

## ILUSTRÍSSIMO SENHOR PREGOEIRO E EQUIPE DE APOIO

Ref.:

- (1) Edital do Pregão Presencial (Internacional) nº 40/2018
- (2) Recurso Administrativo Empresa HELIBRAS de 19/12/2018

## CONTRARRAZÕES AO RECURSO ADMINISTRATIVO PROTOCOLADO PELA EMPRESA HELICÓPTEROS DO BRASIL S. A. - HELIBRAS

Ilmo. Sr. Pregoeiro e Equipe de Apoio, a empresa **FBR AVIATION INC**, situada no número 1835 S. Perimeter Rd Suite 175, Fort Lauderdale Florida USA, inscrita no Registro Estadual da Florida sob o número PO7000079564 e Registro Federal nº 26-0523241, doravante denominado **FBR AVIATION**, por intermédio de sua representante legal, a empresa Aeromot Aeronaves e Motores S/A, inscrita sob CNPJ de nº 92.833.110/0001-52, situada na Avenida Sertório, 1988, Bairro São João, Porto Alegre, RS, CEP 91020-000, neste ato representada por seu representante legal, o Sr Guilherme Roberto da Cunha, brasileiro, solteiro, RG nº 7131437985 e CPF nº 058.709.636-56, para fins do disposto no Edital do Pregão Presencial em âmbito Internacional nº 40/2018, vem através deste Pedido de Contrarrazões, tempestivamente, protocolar defesa ao Recurso apresentado, nos termos do item 12.1 do Edital do PREGÃO PRESENCIAL (INTERNACIONAL) nº 40/2018, constante do Processo Administrativo nº 00144.003308/2018-18, nos seguintes termos:

Das questões de insurgência apresentadas pela Licitante Helibras, constante de seu "Recurso Administrativo":

- 1. Constante no item II (pág. 02): ... "tendo esta apresentado produto, cujas características técnicas não atendem aos requisitos do objeto pretendido pela administração pública".
- 2. Constante no item II (pág. 02): ... "questiona a documentação apresentada na proposta de preços e na habilitação, que se encontram em desacordo com o previsto no Edital, na lei de licitações bem como no ordenamento jurídico pátrio."
- **3.** Visando facilitar o trabalho de leitura, avaliação e tomada de decisão do Ilmo. Sr. Pregoeiro e Equipe de Apoio, elencamos TODAS as *Razões*, apresentadas pela Licitante Helibras, a seguir transcritas, seguidas das Contrarrazões pontuais respectivas.

# 3.1. Licitante Helibras: RAZÃO I - QUANTO A HABILITAÇÃO

3.1.1. Licitante Helibras

**a.** DA NÃO APRESENTAÇÃO DE ATESTADOS DE CAPACIDADE TÉCNICA NECESSÁRIOS À COMPROVAÇÃO DA APTIDÃO

O Edital, em seu item 10.6, prescreve que as empresas licitantes deverão demonstrar sua qualificação técnica, por meio de comprovação de aptidão para o fornecimento de bens em

FBR AVIATION INC CAGE Code: 55TZ7 DUNS number: 827896338

Certificate Number: 16-8013893765-9 1835 S. Perimeter Rd, Suite 175 Fort Lauderdale - Broward, FL - USA Office: +1(954)493-9160 - Fax: +1(954)493-9124



características, quantidades e prazos compatíveis com o objeto da licitação, por meio da apresentação de atestados fornecidos por pessoas jurídicas de direito público ou privado.

A lei 8.666/93, o Estatuto das Licitações e Contratos Administrativos, prevê ainda, em seu art. 30, § 4°, que "nas licitações para fornecimento de bens, a comprovação de aptidão, quando for o caso, será feita através de atestados fornecidos por pessoa jurídica de direito público ou privado".

Pois bem, dentre todos os atestados apresentados pela empresa recorrida, não se encontra nenhum que comprove o fornecimento do helicóptero biturbina modelo AW169 ou outra com características equivalentes. Ao contrário, a empresa recorrida tenta levar o D. Pregoeiro e sua Comissão ao erro, apresentado atestados de aeronaves asa fixa (aviões) e de helicópteros monoturbinados que diferem de forma considerável das aeronaves com duas turbinas. E, ressaltemse, estas diferenças vão muito além da potência de seus motores. Na verdade, tratam-se de "espécies" diferentes dentro do mesmo "gênero".

Os helicópteros monoturbina e biturbinas pertencem à classes distintas de aeronaves, respectivamente "CLASSE HELICÓPTEROS MONOMOTORES A TURBINA" e "CLASSE HELICÓPTEROS MULTIMOTORES", com características de construção, de voo, de pilotagem, de treinamento, número de tripulantes, peso máximo de decolagem, carga útil, peso máximo de decolagem com carga externa, capacidade de gancho, potência de decolagem, capacidade dos tanques, velocidade de cruzeiro, alcance máximo, e, principalmente, de complexidade dos sistemas, que exigem o tratamento diferenciado, inclusive nos processos licitatórios.

Obviamente, o interesse da Administração só será plenamente resguardado quanto à real capacidade técnica da licitante de fornecer adequadamente os objetos pactuados, com a apresentação de atestado de capacidade técnica de porte compatível com os que serão efetivamente contratados.

Logo, uma empresa que é capaz de fornecer um produto com características técnicas menos complexas, nem sempre será capaz de fazer o mesmo com um produto de maior complexidade.

Neste sentido é o entendimento do Jurista Marçal Justen Filho, assevera o autor:

"Logo, se o objeto for uma ponte com quinhentos metros de extensão, não é possível que a Administração se satisfaça com a comprovação de que um sujeito já construiu uma "ponte" – eventualmente, com cinco metros de extensão. Sempre que a dimensão quantitativa, o local, o prazo ou qualquer outro dado for essencial à execução satisfatória da prestação objeto da futura contratação ou retratar algum tipo de dificuldade peculiar, a Administração estará no dever de impor requisito de qualificação técnica operacional fundado nesses dados. (...)"

Desta forma, torna-se claro que a não apresentação dos atestados referentes ao fornecimento prévio da aeronave AW 169 (ou de aeronave com características similares), coloca em risco a contratação pretendida pela Administração, e em última análise, a própria Segurança Pública e a Segurança de Defesa Civil do Estado do Rio de Janeiro, o que é razão suficiente para a inabilitação da recorrida.

#### 3.1.1. Contrarrazões – Licitante Estrangeira FBR AVIATION:

Iniciamos nossas Contrarrazões transcrevendo, a seguir, o subitem 10.6.1 do Edital em questão, que apresenta a exigência de que as empresas comprovem sua capacidade para execução



do objeto descrito no Edital, através de Atestados que comprovem a execução de objeto "compatível" com o objeto definido.

10.6 As empresas, deverão comprovar, ainda, a qualificação técnica, por meio de:

10.6.1 Comprovação de aptidão para o fornecimento de bens em características, quantidades e prazos compatíveis com o objeto desta licitação, ou com o item pertinente, por meio da apresentação de atestados fornecidos por pessoas jurídicas de direito público ou privado.

Na mesma linha, a Lei nº 8.666/1993, em seu art. 30, § 4º, a seguir transcrito, define como "limitação" à comprovação de Qualificação Técnica, "quando for o caso", a apresentação de Atestados que comprovem essa qualificação.

Art. 30 A documentação relativa à qualificação técnica limitar-se-á:

. .

§ 4º Nas licitações para fornecimento de bens, a comprovação de aptidão, quando for o caso, será feita através de atestados fornecidos por pessoa jurídica de direito público ou privado.

A Licitante Helibras tenta confundir o Ilmo. Sr. Pregoeiro e Equipe de Apoio argumentando que o Atestado deve conter exatamente o objeto licitado, ou superior, através de um entendimento do Nobre e reconhecido Jurista e Professor Marçal Justen Filho, qual assevera o autor:

"Logo, se o objeto for uma ponte com quinhentos metros de extensão, não é possível que a Administração se satisfaça com a comprovação de que um sujeito já construiu uma "ponte" — eventualmente, com cinco metros de extensão. Sempre que a dimensão quantitativa, o local, o prazo ou qualquer outro dado for essencial à execução satisfatória da prestação objeto da futura contratação ou retratar algum tipo de dificuldade peculiar, a Administração estará no dever de impor requisito de qualificação técnica operacional fundado nesses dados. (...)"

Ora, a argumentação da Licitante Helibras estaria correta se o objeto desse certame fosse exclusivamente a contrução de uma ponte!

Porém, o objeto em questão, como é de conhecimento, contempla a aquisição de 3 (três) aeronaves, customizadas com equipamentos específicos para operação da Polícia Civil (PCERJ) e do Corpo de Bombeiros Militar (CBMERJ), além de equipamentos de apoio de solo, partes e peças de aprovisionamento inicial, programa de treinamento, e documentação técnica correspondente, tudo conforme condições, quantidades e exigências estabelecidas no Edital e Termo de Referência.

Assim, não se está medindo a capacidade da Licitante em fabricar um helicóptero, nem se essa Licitante já forneceu um helicóptero monoturbina ou biturbina, nem muito menos se a licitante já forneceu um helicóptero idêntico ao contido em sua Proposta de Preços. Se assim fosse, como que a própria Licitante Helibras poderia participar de um Processo Licitatório, cujo objeto exigisse um helicóptero modelo EC145 há anos atrás, quando nenhum desses modelos havia sido vendido por ela no Brasil?



Dessa forma, o que a Administração Pública busca com a exigência da apresentação de atestado(s) é a comprovação de aptidão para o fornecimento de bens em características, quantidades e prazos compatíveis com o objeto desta licitação, ou com o item pertinente, por meio da apresentação de comprovação fornecida por pessoas jurídicas de direito público ou privado, sempre limitado ao definido no art. 30, inciso II, da Lei nº 8.666/1993, a seguir transcrito.

