

impugnacao edital 39/2018

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

8 de fevereiro de 2019 15:32

Em atenção ao pedido de impugnação impetrado pela empresa ESRA, na pessoa do Senhor Sidiney Perush de Godoy, aos termos estabelecidos no edital do PE nº 39/2018 – DICOA/DEALF/CBMDF, encaminho a Vossa Senhoria o pronunciamento emitido pelo setor técnico do CBMDF:

Eis o parecer:

"De forma alguma as especificações constantes, poderiam limitar a concorrência do certame, pois não impediriam que inúmeras empresas participassem do ato licitatório e viessem apresentar sua proposta, com o equipamento que faz parte do objeto, com as marcas e modelos que estes bem entenderem, desde que estes estejam dentro da especificação solicitada. Cabe salientar ainda que o EPI que compõe o certame é equipamento essencial para atividade desempenhada pelo GAVOP/CBMDF, assim como suas especificações. Estas, por sua vez, foram descritas de acordo com a atividade do CBMDF. Importa esclarecer também, que consta no processo orçamentos de empresas de variados modelos e marcas, o CBMDF visa adquirir EPI com qualidade e compatibilidade com as atividades exercidas pelo GAVOP/CBMDF.

Tendo em conta que as exigências são legítimas para a obtenção de equipamentos que atendam às necessidades do CBMDF, o fato de existirem no mercado modelos que não atendam aos requisitos do edital não pode ser considerado como entrave ao exercício da competição. A restrição do caráter competitivo está relacionada a referências ou itens irrelevantes ao processo licitatório, mas em momento algum é exposto que a Administração Pública deve adquirir produtos de qualidade ou especificações abaixo do necessário às suas atividades.

O fato de a Administração Pública exigir o cumprimento de requisitos mínimos quando na aquisição de bens e serviços, não está a macular os princípios da isonomia e ampla competitividade e sim se cercando, precavendo-se de possíveis dissabores futuros.

Diante disso, as especificações descritas no Termo de Referência (TR) do edital requerem condições e componentes que com certeza trazem segurança e confiabilidade durante as atuações em atendimentos de salvamento e resgate com a utilização de aeronaves de asa rotativa e asa fixa, tanto para os socorristas como para as vítimas a serem atendidas. Ademais, como dito anteriormente, foram levadas em conta especificações de outros equipamentos e aeronaves já utilizadas no CBMDF, visando manter a compatibilidade entre estes.

Neste ensejo, foram promovidos melhoramentos no TR de forma a esclarecer quais serão as documentações técnicas, correlatas ao objeto, que serão requeridas às licitantes, bem como definido o momento de seu envio. A nova redação estará disponível quando da republicação do instrumento convocatório.

Quanto ao atestado de capacidade técnica, que compõe o rol de documentos de habilitação requerido das empresas, a compatibilidade exigida já está evidenciada no texto do inciso III do subtópico 7.2.1 e do inciso IX do subtópico 7.2.2, não havendo como ser diversa, sob risco de prejuízo à competitividade.

Em entendimento diverso, não há qualquer parâmetro normativo para que seja cobrado que tal atestado seja expedido por órgão fiscalizador competente. Da leitura do § 1º, art. 30 da Lei de licitações, depreende-se que tal atestado deve ser emitido por qualquer pessoa de direito público ou privado.

O objetivo do documento em lide é a comprovação de que a proponente já forneceu o objeto com características compatíveis a outras pessoas de direito público ou privado.

Avançando na discussão, quanto à caducidade de alguns dispositivos legais citados no Termo, foram realizadas as devidas atualizações, em especial, no que se refere à Lei nº 7.183/1984 e à norma MIL-H 87174A.

Ainda na abordagem legislativa, verificamos uma conclusão no mínimo inusitada do teor da Lei nº 7.565/1986. Pois vejamos.

O impugnante busca combinar o mencionado dispositivo legal com o Decreto nº 8.265/2014 para chegar ao entendimento de que "a autoridade responsável pela definição dos uniformes e equipamentos a serem utilizados pelos Tripulantes de aeronaves, como o enquadramento feito pela própria Administração é o Comandante da Aeronáutica".

