviões tipo CAÇA, pelo pessoal operando aviões tipo BOMBARDEIRO DE ALTA VELOCIDADE (TIPO JATO) e por membros de guarnição ocupando lugares peculiares;

Fica evidente que a norma não se enquadra nas especificidades do edital, além de ser obsoleta e não mais utilizada pelas forças armadas, conforme resposta obtida junto ao próprio IFI em questionamento sobre a validade da norma por este órgão (20268152).

3.Quanto a seguinte afirmação:

"Em impugnação anterior, chamamos a atenção da Administração para a exigência de itens da norma MIL DTL-87174 A, que trata especificação técnica de capacete de voo para aeronaves de asa fixa (somente), fabricados pela GENTEX Corp., dos USA. Tal impugnação foi aceita parcialmente a exigência desta norma foi retirada, mas, de modo velado, tentando "ver se cola", a Administração substituiu a exigência de homologação pela norma para ensaios em laboratório de alguns itens da mesma norma, como se fosse algo totalmente diferente e não apenas uma forma de escrever e direcionar a licitação para um fornecedor (GENTEX), da mesma forma que antes. Se esta informação não for correta, então que a Administração informe em quais bases ela definiu quais os valores adequados e mínimos para os ensaios definidos como alternativos a norma EN966"

Informo à impugnante que a administração não trabalha de maneira velada, a norma MIL DTL-87174 A foi retirada do edital. Não há qualquer exigência para que a empresa atenda a esta norma. Porém, a administração necessita de parâmetros para atestar a qualidade dos produtos que não possuem certificações ou atendimento às normas estipuladas, nesse caso, foram utilizados os parâmetros dos testes contidos na MIL DTL-87174, que são os mesmos apresentados por mais de uma empresa à administração, para proteção contra impacto, perfuração, resistência ao calor e proteção contra o vento.

Daí o motivo pelo qual os testes exigidos ultrapassam os estipulados pela norma EN966:2012, os equipamentos que atendem a essa norma possuem qualidade internacional comprovada, porém, os capacetes que não possuem qualquer norma aprovada tem qualidade questionável e devem ser testados de forma bastante criteriosa nos aspectos mais relevantes para nossa atividade.

Informo ainda, que a administração realizou pesquisa e consulta às fabricantes de capacetes de voo, com finalidade de constituir exigências mínimas para a referida aquisição, onde foram apresentados testes laboratoriais que comprovaram o atendimento às normas ou superaram estes, os testes foram recém anexados ao processo, e serviram de fonte para balizar as exigências do edital.

Inclusive, cabe ressaltar, que em pesquisa ao site da empresa impugnante consta que o

capacete ofertado pela empresa atende à norma MIL DTL-87174 A, sendo assim, é injustificado o questionamento de que apenas uma empresa seria capaz de atender ao edital.

A saber, a empresa Northwall também atende à norma MIL DTL-87174 A, bem como as demais empresas pesquisadas atendem a EN 966:2012, o que gera maior concorrência no certame.

Vê-se, por conseguinte, que trata-se de ensaios comuns na comprovação de segurança de capacetes usados para aviação.

4. Quanto ao questionamento à exigência de teste de proteção contra o vento de 430 Kt.

O Teste de proteção contra o vento é fundamental para a atividade desempenhada no resgate aéreo, pois os tripulantes muitas vezes estão com as portas abertas e o corpo projetado para fora da aeronave, sofrendo assim, todos os efeitos do vento. Reitero novamente o pensamento de que os capacetes que apresentarem o atendimento à norma EN966:2012 possuem qualidade comprovada internacionalmente, os demais, necessitam comprovar à administração a qualidade dos capacetes ofertados, sendo assim, é necessário a realização deste teste.

5. Quanto a seguinte afirmação:

"Por exigência da legislação, os laudos devem ser emitidos por laboratório credenciado e ter em seu escopo de acreditação a norma do ensaio exigido, emitido pelo INMETRO, no Brasil. No caso de laboratórios estrangeiros, sejam civis ou militares, os laboratórios deverão ser reconhecidos por órgão certificador acreditado, signatário de acordo multilateral de reconhecimento estabelecido pela IAF; IAAC; EA ou ILAC. Salvo no caso de o produto ter homologação aeronáutica, emitida pelo órgão aeronáutico correspondente e responsável, do país de fabricação do item".

A acreditação e sua validade serão conferidas pela Administração, sendo que a capacidade técnica do órgão certificador também poderá ser objeto de análise nos termos do que prevê a Lei 8666.