Art. 30. A documentação relativa à qualificação técnica limitar-se-á a:

. . .

II - comprovação de aptidão para desempenho de atividade pertinente e compatível em características, quantidades e prazos com o objeto da licitação, e indicação das instalações e do aparelhamento e do pessoal técnico adequados e disponíveis para a realização do objeto da licitação, bem como da qualificação de cada um dos membros da equipe técnica que se responsabilizará pelos trabalhos;

Nos termos definidos no Acórdão do TCU nº 533/2016-TCU-Plenário, subitem 9.4.1., a seguir transcrito:

"9.4.1. não consignar, no edital, parâmetros objetivos para análise da comprovação de que a licitante já tenha prestado serviços compatíveis em características com o objeto da licitação, em desacordo com o previsto no art. 30, Inciso II, da Lei nº 8.666/1993 e com a jurisprudência desta Corte, a exemplo dos Acórdãos 970/2014-TCU-Plenário, 1.443/2014-TCU-Plenário e 382/2015-TCU-Plenário"

Por último, visando esgotar esse assunto, anexamos a este documento o Atestado de Capacidade Técnica, traduzido por tradutor juramentado e consularizado, expedido pela empresa Estadunidense "Airtrade Aviation Corp.", declarando que a FBR AVIATION entregou conforme e nos termos de previsão contratual um helicóptero monoturbina modelo Robinson R66 e um helicóptero biturbina modelo A109AII.







#### CERTIFICATE OF TECHNICAL ABILITY

We hereby confirm for any purposes that the company FBR AVIATION INC, located at 2011 South Perimeter Road, Suite C . For Lauderdade, Florida, USA, provided a helicopter model R-66 manufactured by Robinson Helicopters and a Helicopter model A109All, manufactured by Agusta Westland . meeting all contractual time requirements, including the provision of guarantees, technical assistance, training, service, parts and components for these aircraft

These supply and service delivery service contracts were performed in accordance with the terms and conditions, demonstrating excellence, quality, ethics, professional secrecy, efficiency and credibility.

Fort Lauderdale, FL, November 3rd,

2014

#### ATESTADO DE CAPACIDADE TÉCNICA

Atestamos para os devidos fins que a empresa FBR AVIATION, INC. sediada no # 2011 da South Perimeter Road, Suite C, em Fort Lauderdale, Estado da Flórida, USA. forneceu um helicóptero modelo R-66, fabricado por Robinson Helicopters e um helicóptero modelo A109All, fabricado por Agusta Westland, atendendo rigorosa e pontualmente a todos os requisitos contratuais, inclusive o fornecimento de garantia, assistência técnica, treinamento, serviços, pelas e componentes para as referidas aeronaves.

As referidas contratações de fornecimento e a prestação dos serviços foram executados de acordo com os prazos e condições preestabelecidas, demostrando excelência, qualidade, ética, sigilo profissional, eficiência e credibilidade.

Fort Lauderdale, FL, 03 de Novembro de 2014.

Director

AIRTRADE AVIATION CORP.

Director

AIRTRADE AVIATION CORP

GISBLE S. SARREYO Noticy Public State of Florid Commissions EE 175909 My comm. expres Mer. 5, 201

**FBR AVIATION INC** 



#### 3.1.2. Licitante Helibras

**b.** DA NÃO APRESENTAÇÃO DA DECLARAÇÃO EXPRESSA DE GARANTIA TÉCNICA, FIRMADA PELO FABRICANTE

Outro vício que chama a atenção na proposta apresentada pelo licitante FBR é a declaração de garantia do fabricante das aeronaves. O Edital, em seu item 6.3.8, exige que a empresa licitante apresente declaração expressa "contendo claramente as exigências estabelecidas e as condições da execução da garantia técnica, firmada pelo fabricante ou seu representante legal no Brasil, e acompanhada dos respectivos documentos de delegação de poderes, tradução juramentada no Brasil, notarização e consularização, conforme aplicável".

Ocorre que, conforme será demonstrado a seguir, o documento juntado ao processo não está da forma exigida no edital e apresenta uma série de vícios, portanto, deve ser desde logo, considerado inapto a servir para a habilitação da licitante, senão vejamos.

## 3.1.2. Contrarrazões – Licitante Estrangeira FBR AVIATION:

Iniciamos nossas Contrarrazões transcrevendo o subitem 6.3.8. do Edital, cujas exigências foram cumpridas pela Licitante estrangeira FBR AVIATION, conforme documentação contida no envelope correspondente.

6.3 Para bens oferecidos do exterior, ou seja, por empresa estrangeira (através de importação direta em nome do próprio – União/Gabinete de Intervenção Federal, com amparo na Lei Federal nº 8.032, de 12 de abril de 1990 e Resolução nº 21, de 07 de abril de 2011, do Presidente do Conselho de Ministros da Câmara de Comércio Exterior, que concede os benefícios fiscais, e demais legislações vigentes), as propostas deverão apresentar o seguinte:

. . .

6.3.8 Declaração expressa do licitante contendo claramente as exigências estabelecidas e as condições da execução da garantia técnica, firmada pelo fabricante ou seu representante legal no Brasil, e acompanhada dos respectivos documentos de delegação de poderes, tradução juramentada no Brasil, notarização e consularização, conforme aplicável.

#### 3.1.2.1. Licitante Helibras

## i. VÍCIO 1: A DECLARAÇÃO NÃO FOI FIRMADA PELO FABRICANTE DA AERONAVE

Inicialmente, o Certificado Suplementar de Tipo (ANAC) das aeronaves propostas, deixa claro que o fabricante das mesmas é a empresa italiana Leonardo SPA, o que poderá ser comprovado em uma simples consulta no website https://www.leonardocompany.com/.

No presente caso, sendo a empresa fabricante a diversa da empresa brasileira que a Representa, não poderia esta, agir sem qualquer documento de representação, em nome daquela. logo, a documentação apresentada não pode atender ao Edital.

Neste sentido a orientação jurisprudencial do E. TRF:

"ADMINISTRATIVO. LICITAÇÃO. TÉCNICA E PREÇO. NÃO ATENDIMENTO À EXIGÊNCIA DO EDITAL. SUPRESSÃO DE PONTUAÇÃO. LEGALIDADE.

1. [...] 2. [...]

#### **FBR AVIATION INC**



3. De outro lado, a empresa UNISYS BRASIL LTDA. apresentou documentação pertencente a outra empresa, a UNISYS CORPORATION, multinacional diversa da licitante, que não comprova as metodologias utilizadas pela concorrente, conforme exige o item 6.2.d do Edital. 4. Remessa oficial desprovida." (REOMS 2001.32.00.013549-6/AM; REMESSA EX OFFICIO EM MANDADO DE SEGURANÇA) grifo nosso "

Desta forma, uma vez que o requisito do Edital exige que a declaração seja firmada pelo fabricante, a empresa LEONARDO SPA é que deveria firmar tal declaração, o que não ocorre, uma vez que foi a "AgustaWestland do Brasil LTDA", empresa brasileira, quem emitiu a declaração em questão, conforme pode ser visto na imagem abaixo.



## DECLARAÇÃO TERMO DE GARANTIA

A AGUSTAVESTUAND DO RRASCILIDA, repetraria no 1997/IMI velo e reversió 1.016.169.0002.25 sociado no indistrupi fina de busque el 280 de Andre Barra Octólogo Roude averso, ful forad, petre acompresentata par for pur productate legal e V. Riberta favorale funa fersione e succionero acto for Carteria de Inconstituen El 22460. Manuma no Breel e sio CH el 154.701.002 del peropetrato forad. O CARTA A ATSTA que as percurves propostas pera empreso SER ANETON NIL Situado no recorno 1833. Proventor Ristato. Pis fora canderade Recida de CAS, viente en Registro Internaciona e vicano 1833. Como como como CRO 000076554 e Registra Federal De CAS 304.1 por internaciona terraria ser entre en Monten (A), interna de CARTA que e si esca representante legal e arregena faremante Accessava de Monten (A), interna de CARTA que e si esca representante legal e arregena faremante Accessava de Monten (A), interna de CARTA que e si esca representante legal e arregena faremante Accessava de Monten (A), interna de Registra de Proposicio de Registra de Re

no de americ. Jude escendio de 20, a

Procesto Canadia Duna Replezionalite logal

Nagreer control of the second of the second

#### **FBR AVIATION INC**



## 3.1.2.1. Contrarrazões – Licitante Estrangeira FBR AVIATION:

Iniciamos nossas Contrarrazões declarando que, da mesma forma que a "Eurocopter" transformou-se em "Airbus Helicopters", mantendo sempre seu representante legal no Brasil – Helibras; o fabricante "Agusta SpA", cujo representante legal no Brasil sempre foi a "AgustaWestland do Brasil", ao transformar-se em "Leonardo Company", manteve sempre como representante legal a mesma "AgustaWestland do Brasil", juntamente com as responsabilizações civis inerentes.

Dessa forma, identificamos uma manobra da Licitante Helibras para confundir o Ilmo. Sr. Pregoeiro e Equipe de Apoio, através de um jogo de palavras.

#### 3.1.2.2. Licitante Helibras

#### ii. VÍCIO 2: A ASSINATURA POR PESSOA NÃO OUTORGADA

Ainda no documento em questão, o que também pode ser verificado na imagem acima, a pessoa responsável pela declaração de prestação da garantia é o Senhor "Roberto Carvalho Duhá".