No entanto, olvida de atentar-se à redação do art. 66 da supracitada Lei, onde explicitamente verifica-se que a autoridade aeronáutica deve estabelecer os padrões mínimos de segurança de voo, os quais estarão dispostos em Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica (RBHA) e, ainda assim, no que concerne a "aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos.

Em relação a capacetes anti-choque para uso aeronáutico, há a norma AER-161 P, que, de acordo com seu tópico 1, destina-se a "estabelecer as características principais exigidas para a fabricação e controle dos capacetes anti-choque "Tipo C-2" para uso aeronáutico".

Adentrando ao mérito, destaca-se que o tipo, nos termos do subtópico 2.2, é destinado ao uso "em voo pelos pilotos de todos os aviões tipo caça, pelo pessoal operando aviões de bombardeiro de alta velocidade (tipo jato) e por membros de guarnição ocupando posições peculiares", o que não se adequa ao caso, além de ser uma normativa obsoleta (redigida na década de 60) face à evolução tecnológica da aviação, seus insumos, componentes e dispositivos de segurança.

Sobre tal equipamento, há ainda, em fase de audiência pública, a minuta do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 90, que trata dos requisitos para operações especiais de aviação pública. Nela (tópico 90.73), observa-se a obrigatoriedade da Administração Pública prover os EPIs para cada piloto, dentre eles o capacete de voo antichoque, não adentrando em maiores quesitos de ordem técnica.

Do exposto, verifica-se a existência de lacuna técnica a ser preenchida. Desta feita, para o certame, observando a discricionariedade da Administração, os parâmetros mínimos exigíveis foram definidos pelos Comandantes de Esquadrão e do Grupamento de Aviação Operacional, buscando, na ausência de norma nacional contemporânea, as mais recentes e diversas normas internacionais que regem a fabricação de capacetes aeronáuticos, sem qualquer prejuízo à competição.

Vale destacar, a título informativo que, em relação aos uniformes dos pilotos e tripulantes do CBMDF, os ditames estão estabelecidos em legislação peculiar, in casu, o Decreto Distrital nº 32.784/2011.

Com relação aos procedimentos que tratam da homologação e certificação de equipamentos importados, de forma diversa da assertiva contida na peça impugnatória, verifica-se que o RBAC nº 21, que trata da certificação de produto aeronáutico, não abrange o objeto da licitação. Nesse sentido, relevante registrar a consulta formal desta Corporação ao DCTA-IFI (Centro de Fomento e Coordenação Industrial) e à Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), onde foram obtidas as seguintes informações:

- 1) DCTA-IFI: não é obrigatória a certificação e a homologação de equipamentos importados pelo IFI para serem comercializados;
- 2) ANAC: não há certificação para capacete de voo ou autorização para sua comercialização.

Na ausência de tal obrigatoriedade é que 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.

É nesse sentido que foi aperfeiçoado o novo TR. Estabelecendo que índices definidos em normas internacionais (e suas atualizações) sirvam de patamares mínimos de qualidade do objeto pretendido, retirando-se a exigência de homologação, porém, com a inclusão da apresentação de relatórios de ensaio/laudos por emitidos por laboratório reconhecido e acreditado por órgão certificador, signatário de acordo multilateral de reconhecimento estabelecido pela IAF, IAAC, EA, ILAC.

Estes, se escritos em língua estrangeira ou emitidos em outro país, mesmo escritos em língua portuguesa, deverão ser apostilados (conforme Decreto nº 8.660/2016) ou consularizados (registrado no consulado do Brasil no país de origem), acompanhados da respectiva tradução juramentada.

No que tange à inclusão de exigência em edital prevendo que a empresa contratada tenha oficina homologada para reparos no Brasil, esta setorial diverge de tal entendimento. Da leitura do RBAC nº 145, verifica-se que o regulamento é voltado aos "requisitos necessários à emissão de certificados de homologação de empresas de manutenção de aeronaves, células, motores, hélices, rotores, equipamentos e parte dos referidos conjuntos" junto à ANAC. Assim sendo, inexistindo obrigação legal, não pode a Administração criá-la, sob pena de sepultar a competitividade.

