

Pregão Eletrônico nº 36/2014

Pedido de Esclarecimento nº 01

QUESTIONAMENTO:

1. Nos item 2.10 e 2.11 do Termo de Referência consta a sinistralidade com a aviação civil brasileira e segurança pública/defesa civil brasileira. Entretanto, solicitamos a sinistralidade do SEGURADO e dos PILOTOS nos últimos 5 anos, detalhando as ocorrências e valores indenizados, sendo estas informações imprescindíveis para apresentarmos a proposta.

2. No item 23.7 do Edital, assim como no item 17.7 do Termo de Referência consta a seguinte exigência:

“Repor o bem ou o valor da importância segurada no prazo máximo de 30 (trinta) dias úteis após constatação da Perda Total do bem segurado, podendo ser prorrogado mediante consulta formal à contratante, no caso específico de reposição do bem, desde que devidamente justificado”.

De acordo com as normas da SUSEP, o prazo de 30 dias conta-se a partir do momento que a Seguradora recebe todos os documentos para indenização, após ter sido constatado a perda total.

Favor informar se estão de acordo com a descrição acima.

3. No item 20.1.1.2.2 do Edital, assim como no item 16.1.1.2.2 do Termo de Referência consta que o seguro garantia de execução assegurará prejuízos causados à Administração ou a terceiro, decorrentes de culpa ou dolo durante a execução do contrato.

Tendo em vista que o item acima não é coberto pela apólice de seguro garantia, inclusive é mencionada na cláusula de **perda de direitos**, solicitamos que o item os itens acima sejam excluídos do edital.

4. No item 2.7.10 do Anexo I-A consta que não poderá haver interferência na cobertura do seguro quando ocorrer ingresso de novos pilotos nos Quadros de Tripulantes na Seção de Aviação do DFNSP, além daqueles cuja experiência encontra-se informada na Tabela constante no item 7.2. Tendo em vista que a aeronave é utilizada para tático policial, onde o risco é mais complexo, os pilotos e co-pilotos devem ser mencionados na apólice. Informamos adicionalmente, que cada inclusão de piloto e co-piloto deve ser informada à Seguradora antecipadamente, para que sua inclusão seja efetuada na apólice de seguro. Favor informar se estão de acordo com condição acima.

5. No Item 5.5 do Anexo I – Termo de Referência consta: “Todas as cláusulas deverão obedecer ao disposto no anexo à Circular PRESI nº 006 de

03 de fevereiro de 1984 do Instituto de Resseguros do Brasil, recepcionada pela SUSEP, no Código Brasileiro de Aeronáutica – Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, na legislação específica e ao disposto neste Termo de Referência”. A Circular em referência não é mais padrão para o seguro de aeronáutico, tendo sido suspensa há muitos anos, aliado ainda à condição de que hoje em dia, cada seguradora tem seu produto aprovado na SUSEP e não necessariamente o IRB, que é um dos mais de 100 resseguradores hoje atuantes no país, participa do portfolio de seguros de determinada empresa seguradora. Na verdade, a maioria das seguradoras atualmente, tem seu resseguro contratado com outros resseguradores, podendo o IRB participar com uma pequena parcela do risco ou mesmo nada dele. Convém comentar ainda que a abertura do resseguro e quebra do monopólio do IRB ocorreu com o advento da Lei Complementar nº 126 de 15/01/2007 e subsequentes alterações.

Assim, caso V.Sas. queiram citar a referida Circular, até podem fazê-lo, uma vez que as diversas coberturas nela citada são previstas nos produtos das seguradoras, mas fazer menção de que o licitante deve obedecê-la na íntegra é desaconselhável, pois, limitará as coberturas das quais a PM do Rio Grande do Norte precisa para esta aeronave, visto que os produtos aprovados são modernos e preveem cláusulas não previstas na referida Circular

Presi

006.

Desta feita, sugerimos alterar o texto para o seguinte:
“Todas as cláusulas deverão obedecer **NO MÍNIMO** ao disposto no anexo à Circular
PRESI nº 006 de 03 de fevereiro de 1984”.

6. No edital é mencionado que o comandante será sempre um piloto com experiência de voo em helicópteros de, no mínimo 500 horas de voo totais em helicópteros. Perguntamos: Qual a experiência mínima exigida para co-pilotos?

7. No item 5.2.2 do Anexo I-A consta os seguintes valores para as franquias:
Para rotores parados (0,5%): R\$ 20.943,00
Para rotores em movimento (5%) R\$ 209.430,00,
Os valores são calculados considerando a cotação comercial do dólar norte americano referente ao dia 15/09/2014, ou seja, R\$ 2,340.
Tendo em vista que a cotação do dólar que será utilizada ainda não está definida, a franquia deve ser estabelecida apenas através de percentual. Solicitamos que os valores em reais sejam excluídos do item referente a franquia.