Em que pese ser funcionário da AgustaWestland do Brasil LTDA, o Senhor Duhá não possui poderes para representar o fabricante, a empresa Leonardo SPA, o real fabricante da aeronave, conforme já mencionado.

Ainda que a licitante venha a alegar que apresentou procuração para agir em nome do fabricante, trata-se de uma vã tentativa de se levar o D. Pregoeiro ao erro.

Tal procuração, apresentada para cumprir tal função, na verdade foi emitida pela própria "AgustaWestland do Brasil LTDA", que não tem qualquer poder de representação da fabricante aeronave, conforme poderá ser visto abaixo.



4" TABELIÃO DE NOTAS SÃO PAULO - SP COMMINCA DE SÃO PAULO - ESTADO DE SÃO PAULO



### Livro 3283 - PP. 155 a 158 - Traslado INSTRUMENTO DE PROCURAÇÃO

SAIBAM quantos o presente instrumento virem que, aos vinte e orto (28) dias do mês de fevereiro do ano dois mil e dezoito (2018) nesta cidade e capital de São Paulo, na Avenida Fana Lima nº 201 1º andar, bairro de Pinheiros, onde a chamado vim, perante mim. annesentou como outorgante a empresa AGUSTAWESTLAND DO BRASIL LTDA, sociedade empresária limitada, com sede na cidade de Osasco, neste Estado, na Avenida Alberto Jackson Bayton nº 2.784, bairro Jardim Santa Fé, CEP 06276-000, inscrita no CNPJ sob nº 03.216.069/0001-45, com seu Contrato Social consolidado pela alteração datada de 20 de dezembro de 2016, devidamente registrada na Junta Comercial do Estado de São Paulo sob nº 33.610/17-4, em sessão de 11 de janeiro de 2017, neste ato, em conformidade com a Cláusula 6ª paragrafo 8º, da referida consolidação, representada por seu Administrador SECONDO VIGLIENO, italiano, casado, engenheiro aeronáutico portador da cédula de identidade para estrangeiro RNE n. V030352-0-SPMAF/DPMAF-SP inscrito no CPF/MF sob n 116.656.398-73, residente e domiciliado na cidade de Baruen, neste Estado na Alameda Mamoré n 947 ap. 82, barro Alphaville, a presente outorga esta autorizada nos termos da Cláusula 9ª do Contrato Social e Ata de Reunião de Sócios, datada de 21 de fevereiro de 2018, cuja documentação dela outorgante fica aqui arquivada na pasta nº 744, sob nº 22 de ordem, o comparecente identificado pelos documentos exibidos, dou fé. Então, pela outorgante, na forma como vem representada, me foi dito que por este público instrumento e na melhor forma de direito nomeia e procurador e representante ROBERTO CARVALHO DUHÁ. brasileiro, divorciado, oficial reserva da marinha brasileira, portador da cédula de identidade RG nº 223463, expedida pelo Ministério da Marinha, inscrito no CPF/MF sob n. 245 729.507-68, residente e domiciliado na cidade do Rio de Janeiro-RJ, na Rua Ministro Corrêa de Melo nº 113, ap. 1001, bairro ao qual confere plenos e especiais poderes para agir Leblon, ao qual confere pienos e especiais poderes para ayir ISOLADAMENTE em nome e por conta da Outorgante bem como sua filial, localizada no Estado e Cidade do Rio de Janeiro. Praia De Botafogo nº 518 6º andar, inscrita no CNPJ sob nº 03.216.069/0002-26, notadamente para (i) representá-la perante repartições públicas federais, estaduais municipais, autarquias e





BLIA EST ADOS LINDOUS EST JANDOU PALE IN SAC PRIVATO DE COSE DE 427 des

## 3.1.2.2. Contrarrazões – Licitante Estrangeira FBR AVIATION:

Iniciamos nossas Contrarrazões reforçando o elencado no subitem 3.1.2.1. anteriormente, registrando que o Sr. Roberto Carvalho Duhá sempre representou e continua representando a Leonardo Company no Brasil, através da "AgustaWestland do Brasil Ltda", conforme documentação apostada a este documento.

Para registro qualquer dos seguintes sites apresentam prova suficiente da conversão da Agusta SpA (Agusta-Westland) em "Leonardo Company":

Site 01:

#### **FBR AVIATION INC**



"www.https://aeromagazine.uol.com.br/artigo/novo-helicoptero-de-treinamento-militar-e-apresentado 2628.html"

Site 02:

"www.ainonline.com/aviation-news/business-aviation/2016-05-05/agustawestland-rebranded-again-now-leonardo-helicopters"

Site 03:

"https://www.leonardocompany.com/en/product-services/elicotteri\_helicopters/legal-entities"

De toda a extensa e minudente documentação de habilitação submetida pela FBR AVIATION no âmbito deste pregão, a Helibrás somente conseguiu pinçar um único e solitário documento que, a seu exclusivo (e equivocado!) juízo, estaria em desconformidade com o Edital, encerrando vício insanável e gravíssimo, capaz de impedir a licitante que ofereceu a proposta mais vantajosa de vir a contratar com a Administração.

Com efeito, a Licitante Helibrás, à míngua de argumentos e elementos concretos, elegeu a declaração de garantia apresentada pela licitante vencedora como seu "cavalo de batalha", centrando fogo contra o documento, buscando a qualquer custo comprometer o conteúdo e a essência da garantia regularmente oferecida para o atendimento do item 6.3.8 do Edital.

Nessa batalha inglória, a Licitante Helibrás se permitiu questionar a efetiva e notória vinculação existente entre a Leonardo SPA, fabricante das aeronaves ofertadas e em cujo papel timbrado foi impressa a declaração de garantia, com a sua subsidiária brasileira AgustaWestland do Brasil Ltda. (cujo endereço também consta do citado papel timbrado), a quem compete realizar a manutenção de tais aeronaves no país.

## 3.1.2.3. Licitante Helibras

iii. VÍCIO 3: A AUSENCIA DE PODERES ESPECÍFICOS PARA PRESTAR DECLARAÇÃO DE GARANTIA

Ainda que a procuração apresentada acima tivesse sido emitida pelo fabricante da aeronave, o que se admite apenas por amor ao debate, uma vez que já está claro que não é o caso, os poderes outorgados ao Senhor Roberto Duhá nesta procuração não são suficientes para que ele preste declaração de garantia em nome do outorgante, muito menos em nome da Fabricante da aeronave, a empresa Leonardo SPA.

Além disso, a procuração apresentada confere ao Senhor Duhá uma limitação de assinar compromissos em nome da empresa em um valor máximo de U\$ 150.000,00 (Cento e cinquenta mil dólares americanos), o que, como se sabe, está muito abaixo do valor das aeronaves da presente licitação, cuja garantia deveria cobrir.

## 3.1.2.3. Contrarrazões – Licitante Estrangeira FBR AVIATION:

Iniciamos nossas Contrarrazões, confirmando a confusão trazida à baila pela Licitante Helibras no seu anseio desesperado de inabilitar uma Licitante estrangeira forte que já participou e venceu várias processos licitatórios internacionais Brasileiros para fornecimento e modificações de aeronaves com garantia no Brasil, sendo contratada, até o momento pelos seguinte Órgãos Públicos:



Orgão	Ano	Tipo de Contrato	Número Contrato	Valor
Governo do Estado de Minas Gerais - Corpo de Bombeiros	2009	Fornecimento Sistema de Imageamento Aéreo	66/2009	R\$1.993.000,00
Ministerio da Justiça - Departamento de Polícia Federal	2012	Fornecimento Aeronave Multimissão	45/2012	R\$29.456.000,00
Governo do Estado de Rondônia - Corpo de Bombeiros	2017	Fornecimento Aeronave Multimissão	084/PGE -2017	R\$9.523.781,50
Governo do Estado de Minas Gerais - Corpo de Bombeiros	2018	Fornecimento Aeronave Multimissão	9181016	\$7.486.533,37

Considerando que a empresa estrangeira contratada como resultado da adjudicação deste objeto, e seguinte homologação deste processo licitatório, será responsável pela entrega de aeronaves "novas de fábrica", customizadas nos termos exigidos no Edital em questão, não faz sentido em se falar de patamar de valor máximo para cobrir a garantia: de fábrica a ser honrada pelo fabricante "Leonardo Company", e de cumprimento do objeto licitado a ser honrado pela Contratada.

Novamente, se faz presente um jogo de palavras, que parece refletir uma manobra da Licitante Helibras para confundir o Ilmo. Sr. Pregoeiro e Equipe de Apoio.

## **3.1.2.4.** Licitante Helibras

iv. VÍCIO 4: A AUSENCIA DE RECONHECIMENTO DE FIRMA NA DECLARAÇÃO DE GARANTIA

Ainda tratando do campo das hipóteses, se a procuração apresentada tivesse o condão de outorgar ao Senhor Duhá poderes para prestar declaração de garantia, o que se frisa, não é caso, ela deveria ter sido apresentada com regular reconhecimento de firma realizado em cartório, o que está ausente no documento.

Logo, mais uma vez, se demonstra que tal documento não pode ser utilizado como um compromisso do fabricante na prestação da Garantia dos bens ofertados, devendo ser desconsiderado no julgamento do certame.

Desta forma, por tudo o que foi explanado acima, verifica-se de forma inconteste que o item 6.3.8 do Edital foi ferido de morte e que os documentos apresentados não se prestam a atender ao pretendido pela Administração Pública e, portanto, deve ser razão suficiente para a inabilitação e desclassificação da licitante FBR.