Quanto à pesquisa de preços, verifica-se a relevância da flutuação cambial, uma vez que os produtos pesquisados para o balizamento são importados. Assim o são, porque os equipamentos disponíveis no mercado nacional sequer atendem os parâmetros mínimos de segurança estabelecidos internacionalmente.

Complementando tal proteção, exige-se um período mínimo de garantia do produto (2 anos), no qual a contratada responsabilizar-se-á por todos os custos inerentes à reposição do bem, reparando-o, quando for o caso, ou disponibilizando nova unidade, dentro do prazo estabelecido em TR. Vide tópicos 7, 8 e 10.

Do exposto, **PROCEDER-SE-Á COM O DEFERIMENTO PARCIAL DO ATO IMPUGNANTE**, emanando, por este setor demandante, ato revisional do Termo de Referência nº 123/2018 - DIMAT".

Documento assinado eletronicamente por JOAO ANTONIO MENEGASSI NETO, Ten-Cel. QOBM/Comb, matr. 1400097, Comandante do Grupamento de Aviação Operacional

ISTO POSTO, INFORMO QUE SERÁ DADA NOVA PUBLICIDADE AO CERTAME, SOB NUMERAÇÃO ADEQUADA AO CORRENTE ANO (2019).

Att.,

Maj. Sodré - Pregoeiro do CBMDF/2019

Em seg, 7 de jan de 2019 às 18:31, CBMDF IMPUGNACOES <impugnacoescbmdf@gmail.com> escreveu:
Senhor representante da empresa ESRA Engenharia Aeronáutica,

acusou o recebimento do presente pedido de impugnação. O mesmo será remetido ao setor técnico para pronunciamento.

Caso a manifestação não se dê no prazo legal, o certame será suspenso e nova data será marcada.

Atenciosamente,

Maj. Sodré - Pregoeiro do CBMDF/2018

Em seg, 7 de jan de 2019 às 17:58, Sidiney Peruchi Godoy <spgodoy1961@gmail.com> escreveu:
Ilmos Srs.,

Conforme informacoes do Edital PREGÃO ELETRÔNICO Nº 39/2018- DICOA/DEALF/CBMDF , segue, tempestivamente, a documentacao referente a proposicao de impugnacao ao referido edital e anexos.

att.,

SIDINEY PERUCHI DE GODOY
DIRETOR COMERCIAL
ESRA ENGENHARIA AERONÁUTICA
PHONE: +55 12 3934-8289
Rua Loanda, 982 - Bairro Chácaras Reunidas
São José dos Campos - São Paulo - Brazil
www.esra.com.br
spgodoy@esra.com.br
spgodoy1961@gmail.com



Livre de vírus. www.avg.com.

Impugnação ao PREGÃO ELETRÔNICO Nº 39/2018- DICOA/DEALF/CBMDf

CBMDF IMPUGNACOES <impugnacoescbmdf@gmail.com>
Para: Antonio Almeida <antonio@impex-br.com>

8 de fevereiro de 2019 15:57

Em atenção ao pedido de impugnação impetrado pela empresa IMPEX REPRESENTAÇÕES COMERCIAIS LTDA, na pessoa do Senhor Antônio Almeida, aos termos estabelecidos no edital do PE nº 39/2018 – DICOA/DEALF/CBMDf, encaminho a Vossa Senhoria o pronunciamento emitido pelo setor técnico do CBMDF:

Eis o parecer:

“A - DAS CERTIFICAÇÕES EXIGIDAS:

Quanto à caducidade de alguns dispositivos legais citados no Termo, foram realizadas as devidas atualizações. Em complemento, buscando preencher eventual lacuna futura por edição de normativa mais recente, a versão revisada do TR foi textualmente melhor adequada.

Ainda nessa temática, foram promovidas inserções normativas e melhoramentos redacionais estabelecendo que índices definidos em normas internacionais (e suas atualizações) sirvam de patamares mínimos de qualidade do objeto pretendido, retirando-se a exigência de homologação, porém, com a inclusão da apresentação de relatórios de ensaio/laudos emitidos por laboratório reconhecido e acreditado por órgão certificador, signatário de acordo multilateral de reconhecimento estabelecido pela IAF, IAAC, EA, ILAC.