8. No item 5.2.2. consta as importâncias seguradas em reais no entanto, no item 4.2 do Anexo I-A, as importâncias seguradas são informadas em dólares, para que seja feita a conversão de valores para reais, considerando o valor da cotação do dólar norte americano do dia anterior ao envio da propostas. Informamos que não é possível trabalharmos com duas moedas. ~
Tendo em vista que a emissão da apólice será em Reais (R\$), com todos os valores (prêmios, importâncias seguradas, franquias e eventuais sinistros) também em Reais, solicitamos que seja pré-fixado um cambio no edital para conversão, para que não ocorra nenhum erro por parte dos participantes, no calculo da importância segurada e premio do seguro.
Salientamos ainda, que se cotação para estimativa do edital foi baseada no cambio de R\$ 2,34, e este valor está desatualizado tendo em vista que, o dólar hoje está bem superior a este utilizado, esta estimativa não é válida, pois se a importância segurada é

maior o premio do seguro também será. Em virtude do exposto, reforçamos a necessidade de pré-fixar o cambio no edital.

9. No item 4.3. no edital consta que "... **O VALOR GLOBAL DO ITEM**, sendo este considerado para a fase de lances, **respeitado o valor máximo admissível constante no Anexo II - VALORES MÁXIMOS ADMISSÍVEIS**, já inclusos tributos, fretes, tarifas e despesas decorrentes da execução do objeto.". Tendo em vista que, na lei de pregão eletrônico não é possível limitar o valor máximo de proposta inicial, solicitamos a exclusão deste item. O valor estimado deve ser considerado apenas, como valor máximo que o órgão poderá efetuar a contratação do serviço prestado.

RESPOSTA

Conforme manifestação da área técnica seguem os seguintes apontamentos apresentados na Nota Técnica nº 0234/2014/CGLOG/DFNSP/SENASP/MJ:

(...)

PRELIMINARMENTE

1. *É razoável reiterar a **não ocorrência de sinistralidade** com a aeronave prefixo PR-MJZ, realizado na plataforma comprasgovernamentais.gov à empresa Allianz Seguros - **Resposta 11/12/2014 15:57:39** (plataforma de compras).*

Embora esta informação já tenha sido transparecida na plataforma eletrônica, informamos que esta aeronave não apresenta em seu diário de bordo de voo (flight book) quaisquer que sejam as possibilidades de sinistros, assim como também não existem registros de sinistros em que os pilotos relacionados no Termo de Referência estivessem envolvidos conforme abaixo discriminado:

PILOTOS COMANDANTES DA AERONAVE	CPF	COD. ANAC	Sinistro período dos últimos 05 Anos.	
			Sim	Não
RENATO DE FREITAS MENDES	821.477.281-87	116735	-	X
JÚLIO CÉSAR PUCCI DOS	964.015.409-15	123905	-	X

	SANTOS				
C	ONILDO OSMAR			-	X
O	DE SAMPAIO	641.485.483-20	122527		
N	JUNIOR				
S	DENNYS GOMES	919.024.951-87	136059	-	X
T	DALLA				
D	MICHEL MOREIRA	077.770.307-60	109837	-	X
E	SANTOS				

RAÇÕES TÉCNICAS

2. Entenda a Licitante que toda a comunicação entre a Contratação e a Administração na fase de execução contratual é realizada conforme ditames legais da comunicação oficial realizada através do Fiscal de Contrato. Assim, todo e qualquer sinistro que venha a ocorrer com a aeronave fruto desta contratação de Seguro de Casco, será comunicado legalmente, dentro das características estabelecidas no Edital e Seus Anexos, pelo Sr. Fiscal de Contrato ao representante Legal devidamente apresentado pela Seguradora Contratada. Logo, a contagem dos prazos será realizada a partir da Formalização da comunicação consoante dispositivos legais.

3. A exigência enumerada no **item 16** do Termo de Referência – Da Garantia Contratual – está previsto no art. 56 da lei 8.666/93, e não deve ser confundido com a cobertura estabelecida na apólice seguratória, ou seja, de acordo com os preceitos legais da Lei de Licitações e Contratos Administrativos.

Os riscos provenientes do Inadimplemento pelas Contratadas, enquanto aos agentes públicos que deixam de observar esta norma são enumerados pelo e. Tribunal de Contas da União

O agente público que deixa de exigir da contratada a prestação das garantias contratuais, conforme previsto no art. 56 da Lei nº 8.666/1993, responde pelos prejuízos decorrentes de sua omissão, bem como às penas previstas nos arts. 57 e 58 da Lei nº 8.443/92 (**Acórdão 859/2006 Plenário**).

Logo, a licitante deverá desvincular o Seguro exigido à formalização contratual das coberturas exigidas no Termo de Referência e seus anexos.