Ainda que, em suas contrarrazões, a Recorrida alegue que a inabilitação baseada nesta exigência irá, eventualmente, impedir a contratação de proposta mais vantajosa para a Administração, obviamente, não pode o Pregoeiro e sua equipe de apoio, admitir a inclusão de condições que sejam capazes de embaraçar a competição e a busca pela melhor oferta para a Administração, mesmo que venha a se alegar a "vantajosidade".

Sobre esta questão, Marçal Justen Filho afirma que:

"o argumento de que a contratação vantajosa é válida, mesmo quando infringente do princípio da isonomia, contém o germe do autoritarismo e representa a abertura da oportunidade para práticas eticamente reprováveis". (Marçal Justen Filho, Comentários à Lei de Licitações e Contratos Administrativos, 15ª Ed., Dialética, 2012).

A concorrente descumpriu regras do edital de modo flagrante e incontestável, infringindo preceito que visava exatamente garantir a igualdade de condições no certame.

# 3.1.2.4. Contrarrazões – Licitante Estrangeira FBR AVIATION:

Iniciamos nossas Contrarrazões registrando que o Ilmo. Sr. Pregoeiro e Equipe de Apoio já haviam respondido em 13/12/2018, Pedido de Impugnação que tratava de vários assuntos inclusive a discussão do teor do previsto no subitem 4.4 do Edital, a seguir transcrito:

4.4 As empresas estrangeiras que não puderem apresentar a documentação exigida neste Edital e Anexos, por força de legislação específica de país de origem do licitante, ou que não apresentarem equivalência em relação à legislação brasileira, deverão apresentar declaração informando a impossibilidade de atendimento aos mesmos, autenticada pelo respectivo consulado e traduzida por tradutor juramentado no Brasil, que deverá ser, nos termos do art. 129, da Lei n. º 6.015, de 31 de dezembro de 1973, registrada em Cartório de Registros de Títulos e Documentos do domicílio das partes, podendo usar como modelo o ANEXO ao Edital.

Nessa oportunidade foi respondido pela Administração o seguinte texto a seguir transcrito:

Há de ressaltar que o item 4.4 do edital contempla que os documentos poderão estar registrados em "Cartório de Registros de Títulos e Documentos do domicílio das partes(...)". Sendo um dos documentos cobertos pelas garantias da Convenção de Haia, há o reconhecimento tácito na legislação brasileira do reconhecimento dos efeitos dos documentos públicos, e não dos relacionados à operação comercial, de outro Estado Contratante. Desta forma, esclarecemos que os documentos públicos apresentados, devidamente registrados no domicílio das partes, sendo este signatário da Convenção de Haia, serão aceitos.

Na visão da Licitante Helibrás, uma declaração sem firma reconhecida, passada por alguém que inequivocamente é quem afirma ser, "fere de morte" o Edital (vide pág. 9 do Recurso)!

De acordo com a lógica da Licitante Helibrás, a declaração de garantia apresentada pela empresa que ofereceu a melhor e mais vantajosa proposta deveria ser sumariamente desprezada,



desconsiderada por completo, simplesmente por não contar "com regular reconhecimento de firma realizado em cartório". Francamente, chega a ser acintoso o argumento da recorrente, que não se vexa de deduzir teses formalistas ao extremo, colocando-as à frente do interesse público, em detrimento da segurança da população do Rio de Janeiro, que necessita, com urgência, da ultimação da contratação objeto deste certame.

Esse padrão de conduta adotado pela Licitante Helibrás e propugnado em seu recurso já recebeu a devida reprimenda tanto da doutrina quanto da jurisprudência, tendo os tribunais repetidamente reprovando a análise formalista e rigorosa de documentos de habilitação submetidos pelos licitantes.

O Superior Tribunal de Justiça, de há muito, já firmou o entendimento de que:

"a vinculação do instrumento convocatório, no procedimento licitatório, em face da lei de regência, não vai ao extremo de se exigir providências anódinas", sob pena de a Administração acabar por exigir "providência excessivamente formalista, exteriorizando reverência fetichista às cláusulas do edital."

Esse mesmo STJ<sup>2</sup>, o mais alto tribunal do país para tratar de violação à Lei Federal, por meio da voz do i. Ministro Relator Demócrito Reinaldo, partindo do pressuposto de que "como é de sabença trivial, o princípio da vinculação ao edital não é absoluto", decidiu que:

"o formalismo no procedimento licitatório não significa que se possa inabilitar licitante ou desclassificar propostas diante de simples omissões ou irregularidades irrelevantes."

O Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul<sup>3</sup> professa idêntica visão sobre o tema:

"Visa a concorrência pública fazer com que o maior número de licitantes se habilitem para o objetivo de facilitar aos órgãos a obtenção de coisas e serviços mais convenientes a seus interesses. Em razão desse escopo, exigências demasiadas e rigorismos inconsentâneos com a boa exegese da lei devem ser arredados. Não deve haver nos trabalhos nenhum rigorismo e na primeira fase da habilitação deve ser de singeleza o procedimento licitatório."

"Ad argumentandum tantum", caso se estivesse in casu diante de alguma irregularidade documental, dúvida não há de que se trataria de irregularidade meramente formal, manifestamente **irrelevante**, incapaz de comprometer a efetividade da garantia declarada no documento impugnado pela recorrente.

Acórdão publicado no DJ de 17.02.99, proferido nos autos do Mandado de Segurança nº 5647/DF, relatado pelo Min. Demócrito Reinaldo.

Acórdão publicado no DJ de 01.06.98, proferido nos autos do Mandado de Segurança nº 5418/DF, relatado pelo Min. Demócrito Reinaldo.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Agravo n. 11363, TJRS, in RDP 14/240.



Se a Licitante Helibrás acredita realmente que a declaração de garantia não será honrada, pelo fato de o documento ter sido assinado pela AgustaWestland do Brasil Ltda, basta que se proceda à consulta do site mundial da sua controladora italiana, a Leonardo SPA (https://www.leonardocompany.com/product-services/elicotteri\_helicopters/legal-entities), onde está evidenciada a vinculação direta entre essas empresas.

Nesse passo, convém enfatizar o entendimento pacífico da jurisprudência no sentido de que erros formais superáveis não se prestam à inabilitação ou desclassificação de propostas (**sobretudo da mais vantajosa**!), especialmente quando se tratar de informação que podia ser obtida através de outro documento, como se vê da seguinte ementa:

INABILITAÇÃO EMLICITAÇÃO NÃO "ADMINISTRATIVO. PELO PREENCHIMENTO DE 02 (DOIS) FORMULÁRIOS. POSSIBILIDADE DE OBTER OS DADOS DOS FORMULÁRIOS POR OUTROS DOCUMENTOS. VÍCIO **FORMAL** SUPERÁVEL. SELEÇÃO DA **PROPOSTA** VANTAJOSA PARA A ADMINISTRAÇÃO. ANTENDIMENTO OBJETIVOS LEGAIS DO PROCEDIMENTO LICITATÓRIO. VÍCIO POSTERIORMENTE CONSIDERADO IRRELEVANTE PELA PRÓPRIA ADMINISTRAÇÃO. REMESSA DE OFÍCIO IMPROVIDA. SENTENÇA MANTIDA."4

Nessa mesma toada, confira-se o seguinte precedente, do c. Superior Tribunal de Justiça:

## "ADMINISTRATIVO. LICITAÇÃO. HABILITAÇÃO. EXIGÊNCIA EXCESSIVA.

3. O procedimento licitatório há de ser o mais abrangente possível, a fim de possibilitar o maior número possível de concorrentes, tudo a possibilitar a escolha da proposta mais vantajosa. 4. **Não deve ser afastado candidato do certame licitatório, por meros detalhes formais**. No particular, o ato administrativo deve ser vinculado ao princípio da razoabilidade, afastando-se de produzir efeitos sem caráter substancial." 5

A doutrina anda em linha com esse entendimento, como se verifica dos seguintes pronunciamentos, todos de juristas de escol:

Adilson Abreu Dallari<sup>6</sup>:

Tribunal Regional Federal da 5º Região - REOMS: 79867 PB 2001.82.00.007475-7, Relator o Desembargador Federal Edîlson Nobre (Substituto), Data de Julgamento: 12/05/2003, Quarta Turma, Diário da Justiça, publicado em 17/06/2003, p. 471.

MS 5.631/DF, Rel, Min, José Delgado, Primeira Seção, j. 13.05.98, DJ 17/08/98, p. 7 – grifos nossos.

Acórdão 1734/2009, Plenário.



"A doutrina e a jurisprudência indicam que, no tocante à fase de habilitação, como o objetivo desta é verificar se aquelas pessoas que pretendem contratar têm ou não condições para contratar (essa é a essência, isso é o fundamental), interessa para a Administração receber o maior número de proponentes, porque, quanto maior a concorrência, maior será a possibilidade de encontrar condições vantajosas.

(...) não deve haver rigidez excessiva, deve-se procurar a finalidade da fase de habilitação, deve-se verificar se o proponente tem concretamente idoneidade. Se houver um defeito mínimo, irrelevante para essa comprovação, isso não pode ser colocado como excludente do licitante. Deve haver uma certa elasticidade em função do objetivo, da razão de ser da fase de habilitação; convém ao interesse público que haja o maior número possível de participantes".

## Carlos Pinto Coelho Motta<sup>7</sup>:

"Deve a Comissão revestir-se de prudência e atenção para os dados do processo, evitando a consagração do formalismo exacerbado e inútil".

## Paulo Afonso Brum Vaz<sup>8</sup>:

"Não obstante rigorosamente formal o processo licitatório, admite-se a flexibilização exegética das normas legais e editalícias que o norteiam, para a cabal satisfação do interesse público que o certame visa tutelar".