6. Quanto a seguinte afirmação:

"Temos ainda, que a Administração ao retirar a exigência de homologação, se coloca na posição de órgão homologador, equiparando se ao INMETRO (capacetes de motocicleta, carros e bicicletas) e DCTA OU ANAC, pois ao invés de se utilizar das normas conhecidas e reconhecidas faz uma mistura de normas e textos tentando, novamente, direcionar o edital ao fabricante GENTEX".

A retirada da exigência de homologação decorre de inexistir certificação de capacetes por parte da autoridade de aviação civil brasileira. Importa esclarecer à empresa, que as aeronaves utilizadas pelos órgãos de segurança pública estão sujeitas a regulação da ANAC e não do COMAER e de seus órgãos subordinados (incluso o IFI e DCTA).

Sendo assim, foi encaminhado à ANAC e-mail solicitando informação sobre a necessidade de certificação por parte deste órgão, obtendo a seguinte resposta: "INFORMAMOS QUE NÃO HÁ CERTIFICAÇÃO DA ANAC PARA CAPACETE DE VOO", conforme email anexado (20268090).

A minuta da RBAC 90, anexada ao processo, ratifica as informações repassadas por e-mail à administração, a minuta traz os requisitos para Operações Especiais de Aviação Pública, nela consta todos os requisitos para EPI, incluindo os capacetes de voo, e mais uma vez fica comprovado a inexistência de homologação para este equipamento.

Muito embora o RBAC 90 ainda não esteja vigente, o texto da consulta pública se presta a ratificar que a Agência não edita ou estabelece requisitos de certificação para capacetes de voo. Pois se assim fosse, já na proposta de Regulamentação submetida à consulta haveria tal indicação.

O IFI e o DCTA podem ser utilizados como meios de comprovação de que o capacete passou por teste de acordo com requisitos pré-definidos, dada a expertise de seu corpo técnico. Contudo, exigir que tal comprovação ocorresse apenas por tais órgãos é que seria limitador da participação. A empresa quer, na verdade, induzir a administração e os eventuais órgãos internos e externos de controle ao erro, já que deixou de mencionar que seu sítio eletrônico apresenta modelo de capacete que atende a norma MIL-DTL-81174 e que outros modelos também atendem tal norma.

Ou seja, não é apenas a GENTEX que cumpre a norma. O que ocorre é que o corpo de prova utilizado inicialmente para os testes era um produto da GENTEX. Contudo, com o passar dos anos, diversas outras empresas passaram a fazer uso da referida norma e de seus requisitos como referência. Deste modo, havendo laboratório que tenha expertise para conduzir os testes, e apresentando a comprovação de que o capacete foi aprovado, não há que se falar em risco para a Administração. O pleito da empresa é, na verdade, que o CBMDF use norma que beneficiaria ela própria, reduzindo e não ampliando a concorrência.

7. Quanto a seguinte afirmação:

“Ao exigir que a empresa fornecedora apresente a homologação de equipamento baseado nestas normas, por trás de um pretensa discricionariedade, ela direciona a compra do equipamento para um único fabricante e ainda aceita modelos com capacidades totalmente diversas (de asa fixa e de asa rotativa).”

Fica comprovado que diversas empresas, inclusive a própria empresa impugnante, atendem ao exigido no edital através dos ensaios laboratoriais e *folders* anexados ao processo. Quanto ao fato de aceitar modelos de capacete totalmente diversos a atividade, a administração entende que com a utilização da norma EN 966:2012 e as demais exigências constantes no edital, tem-se um capacete com todas as qualidades necessárias ao desempenho de nossa atividade.

Do exposto, sou de parecer pelo INDEFERIMENTO DO ATO IMPUGNANTE, com base nas informações acima apresentadas.

Atenciosamente,

Renato de FREITAS Mendes - Maj QOBM/Comb
Comandante do 1º Esquadrão de Aviação Operacional



Documento assinado eletronicamente por **RENATO DE FREITAS MENDES, Maj. QOBM/Comb, matr. 1414786, Comandante do 1º Esquadrão de Aviação Operacional**, em 29/03/2019, às 13:44, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site: http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0
verificador= **20243351** código CRC= **B2A4BEE6**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

SAM Bloco D Módulo E - Palácio Imperador Dom Pedro II - QCG/CBMDF - CEP 70640-020 - DF

00053-00024600/2019-11

Doc. SEI/GDF 20243351