Estes, se escritos em língua estrangeira ou emitidos em outro país, mesmo escritos em língua portuguesa, deverão ser apostilados (conforme Decreto nº 8.660/2016) ou consularizados (registrado no consulado do Brasil no país de origem), acompanhados da respectiva tradução juramentada.

A nova composição estará disponível quando da republicação do instrumento convocatório.

B - DA COMPOSIÇÃO EXIGIDA DO CASCO INTERNO:

Diante da arguição apresentada, o Comando do GAVOP verificou a procedência de ampliar os tipos de materiais que compõem o casco interno, abrangendo outros insumos, conseqüentemente, ampliando a competitividade, sem comprometer a qualidade.

C - DA NORMA MIL-DTL-87174/A E/OU FNS-PD 96-18:

Foram reavaliadas as citadas correlações normativas. Nesse sentido, serão promovidas as devidas adequações técnicas.

Esta setorial optou por **retirar** a norma MIL-DTL-87174/A do referido termo de referência, sendo utilizado apenas alguns parâmetros de resistência amplamente utilizado pelas empresas fabricantes de capacetes.

Desta forma, será exigido das concorrentes a apresentação de certificado ou relatório de testes que comprovem ser o objeto resistente e capaz de ofertar a tripulação a proteção necessária. Não obstante tal revisão, o CBMDF considera fundamental que os produtos ofertados pelas licitantes atendam a norma europeia EN 966:2012 ou realizem os testes descritos no termo de referência, conforme estipulado, por vislumbrar que os requisitos de desempenho ali estabelecidos proporcionam um mínimo de segurança a seu usuário.

No que concerne à sugestão para que sejam aplicados os parâmetros da norma ANSI Z90.1, esta setorial decide pela utilização da referida norma. Apesar do dispositivo em lixe estar inativo, os parâmetros utilizados nos testes de resistência a impacto são amplamente utilizados pelas fabricantes de capacetes, o que confere credibilidade e confiabilidade nos parâmetros estabelecidos.

Afasta-se a aplicabilidade das normas EN 443:2008 (resistance to penetration) e EN 12492:2012 (resistance to penetration) por se referirem à norma para capacete de incêndio e norma para capacete de alpinista, respectivamente.

O capacete de voo possui especificidades distintas dos voltados das supracitadas atividades (combate a incêndio e alpinismo), desta feita, a Administração recorreu à especialidade da norma, requerendo o atendimento mínimo aos quesitos definidos na normativa EN 966:2012, bem como à descrição contida no termo de referência, que tratam especificamente do objeto licitado, ofertando ainda a possibilidade de realização de ensaios laboratoriais que comprovem o atendimento dos quesitos estabelecidos no Termo de referência.

D - DO PRAZO:

No que tange a essa temática, deverá ser abordada pelo setor competente, qual seja, a Diretoria de Contratações e Aquisições.

Do exposto, **PROCEDER-SE-Á COM O DEFERIMENTO PARCIAL DO ATO IMPUGNANTE**, emanando, por este setor demandante, ato revisional do Termo de Referência nº 123/2018 – DIMAT”.

Documento assinado eletronicamente por JOAO ANTONIO **MENEGASSI NETO**, Ten-Cel. QOBM/Comb, matr. 1400097, Comandante do Grupo de Aviação Operacional

Quanto às questões tratadas no tópico **“D – DO PRAZO”** do pedido de impugnação apresentado, esta setorial de licitações vem a informar que:

Em que pese o interregno decorrido entre a publicidade do aviso e a realização da sessão pública encontrar amparo legal na Lei do pregão, (vide inciso V, art. 4º, Lei nº 10.520/02), para a próxima publicação, a Administração, avaliando a razoabilidade do pleito, estabelecerá o prazo de 15 (quinze) dias corridos.

O participante poderá pleitear a dilação do mesmo, cabendo-lhe o ônus de demonstrar que o prazo previsto no ato convocatório, ainda que atenda ao disposto na legislação, inviabiliza a sua participação.

ISTO POSTO, INFORMO QUE SERÁ DADA NOVA PUBLICIDADE AO CERTAME, SOB NUMERAÇÃO ADEQUADA AO CORRENTE ANO (2019).

Att.,

Maj. Sodré - Pregoeiro do CBMDF/2019

[Texto das mensagens anteriores oculto]