Está mais do que evidenciado, enfim, que a finalidade buscada pelo Edital, ao requerer a apresentação de uma declaração de garantia, foi plenamente atendida com a entrega da declaração impugnada pela recorrente, que confere total segurança à Administração para proceder à contratação em foco com a licitante vencedora.

E, anote-se, qual o sentido de a recorrente teimar em buscar a desclassificação da FBR pela alegada irregularidade formal da declaração de garantia, quando os itens 10.13 e 22.2 do Edital permitem que o próprio Pregoeiro possa, ele mesmo, "sanar erros ou falhas que não alterem a substância dos documentos"?

Não se olvide, igualmente, de que, nos precisos termos do item 22.7 do Edital, "o desatendimento de exigências formais não essenciais **não** importará o afastamento do licitante, desde que seja possível o aproveitamento do ato, observados os princípios da isonomia e do interesse público."

<sup>7</sup> Acórdão 1734/2009, Plenário.

<sup>8</sup> Acórdão 1734/2009, Plenário.



Ainda nesse passo, não se pode perder de vista o que dispõe o art. 3º da Lei 8.666/1993, quando explicita o objetivo dos procedimentos licitatórios, verbis:

"Art. 3°. A licitação destina-se a garantir a observância do princípio constitucional da isonomia, a seleção da proposta mais vantajosa para a administração e a promoção do desenvolvimento nacional sustentável e será processada e julgada em estrita conformidade com os princípios básicos da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da igualdade, da publicidade, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório, do julgamento objetivo e dos que lhes são correlatos."

De fato, consoante a jurisprudência cristalizada pelo plenário do Tribunal de Contas da União:

"A licitação não deve perder seu objetivo principal, que é obter a proposta mais vantajosa à Administração, mediante ampla competitividade, a teor do art. 3°, caput, da Lei 8.666/1993".

A doutrina, como não poderia deixar de ser, posiciona-se em idêntico sentido, valendo transcrever o escólio do insuspeito Celso Antônio Bandeira de Mello<sup>10</sup>:

"Fácil é ver-se que a licitação não é um fim em si mesmo, mas <u>um meio pelo qual se</u> <u>busca a obtenção do negócio mais conveniente para o atendimento dos interesses e</u> necessidades públicas a serem supridos."

Deixar-se de lado a proposta mais vantajosa, para prestigiar-se o formalismo defendido pela recorrente, para além de não fazer o menor sentido, significaria intolerável frustração do propósito essencial deste certame, o qual já foi alcançado, consubstanciando frontal violação aos princípios da prevalência do interesse público e da razoabilidade.

A Licitante Helibras busca, além de certa forma "ameaçar" o Ilmo. Sr. Pregoeiro e Equipe de Apoio com expressões como o encontrado a seguir: "... impedir a contratação de proposta mais vantajosa para a Administração, obviamente, não pode (grifo nosso) o Pregoeiro e sua equipe de apoio, admitir a inclusão de condições que sejam capazes de embaraçar a competição ...", desconexos como o entendimento do Nobre e reconhecido Jurista e Professor Marçal Justen Filho sobre "ferir de morte" o Edital, por conta de infringência ao Princípio da Isonomia, resultando a abertura de práticas eticamente reprováveis, incrustado em "germe de autoritarismo", tudo conforme transcrito do Pedido de Recurso Adminstrativo da Licitante Helibras, aqui combatido.

"o argumento de que a contratação vantajosa é válida, mesmo quando infringente do princípio da isonomia, contém o germe do autoritarismo e representa a abertura da

1835 S. Perimeter Rd, Suite 175 Fort Lauderdale - Broward, FL - USA Office: +1(954)493-9160 - Fax: +1(954)493-9124

<sup>9</sup> Acórdão 1734/2009, Plenário.

BANDEIRA DE MELLO, Celso Antônio. Pressupostos da Licitação: Temas Atuais e Controvertidos, RT, 1999.p 123



oportunidade para práticas eticamente reprováveis". (Marçal Justen Filho, Comentários à Lei de Licitações e Contratos Administrativos, 15ª Ed., Dialética, 2012).

Não há por parte da Licitante Estrangeira FBR AVIATION qualquer motivação para a busca de infringência ao Princípio da Isonomia, muito pelo contrário nos inúmeros procedimentos licitatórios internacionais por ela participado sempre pautou sua conduta pela ética e retidão de procedimentos, sem nunca atacar concorrentes, que se espera atuem de forma ética e profissional.

# 3.2. Licitante Helibras: RAZÃO II - QUANTO AOS CRITÉRIOS TÉCNICOS EXIGIDOS NO TERMO DE REFERÊNCIA

#### 3.2. Contrarrazões – Licitante Estrangeira FBR AVIATION:

Dando continuidade à sua infundada irresignação com a decisão que considerou a empresa FBR Aviation Inc. ("FBR") habilitada no certame, a Helibrás mistura e confunde os termos e conceitos dos requisitos constantes dos itens 1.2.1 e 1.2.2 do Termo de Referência do Edital, com a finalidade de artificialmente fabricar situações de desclassificação que, na realidade, simplesmente não estão previstas como tal no ato convocatório.

Com efeito, o item 1.2.1 do Termo de Referência estabelece os requisitos críticos, cujo descumprimento acarreta a desclassificação do produto, enquanto o item 1.2.2 estabelece os requisitos absolutos (A), onde o descumprimento acarreta penalização ao produto e não a desclassificação do mesmo. Cabe salientar que todo o recurso administrativo apresentado pela Helibrás está limitado aos requisitos classificados no máximo como absolutos (A), não existindo, assim, qualquer motivo de desqualificação do produto proposto pela FBR.

Essa constatação é de extrema relevância e merece o devido destaque: <u>os descumprimentos apontados pela Helibrás não têm, nem mesmo em tese, o condão de acarretar a desclassificação da proposta da FBR.</u>

Em que pese serem suficientes de per se os termos dos itens 1.2.1 e 1.2.2 do Termo de Referência para evidenciar a improcedência do recurso da Helibrás, é oportuno prestar informações e esclarecimentos que garantem e confirmam a proposta da FBR como a mais vantajosa, sob qualquer ponto de vista, para o Poder Público. É o que faremos a seguir.

1.2.1. MANDATÓRIO – Para efeito deste documento, o termo "MANDATÓRIO" refere-se aos Requisitos Críticos (C), devendo ser traduzido, nos documentos em inglês derivados deste, como "MUST BE" ou "MUST HAVE", conforme o caso. O descumprimento de requisitos críticos acarreta a desqualificação do produto durante o Processo de Seleção. Em sua forma negativa será notado como "MANDATÓRIO QUE NÃO", devendo ser traduzido como "MUST NOT HAVE".



1.2.2. DEVE – Para efeito deste documento, o termo "DEVE" refere-se aos Requisitos Absolutos (A), devendo ser traduzido, nos documentos em inglês derivados deste, como "SHALL BE" ou "SHALL HAVE", conforme o caso. O descumprimento de requisitos essenciais acarreta penalização ao produto durante o Processo de Seleção. Em sua forma negativa será notado como "NÃO DEVE", devendo ser traduzido como "SHALL NOT HAVE".

#### 3.2.1. Licitante Helibras

#### a. CAPACETE

Nos Itens 1.3.2.3, 1.8.3.3 e 1.13.2.3, os três do Termo de Referência, são solicitados como requisitos absolutos (A) que os capacetes de voo ofertados tenham "peso total não superior a 1 Kg". Conforme podemos observar na Proposta da licitante, o capacete ofertado modelo GENTEX modelo HGU-56P possui especificação de peso entre 1,270 e 1,585 kg, em desacordo com o requisito absoluto do Termo de Referência. Portanto, em face ao exposto, a aeronave ofertada não atende ao Edital, pois, conforme item 1.2.1. do Termo de Referência "o descumprimento de requisitos críticos acarreta a desqualificação do produto durante o Processo de Seleção."

## 3.2.1. Contrarrazões – Licitante Estrangeira FBR AVIATION:

Iniciamos nossas Contrarrazões afirmando que realmente a Licitante FBR AVIATION cometeu um erro de digitação ao definir o capacete "Gentex HGU-56/P with Dual Lenses", quando na verdade o item correto é o capacete "Alpha Eagle Dual Lenses", também da Gentex, com peso de 980 gramas, compatível com sistema NVG, redutor de ruído, e proteção maxilofacial.

Assim, houve um erro de digitação, o chamado erro formal, que em nada influencia a capacidade do equipamento, e menos ainda, pode ter o condão de macular a proposta vencedora apresentada pela Licitante FBR AVIATION, uma vez que o capacete "Gentex HGU-56/P with Dual Lenses" é de especificação SUPERIOR, sendo inclusive mais caro que o capacete "Alpha Eagle Dual Lenses".

Neste ponto, é de se registrar que o item "capacete" é acessório, e em nada influencia o teor principal deste processo licitatório, que contempla a aquisição de 03 (três) helicópteros customizados.

É sabido que eventuais erros de natureza formal no preenchimento da Proposta não devem implicar na exclusão do licitante do certame. Pelo contrário, constatado o "erro formal" na Proposta da Licitante, nos termos do subitem 6.13, a seguir transcrito, do Edital, deve a Administração franquear o seu saneamento, possibilitando assim, o ajuste da Proposta apresentada, desde que a adoção desse procedimento não resulte na majoração do valor total da Proposta apresentada pelo Licitante. O que no caso, não ocorre, porque os modelos de capacete são do mesmo fabricante "Gentex".