4. A licitante deve observar as exigências da Administração Pública no tocante à inclusão de novos pilotos no comando ou na co-pilotagem (2/p), para a aeronave PR-MJZ.

Por tratar-se de uma aeronave ferramenta de combate à criminalidade e de apoio em operações de defesa civil, direcionada ao interesse público, foi estabelecido no Termo de Referencia, mais precisamente no seu Anexo I

2.4.1 Quando um dos pilotos em comando não for Colaborador Mobilizado do DFNSP, por se tratar de instrutor contratado ou instrutor/piloto cedido de outro órgão, desde que devidamente habilitado e preencha todos os requisitos normatizados para tal função.

2.4.2 Quando a aeronave for empregada para treinamento de pilotos de outro órgão público, com instrutor Mobilizado ou convidado pelo DFNSP, desde que seja devidamente habilitado e preencha todos os requisitos normatizados para tal função;

Ao ser exigido no rol de “não interferência na cobertura do seguro” o ingresso de novos pilotos nas citações supramencionadas, a Administração já apresenta as licitantes as necessidades interpostas com vistas ao atendimento do bem comum, ou seja, as licitantes deverão adequar-se e ofertar seus serviços de acordo com as especificações técnicas relacionadas no TR e seus anexos, as quais promoverão a eficiência dos serviços desenvolvidos por este departamento.

Outrossim, cabe gizar que a Administração Pública, baseada nos princípios da moralidade e legalidade, jamais iria promover a pilotagem da aeronave por pilotos que não estivessem habilitados e homologados nos ditames legais da Aviação Civil, restando, ainda, a enumeração desta situação como segue

*2.7.4 Quando a aeronave for empregada em operações de interesse de outro órgão ou entidade de caráter público, desde que o voo seja conduzido **conforme o perfil operacional habitualmente utilizado pelo DFNSP e que atenda às normas de tráfego aéreo ou que seja devidamente autorizado pelas autoridades de aviação civil e de proteção ao vôo;** (grifo nosso)*

Observe que o padrão de operacional que está baseado em Procedimentos Operacionais Padrão da Seção de Aviação Policial do DFNSP, foi citado com fulcro nos termos legais da Aviação Civil.

Calha salientar que esta necessidade de ingresso de outros pilotos, que promoverão a manutenção dos serviços destinados ao interesse público, não se enquadra como aspecto inovador para este tipo de serviço contratado por outros órgãos públicos federais e de Unidades Federativas, ou seja, nos estudos técnicos de viabilidade técnica e econômica, outras contratações públicas foram estudadas e confirmam a condição da “não interferência da cobertura do seguro” pelo ingresso de novos pilotos.

5. *A Administração Pública possui conhecimento acerca do advento da Lei complementar nº 126 de 15/01/2007, citando-a na exigência para aceitação da proposta encaminhada, consoante a Declaração a ser emitida pela Licitante Vencedora – Anexo I-C – do Termo de Referência*

*1) Não está suspensa do exercício das atividades de seguro ou resseguro ou de profissão, abrangidas pelo do Decreto-Lei no 73 de 21 de novembro de 1966 e alterações, conforme previsão legal dos incisos II e V, do art. 108, do mesmo Decreto-Lei, alterado pela **Lei Complementar no 126, de 15 de janeiro de 2007**; e*

*2) Não possui em seu quadro de sócios/administradores pessoa natural ou jurídica inabilitada para o exercício de cargo ou função no serviço público e em empresas públicas, sociedades de economia mista e respectivas subsidiárias, entidades de previdência complementar, sociedades de capitalização, instituições financeiras, sociedades seguradoras e resseguradores, conforme previsão legal do inciso III, do art. 108, do mesmo Decreto-Lei, **alterado pela Lei Complementar no 126, de 15 de janeiro de 2007**. (grifo nosso)*

Deste modo, é razoável informar a licitante que não apenas os dispositivos da Lei n° 7.565 de 1986 está sendo abordado como condição limitante à participação das licitantes que não tem o resseguro contratado com o IRB, ou seja, a exigência da declaração para aceitação da proposta (Anexo I-C), implicou ampla concorrência das licitantes que se enquadram neste teor. Assim, não deverá ser modificado o texto correspondente ao subitem 5.5 do Anexo I, conforme sugerido pela licitante.

6. *De acordo com as regras gerais da Subparte K do RBH 91, o segundo piloto em comando (co-piloto; 2/p) deverá possuir no mínimo a licença de piloto comercial*

O piloto segundo em comando deve possuir, no mínimo, licença de pilotocomercial (PCA ou PCH) e certificado de habilitação técnica para o tipo ou classe da aeronave que opera.