6.13 A proposta apresentada não poderá ser alterada, seja com relação ao prazo e especificações do produto ofertado, seja com relação a qualquer condição que importe

**FBR AVIATION INC** 



modificação dos seus termos originais, bem como, não serão admitidos quaisquer acréscimos, supressões, retificações ou desistência da proposta, salvo por motivo justo decorrente de fato superveniente e aceito pelo pregoeiro para revelação de erros ou omissões formais, as quais não resultem em prejuízo para o entendimento das propostas, ou na hipótese de uma das ocorrências previstas no Edital.

Vejamos o que diz a jurisprudência do R. TJMG em caso semelhante:

Remessa Necessária. Mandado de Segurança. Licitação. Pregão Presencial. Desclassificação. ERROS FORMAIS NA PROPOSTA. SUPREMACIA DO INTERESSE PÚBLICO. PRINCÍPIO DA RAZOABILIDADE. Em se tratando de mero erro formal, cuja correção não enseja alteração do próprio conteúdo da proposta, sobretudo quanto ao preço apresentado, não se justifica a desclassificação de empresa do certame licitatório, em observância aos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade, bem como ao atendimento ao interesse público. Reexame Necessário-CV Nº 1.0459-15.001150-8/001 – Comarca de Ouro Branco. Relator Des. Washington Ferreira, 23/08/2016.

# **3.2.2.** Licitante Helibras **b.** *ANEXOS A e B*

#### 3.2.2.1. Licitante Helibras

## i. DESEMPENHO (AW169)

Analisando as condições de desempenho do helicóptero AW169, observou-se que o produto ofertado não atende aos requisitos estabelecidos no Anexo A do termo de referência.

O requisito apresenta uma configuração que chega ao peso estimado total de 4.600 kg. Como o peso básico da aeronave, configurada para provisões EMS, não foi informado na proposta, visando levar a comissão ao erro, fizemos os cálculos, mas utilizando o valor 2.800 kg, correspondente ao peso básico vazio da aeronave, o qual não reflete adequadamente a configuração do AW169 inicialmente ofertado.

Assim, além da observação da carga elétrica para o desempenho da aeronave no pairado, a empresa ofertante deve realizar os cálculos de desempenho levando-se em consideração a configuração com as partes fixas básicas de uma aeronave EMS em conformidade com os requisitos do termo de referência, bem como todas as outras configurações solicitadas.

Mas bem, no item 3 do desempenho, é requerido que a aeronave tem que ser capaz de efetuar um voo pairado fora do efeito solo em uma altitude-pressão mínima de 4.000 ft e na atmosfera ISA +20°C, com o peso de decolagem representativo das missões propostas no requisito absoluto "2" por no mínimo 15 minutos (A);

Verificando o manual de voo da aeronave, foi observado que, no gráfico de pairado HOGE (fora do efeito solo – FES), o peso indicado não corresponde ao peso necessário para atender os requisitos da missão de transporte, ou seja, 4.550 kg, com todos as solicitações da missão.

Também explicamos que, como o item mencionado solicita o tempo mínimo de 15 minutos em permanência no voo pairado, foi aplicado o gráfico de HOGE em MCP (Maximum Continuous Power), em razão de que o gráfico do TOP (Take-OFF Power) da aeronave é limitado a 5 minutos.

#### **FBR AVIATION INC**



No gráfico, foi encontrado o peso máximo permitido de 3.900 kg, menor que o requerido para o cumprimento da missão e, portanto, não atende ao solicitado no anexo A do Edital. Cabe esclarecer que a análise contemplou somente uma das missões determinadas e o requisito não foi atendido, o que, por si só, já é razão suficiente para inabilitação e desclassificação da licitante.

## 3.2.2.1. Contrarrazões – Licitante Estrangeira FBR AVIATION:

Iniciamos nossas Contrarrazões informando que a Licitante Helibras, buscando induzir em erro a Administração, apresenta informações incompletas e sem fundamentação, "carteando ao léu" dados sem qualquer referência. Isso por si só demonstra a inconsistência de seus argumentos e o propósito duvidoso deste recurso. Apesar de serem desprezíveis os argumentos da concorrente insatisfeita, há que esclarecer que o AW169 atende aos requisitos de desempenho dos Anexos A e B com o peso máximo de decolagem de 4.800 Kg. Utilizando-se os gráficos do RFM constantes das páginas 9-21 e 9-22, bem como os das páginas 4-45 e S30-56, e considerando o peso básico de 2.800 Kg acrescido dos pesos de pessoal e combustível mencionados nos respectivos anexos A e B, obtém-se as seguintes cargas pagas disponíveis que atendem aos equipamentos das diversas configurações dos desempenhos:

## Para 4.600 Kg

Anexo A - 2 a) e b) 260 Kg; c) e d) 235 Kg; e) e f) 575 Kg Anexo B - 2 a) e b) 350 Kg; c) e d) 315 Kg; e) e f) 655 Kg

Fazendo uma análise nos gráficos de performance do modelo AW169 encontramos no gráfico 4-45 do RFM, o AW169 tem capacidade de atender ao requisito, considerando o vento de aproximadamente 15 kt no peso de 4.600 Kg.

Apenas como informação e para que não paire dúvidas quanto a capacidade diferenciada do AW169, podemos obter os seguintes dados alternativamente com para **4.800Kg**:

Anexo A - 2 a) e b) 430 Kg; c) e d) 405 Kg; e) e f) 745 Kg Anexo B - 2 a) e b) 520 Kg; c) e d) 485 Kg; e) e f) 855 Kg

Fazendo uma análise nos gráficos de performance do modelo AW169 encontramos no gráfico S30-56 do RFM, o AW169 tem capacidade de atender ao requisito, podendo manter o voo pairado por 5 minutos contínuos ou 15 minutos com 2 pousos intermediários. Entretanto, referenciando o item 1.2.2.1 do Termo de Referência, cabe ressaltar que tal fato não traz qualquer impacto nos campos técnico, logístico, operacional e no ciclo de vida do projeto para o operador. Acrescenta-se a isso tudo também a capacidade de decolagem corrida em virtude de possuir o trem de pouso com rodas.

#### 3.2.2.2. Licitante Helibras

#### ii. SISTEMA AVIÔNICO

O Item 2 do Anexo A contém os requisitos absolutos, que são mandatórios e obrigatórios para a aeronave em questão. No Item G.15) é solicitado que sejam processados pelo computador de missão "as limitações, os dados de performance e os procedimentos normais e de emergência do Manual de Voo". A configuração da aeronave proposta não contém equipamento ou função com

**FBR AVIATION INC** 



capacidade de processamento dos dados do Manual de Voo, em desatendendo o requisito absoluto estabelecido. Conforme item 1.2.1. do Termo de Referência "o descumprimento de requisitos críticos acarreta a desqualificação do produto durante o Processo de Seleção."

## 3.2.2.2. Contrarrazões – Licitante Estrangeira FBR AVIATION:

Iniciamos nossas Contrarrazões registrando que estão equivocadas as afirmações da Licitante Helibras. Assim, ratificamos que o modelo AW169 ofertado possui um sistema de aviônico, que processa as limitações, dados de performance e os demais dados necessários ao voo, podendo ser visualizados em voo ou carregados em dispositivos portáteis para posterior análise. Adicionalmente atende aos subitens a, b e c do requisito em questão. Possui ainda um Sistema de Gerenciamento de voo (FMS) associado ao "moving map" onde diversos procedimentos de voo estão incorporados, disponibilizando aos pilotos todas as informações necessárias ao voo. Em que pese a ausência dos procedimentos de emergência e do check list escritos atualmente no sistema, há um programa de atualização desses sistemas que prevê futuras incorporações. Referenciando o item 1.2.2.1 do Termo de Referência, cabe ressaltar que até que essas atualizações sejam incorporadas, os procedimentos poderão ser executados utilizando os próprios manuais em papel ou eletronicamente por meio de "tablet" sem qualquer impacto nos campos técnico, logístico, operacional e no ciclo de vida do projeto.

#### 3.2.2.3. Licitante Helibras

## iii. MODO DE NAVEGAÇÃO (AW169)

O Item 2 do Anexo A contém os requisitos absolutos, que são mandatórios e obrigatórios para a aeronave em questão. aeronave proposta não possui equipamento com capacidade de atender aos requisitos absolutos destacados a seguir:

- · H. 4) i) (3) Elaborar, calcular e apresentar padrões de busca e resgate (SAR) (A);
- $\cdot$  H. 4) q) 1. d. Padrão de busca e salvamento (A);
- $\cdot$  H. 4) q) 5 O modo padrão de busca e salvamento (Search And Rescue SAR) DEVE propiciar apresentação das informações e ordens de pilotagem padronizadas que permitam ao piloto a realização da missão de busca de feridos ou acidentados (A).

Portanto, em face ao exposto, a aeronave ofertada não atende ao Edital, pois, conforme item 1.2.1. do Termo de Referência "o descumprimento de requisitos críticos acarreta a desqualificação do produto durante o Processo de Seleção."

#### iv. AFCS - "AUTO FLIGHT CONTROL SYSTEM" (AW169)

O Item 2 do Anexo A contém os requisitos absolutos, que são mandatórios e obrigatórios para a aeronave em questão. No Item I.3)i) é solicitada que o AFCS deve prover o Modo SAR com sistema inercial. A configuração da aeronave ofertada não possui o sistema inercial, não atendendo ao requisito obrigatório. Conforme item 1.2.1. do Termo de Referência "o descumprimento de requisitos críticos acarreta a desqualificação do produto durante o Processo de Seleção."

### 3.2.2.3. Contrarrazões – Licitante Estrangeira FBR AVIATION:

#### **FBR AVIATION INC**



Iniciamos nossas Contrarrazões ressaltando que alguns sistemas estão sendo e serão atualizados para atenderem aos requisitos específicos deste Edital, como é caso: do sistema de navegação/AFCS concernente ao módulo SAR; do tanque de combustível; e da blindagem. É costume no segmento aeronáutico que em processos licitatórios como este com prazo de execução de 24 (vinte e quatro) meses, que requerem um grande número de especificidades aplicadas a determinados operadores/clientes, ocorram necessidades de atualizações de alguns sistemas das aeronaves a serem propostas. Por outro lado, seria um tanto estranho que aeronaves não tivessem que atualizar sistemas para atender a alguns poucos requisitos de concorrência de considerável complexidade como a presente. Todas estas atualizações estarão incorporadas até a entrega final da aeronave, conforme já declarado pela Licitante FBR AVIATION.

# **3.2.2.5.** Licitante Helibras **v.** *RADAR (AW169)*

O Item 2 do Anexo A contém os requisitos absolutos, que são mandatórios e obrigatórios para a aeronave em questão. No Item J.2 é solicitado um radar meteorológico com a capacidade de "realizar corte vertical em azimute ("vertical Profile") na posição selecionada pelo piloto". Esta função permite que o piloto obtenha uma imagem vertical da atividade atmosférica.

O radar meteorológico ofertado modelo RTA-4112 **não** oferece a função Vertical Profile, e, portanto, não cumpre o requisito absoluto.

## 3.2.2.5. Contrarrazões – Licitante Estrangeira FBR AVIATION:

Iniciamos nossas Contrarrazões registrando que o radar meteorológico constante da Proposta da FBR AVIATION, conforme consta na documentação entregue, possui modo de operação e controle completamente automático multiscan, onde são realizadas varreduras tanto horizontais como verticais permitindo a detecção de formações perigosas de forma muito mais precisa e sem a necessidade de alternar manualmente de modo. Essa tecnologia dessa forma foi considerada como superior à requerida pelo Edital.

# **3.2.2.6.** Licitante Helibras **vi.** *TANQUE (AW169)*

O Item 2 do Anexo A contém os requisitos absolutos, que são mandatórios e obrigatórios para a aeronave em questão. No Item m.1 é solicitado que "os tanques de combustível têm que ser auto-selantes". Conforme consta na seção 1.7 do documento de configuração da aeronave proposta, o tanque de combustível não possui característica auto-selante, e, portanto, não cumpre o requisito absoluto. Conforme item 1.2.1. do Termo de Referência "o descumprimento de requisitos críticos acarreta a desqualificação do produto durante o Processo de Seleção."

## 3.2.2.6. Contrarrazões – Licitante Estrangeira FBR AVIATION:

Semelhante ao item 3.2.2.3 acima, apresentamos nossas Contrarrazões ressaltando que alguns sistemas estão sendo e serão atualizados para atenderem aos requisitos específicos deste Edital, como é caso: do sistema de navegação/AFCS concernente ao módulo SAR; do tanque de

**FBR AVIATION INC** 

CAGE Code: 55TZ7 DUNS number: 827896338 Certificate Number: 16-8013893765-9 1835 S. Perimeter Rd, Suite 175 Fort Lauderdale - Broward, FL - USA



combustível; e da blindagem. É costume no segmento aeronáutico que em processos licitatórios como este com prazo de execução de 24 (vinte e quatro) meses, que requerem um grande número de especificidades aplicadas a determinados operadores/clientes, ocorram necessidades de atualizações de alguns sistemas das aeronaves a serem propostas. Por outro lado, seria um tanto estranho que aeronaves não tivessem que atualizar sistemas para atender a alguns poucos requisitos de concorrência de considerável complexidade como a presente. Todas estas atualizações estarão incorporadas até a entrega final da aeronave, conforme já declarado pela Licitante FBR AVIATION.

## 3.2.4. Licitante Helibras

#### d. ANEXO C

#### 3.2.4.1. Licitante Helibras

#### i. DESEMPENHO

Quanto ao anexo C, resta evidenciado que a aeronave não cumpre o requisito de desempenho nas missões propostas, levando em consideração os equipamentos instalados e suas penalizações com o guincho e gancho instalado. Não há comprovação de que a aeronave atende os requisitos absolutos do anexo C, em conformidade com o manual de voo, levando em consideração a proposta de configuração da aeronave e as possíveis incompatibilidades na instalação de equipamentos.

## 3.2.4.1. Contrarrazões – Licitante Estrangeira FBR AVIATION:

Iniciamos nossas Contrarrazões esclarecendo que a afirmação da empresa Licitante Helibrás que não há comprovação de que a aeronave atende os requisitos de desempenho do edital são completamente infundadas. Todos os dados necessários para a verificação do requisito desempenho estão no RFM.

### 3.2.4.2. Licitante Helibras

## ii. CAPACIDADE DE POUSO

O item Qualidade de Voo para a mesma aeronave do anexo C, exige que seja capaz de pousar e decolar de terrenos inclinados com as seguintes inclinações: lateral de 8°; e longitudinal de 10° para cima e 6° para baixo.

Observamos que no manual de voo do AW119 MKII, na seção 1 — limitações, conforme abaixo, não atende os requisitos de pousar e decolar em terreno inclinado. Existe uma limitação na inclinação longitudinal para baixo (nose-down) de  $2^\circ$ . Portanto, inferior aos  $6^\circ$  solicitado no anexo c do termo de referência, o que inabilita e desclassifica a licitante.

## 3.2.4.2. Contrarrazões – Licitante Estrangeira FBR AVIATION:

Iniciamos nossas Contrarrazões quanto ao requisito relacionado à capacidade de pouso em terrenos inclinados, a aeronave AW119Kx cumpre parcialmente o requisito, sendo tal fato extremamente relevante, na medida em que o item 1.2.2.1 do Termo de Referência admite o não

FBR AVIATION INC



cumprimento de requisitos em sua completude. Em atenção a esse mesmo item (1.2.2.1), cumpre ressaltar que o atendimento parcial ora mencionado não traz impacto nos campos técnico, logístico, no ciclo de vida da aeronave, bem como na operação, uma vez que, à luz da doutrina, os helicópteros só devem realizar pousos em terrenos inclinados orientando o nariz da aeronave para a parte mais alta do local de pouso, mantendo uma defasagem angular satisfatória para garantir um pouso seguro. Este princípio integra a doutrina básica de operação de helicópteros, que orienta os pilotos desde a sua formação básica.

# **3.2.4.3.** Licitante Helibras

#### iii. RÁDIO HF

O requisito do Anexo C, item 2 — Requisitos Absolutos (A), subitem g.4 define que a aeronave ofertada deve possuir "01 (uma) unidade de rádio HF, que cubra a faixa de 2 a 30 (29,999) MHz e que incorpore o sistema ALE ("Automatic Link Establishment") (A)";

No anexo à Proposta do Grupo 3 (proposta de preços), a licitante ofertou o rádio HF modelo HF/SSB HF1050 Bendix King na "Configuração do AW119Kx LE". Este modelo não incorpora o sistema ALE ("Automatic Link Establishment"), portanto, em desacordo ao estabelecido no requisito acima supracitado.

#### iv. DME

O requisito do Anexo C, item 2 – Requisitos Absolutos(A), subitem h.2b define que a aeronave ofertada deve possuir "01 ADF ("Automatic Direction Finder") e 01 DME ("Distance Measuring Equipment")(A);

De acordo com o licitante, em sua Proposta do Grupo 3 (proposta de preços), a "Configuração do AW119Kx LE", não contempla nos itens: 1.6 — Pacote de Aviônicos, 2.2 — Equipamentos de Aviônica Adicionais e 3.3- Equipamentos de Aviônica, o Sistema DME, contrariando parcialmente o requisito absoluto estabelecido.

### v. TANQUE

O requisito do Anexo C, item 2 – Requisitos Absolutos(A), subitem k.1 define que para a aeronave ofertada "Os tanques de combustível têm que ser auto-selantes";

Em sua Proposta do Grupo 3 (proposta de preços), na "Configuração do AW119Kx LE", não foi identificado no item 1.3 – Motor e Sistema de Combustível a oferta pelo licitante do tanque de combustível auto selante, o que contraria plenamente o requisito absoluto supracitado.

## 3.2.4.3. Contrarrazões – Licitante Estrangeira FBR AVIATION:

Iniciamos nossas Contrarrazões reconhecendo que alguns equívocos materiais irrelevantes e de todo desinfluentes para o resultado do certame foram cometidos na Proposta da FBR AVIATION, os quais, todavia, acertadamente foram sanados pelo Ilmo Pregoeiro e Equipe de Apoio quando do acolhimento de nossa Proposta. Entretanto, a insistência da Licitante Helibrás em desqualificar a FBR AVIATION, que ofereceu a proposta mais vantajosa para a contratação com a Administração, ultrapassa os limites da razoabilidade. Estão nesse caso as objeções da Helibrás a



respeito do Rádio HF para a aeronave AW119Kx, que está corretamente indicado no anexo de folhetos dos equipamentos da proposta, o DME que tem sua inclusão assegurada pela previsão da interface ao sistema Garmim 1000, citada na configuração da aeronave e os capacetes que foram oferecidos com proteção balística superior, além de possuírem maior valor agregado que os especificados. Tais equívocos materiais (todos irrelevantes), embora já sanados pela citada comissão, serão corrigidos tempestivamente.

# **3.2.4.6.** Licitante Helibras **vi.** *INDICADOR*

O requisito do Anexo C, item 2 — Requisitos Absolutos(A), subitem h.2c define que a aeronave ofertada deve possuir "02 indicadores de rádio-altímetros (A)"; Em sua Proposta do Grupo 3 (proposta de preços), na "Configuração do AW119Kx LE", a licitante não apresenta nos itens: 1.6 — Pacote de Aviônicos, 2.2 — Equipamentos de Aviônica Adicionais e 3.3- Equipamentos de Aviônica, a instalação dos 02 indicadores de rádio-altímetros, em total desacordo com o requisito absoluto estabelecido.