Embora haja critérios que excluam a licença para piloto comercial (PCA ou PCH), liberadas pelas Ground's School H350 após todo curso teórico e práticos com os devidos voos de cheque, nos quais o piloto recém formado e habilitado a ser Co-Piloto possua catalogado em seu diário de voo pessoal a carga mínima de 70 (setenta) horas/voo.

Embora conste na tabela do subitem 7.2 do Anexo I do TR a informação do Co-Piloto Michel Moreira Bastos com 70 (setenta) horas/voo, informamos que este profissional já possui mais de 350 (> trezentos e cinquenta) horas/voo, assim como todos os outros pilotos relacionados na mesma tabela já possuem um número maior de horas no que tange a experiência em pilotagem. O destaque para o Sr. Michel Bastos, deu-se pelo fato de ser o único Co-Piloto relacionado no Cadastro de Pilotos do DFNSP, todavia, estima-se que em meados do mês de Janeiro de 2015, já tenha atingido as 500 (quinhentas) horas/voo estabelecidas para Aviação Civil do AS-350.

7. A equipe técnica por ter conhecimento da possibilidade da variação do dólar, informou na tabela correspondente ao subitem nº 4.2 do Anexo I no TR que a composição do Valor Total do Prêmio será baseada no valor do dólar comercial norte americano do dia imediatamente anterior ao envio das propostas, neste caso, as licitantes poderão ofertar suas propostas até o dia imediatamente anterior a certame, ou mesmo alterá-las.

***O valor em “R\$” deverá ser preenchido na apólice pela licitante vencedora, correspondente ao valor da cotação do dólar norte americano do dia anterior ao envio da proposta.**

Considerando que a importância segurada – CASCO – ter sido embasada na cotação do bluebook (U\$\$ 1.700.000,00), os valores correspondentes às franquias elencados na tabela do subitem 5.2.2 são valores modelos e a administração tem conhecimento que estes valores serão correspondentes à 0,5 e 5% do valor segurado de acordo com a legislação específica da SUSEP respectivamente à rotores parados e rotores em movimento, assim os valores finais que serão preenchidos na apólice serão proporcionais (0,5% e 5%) ao valor total do prêmio. Assim, caso o valor total do prêmio esteja maior que os valores usados como modelo no TR, as franquias também serão maiores, pois a proporcionalidade fora estabelecida nos termos da legislação específica, todavia, esta situação, tomando por base a variação atual da moeda norte americana, não implica em aumento de valores que ultrapasse os valores máximos admissíveis estabelecidos no Termo de Referência.

8. O câmbio pré-fixado no Termo de Referência fora o valor em dólares Norte Americano referente a cotação do bluebook – U\$\$ 1.700.000,00 (um milhão e setecentos mil dólares) e a conversão deverá ser feita no ato do preenchimento da proposta, que consoante modelo estabelecido no Anexo I-B do TR, apresenta a obrigatoriedade do preenchimento em reais. A licitante no ato do preenchimento da apólice não deverá apresentar os valores correspondentes ao dólar norte americano e sim em reais. Portanto, a informação dos valores em dólares exigidos na tabela do subitem 4.2 do Anexo I do TR, apenas servem para embasamento da licitante vencedora, todavia a apólice deverá apresentar os valores em reais

***O valor em “R\$” deverá ser preenchido na apólice pela licitante vencedora (observação realizada imediatamente abaixo da tabela do subitem 5.2.2)**

9. O Termo de Referência do Instrumento Convocatório apresenta os valores máximos admissíveis das propostas mercadológicas, e esta condição nada mais é do que uma formalidade permitida pela coleta de propostas, consoante a IN 05/2014 SLTI/MPOG e suas alterações, com o fito de limitar à preços praticados no mercado para às contratações Públicas com fito de evitar o superfaturamento na concorrência. Destarte, considere-se improcedente as exigência quanto a exclusão do

limite de valores que devem ser apresentados pela proposta inicial das licitantes.

Em complementação ao questionamento nº 9 e, segundo o Manual Licitações e Contratos – Orientações e Jurisprudência do TCU (4ª Edição – Revista, atualizada e ampliada, pág. 85), *as contratações públicas poderão ser efetivadas somente após estimativa prévia do respectivo valor, que deve obrigatoriamente ser juntada ao processo de contratação e ao ato convocatório divulgado. (...) Essa estimativa também tem por finalidade, especialmente: verificar se existem recursos orçamentários suficientes para o pagamento da despesa com a contratação; e servir de parâmetro objetivo para julgamento das ofertas apresentadas. (...) Preço estimado é um dos parâmetros de que dispõe a Administração para julgar licitações e efetivar contratações. Deve refletir o preço de mercado, levando em consideração todos os fatores que influenciam na formação dos custos (...).*

Brasília, 15 de dezembro de 2014.

Alexandra Lacerda Ferreira Rios
Pregoeira