#### 3.2.4.6. Contrarrazões – Licitante Estrangeira FBR AVIATION:

Iniciamos nossas Contrarrazões ressaltando que ainda procurando desvirtuar o entendimento da proposta da FBR por parte da contratante, e a consequente desclassificação da proposta mais vantajosa para o poder público, a Helibrás, através de seu representante, fez afirmações no mínimo tendenciosas quando se referiu ao indicador do radar altímetro da aeronave AW119Kx, pois este equipamento pode ser demonstrado em ambas as telas do Garmim 1000, uma vez também que as duas telas são intercambiáveis.

# **3.2.4.7.** Licitante Helibras **vii.** *TREM DE POUSO*

Destaca-se, no edital, no item 6 "DA APRESENTAÇÃO DAS PROPOSTAS", os subitens abaixo elencados:

- 6.1.2. As características do objeto de forma clara e precisa, indicando marca, fabricante, modelo, tipo, procedência e demais dados pertinentes, observadas as especificações constantes no presente Termo de Referência.
- 6.3.2. Conter a descrição do item cotado, com todas as suas características, especificações, bem como com a indicação do país fabricante, da marca, modelo e a referência, as quais deverão atender as características mínimas exigidas pela Administração contidas no Termo de Referência.
- 6.3.3. Apresentar catálogos e/ou prospectos que contenham a descrição ou informações do objeto cotado: fotos; especificações técnicas; marca e modelo do produto/equipamento; as quais comprovarão que efetivamente o produto/equipamento ofertado existe no mercado.

Nas propostas apresentadas pela recorrida, especificamente relativas aos Grupos 1 e 2, o item 1.2 especifica: "Trem de pouso fixo ou retrátil tipo triciclo com duas rodas no trem do nariz, uma roda com freios nos trens de pouso principais e olhais de amarração".



A especificação contida nas propostas contraria, então, o determinado nos subitens relativos à "Apresentação das Propostas", quando é imperativo descrever todas as características e especificações do objeto cotado.

A especificação do trem de pouso não deixa claro se está sendo ofertado o equipamento fixo ou retrátil, ficando a escolha sob a vontade do fornecedor e contrariando também a Lei 8.666/93, em seu parágrafo 7°, do Art. 15, que preconiza que, nas compras, deverá ser observada a especificação completa do bem a ser adquirido.

Além de sustentar a aeronave no solo, os dois modelos de trem de pouso possuem funcionalidades diferentes, que podem impactar a operacionalidade da aeronave nas missões dos órgãos públicos. O tipo de operação em terrenos planos ou irregulares determina o trem de pouso mais adequado, com riscos a, pelo menos, danos materiais por um mau emprego.

Nos anexos "A", "B" e "C", o item "QUALIDADE DE VOO" determina a capacidade da aeronave para pousar em terrenos irregulares e despreparados e o item "ESTRUTURA" prevê a oferta do "trem de pouso sobre rodas".

O trem de pouso sobre rodas é um equipamento mais complexo em seu funcionamento e em sua manutenção, requerendo rígido controle de seus componentes, rolamentos e peças do sistema hidráulico, tornando, desta forma, sua operação mais cara que o trem de pouso fixo.

Assim, o fornecedor não o fez, mas deveria ter especificado o tipo de equipamento ofertado e não ter deixado a dúvida ao contratante, quanto ao tipo de tem de pouso que seria entregue, fixo ou retrátil, principalmente pelo impacto das diferentes ofertas nos preços propostos, no custo operacional e na Lista de Aprovisionamento Inicial — LAI. Vale ressaltar que os critérios de julgamento das propostas e os procedimentos estabelecidos no edital, obrigam tanto as empresas proponentes quanto a própria entidade promotora da licitação, sendo vedada a utilização de qualquer procedimento ou critério diverso do que fora previamente previsto, especialmente quando todas as exigências do edital estão pautadas e amparadas pelos ditames do art. 37 da Constituição Federal de 1988.

Logo, torna-se claro que, a definição na apresentação da proposta deve ser clara, não podendo ser apresentado de forma genérica, ou "um" ou "outro".

O requisito do Anexo C, item 2 – Requisitos Absolutos(A), subitem b4 define que a aeronave deve "Possuir capacidade de operação, pouso e decolagem em terrenos irregulares e despreparados. Entende-se por irregulares e despreparados, terrenos que possuam inclinação, buracos e vegetação encobrindo o solo, como exemplo, faixa de areia da praia, rodovias, campos de futebol, pastos, dentre outros. O trem de pouso ofertado deverá ser posicionado de tal forma, que resulte em altura mínima de 50 cm, do solo até o ponto extremo inferior da cabine da aeronave, para pouso em locais despreparados (A)";

Em sua Proposta do Grupo 3 (proposta de preços), a "Configuração do AW119Kx LE" apresentada pela licitante não fornece informações que possibilitem comprovar o atendimento ao requisito absoluto estabelecido.

# 3.2.4.7. Contrarrazões – Licitante Estrangeira FBR AVIATION:

De igual modo ao item anterior, procurando desvirtuar o entendimento da proposta da FBR AVIATION por parte da contratante, e a consequente desclassificação da proposta mais vantajosa para o poder público, a Licitante Helibrás, através de seu representante, fez afirmações no mínimo



tendenciosas quando se referiu ao trem de pouso do AW119Kx, que é comprovadamente do tipo esqui, como informado no anexo da configuração da aeronave e demonstrado no RFM e nos folhetos em anexo à proposta da FBR. Para que não pairem dúvidas sobre o atendimento ao requisito mencionado pela Helibrás, vale o registro de que a altura do solo até o ponto externo inferior da cabine do AW119Kx é de 63 cm (sessenta e três centímetros).

Como ato de desespero e em prejuízo de sua própria reputação como montadora de helicópteros, a Licitante Helibrás arvora-se em fazer uma comparação descabida e infundada entre os tipos de trem de pouso com rodas e de esqui. Sem pudor (e com hipocrisia, data venia), pois sua matriz possui em seu portfólio diversos helicópteros com trem de pouso sobre rodas, que praticamente compreendem a maioria dos helicópteros na Aviação do Exército Brasileiro, por exemplo, a Licitante Helibrás omite o fato de que a grande maioria de aeronaves militares em todo o mundo possui trem de pouso com rodas devido à sua eficiência e à melhor adaptação aos pisos irregulares, inclinados e despreparados. Evitando utilizar inadequadamente esta concorrência como um fórum de discussões de cunho técnico-operacional, a recorrida peremptoriamente afirma que os trens de pouso propostos pela FBR AVIATION, para as três aeronaves em questão, atendem plenamente aos requisitos especificados no Edital.

Registramos que o prazo para questionamentos sobre o Edital já se encerrou a tempos e que os comentários sobre qual tipo de trem de pouso é mais adequado não possuem mais nenhum cabimento. As aeronaves ofertadas atendem o Edital e foram ofertadas com trem de pouso fixo.

# **3.2.4.8.** Licitante Helibras **viii.** *BLINDAGEM*

A aeronave ofertada não atende aos requisitos relacionado a Blindagem (proteção balística), visto que, não foi apresentado nenhum dado de qualificação/homologação de blindagem para o Helicóptero ofertado, o que está em desacordo com o requisito absoluto estabelecido no item e. 19) g) do Anexo C do Termo de Referência. Desta forma, também, concluímos que o helicóptero ofertado não atende aos demais requisitos absolutos de proteção balística estabelecidos no item e. 19) do Anexo C, tais como:

- · Blindagem de portas dos pilotos, piso da cabine de cargas e na altura das posições dos artilheiros lateral item e.19.a)
- Blindagem em sistemas vitais item e.19.c)

#### 3.2.4.8. Contrarrazões – Licitante Estrangeira FBR AVIATION:

Iniciamos nossas Contrarrazões ressaltando que alguns sistemas estão sendo e serão atualizados para atenderem aos requisitos específicos deste Edital, como é caso da blindagem. É costume no segmento aeronáutico que em processos licitatórios como este com prazo de execução de 24 (vinte e quatro) meses, que requerem um grande número de especificidades aplicadas a determinados operadores/clientes, ocorram necessidades de atualizações de alguns sistemas das aeronaves a serem propostas. Por outro lado, seria um tanto estranho que aeronaves não tivessem que atualizar sistemas para atender a alguns poucos requisitos de concorrência de considerável



complexidade como a presente. A blindagem estará incorporada até a entrega final da aeronave, conforme já declarado pela Licitante FBR AVIATION.

#### 3.2.4.9. Licitante Helibras

## ix. SISTEMA HIDRÁULICO

Conforme apresentado no documento "Configuração do AW119KxLE", no item 1.4 – Sistema de Transmissão/Comando e Sistema Hidráulico, foi identificado que o equipamento apresentado "Bombas Hidraulicas (2)" não atende ao requisito absoluto estabelecido no item m. 1) a) do ANEXO C, que prevê um sistema hidráulico duplo, e tem a clara intenção de conduzir o De. Pregoeiro ao erro, uma vez que "2 bombas hidráulicas" não se confundem de forma alguma com o "Sistema hidráulico duplo".

## 3.2.4.9. Contrarrazões – Licitante Estrangeira FBR AVIATION:

Iniciamos nossas Contrarrazões rebatendo a declaração da Licitante Helibras, que no mínimo é fantasiosa, porque há no modelo AW119 dois Sistemas Hidráulicos, conforme consta no RFM ("Rotorcraft Flight Manual"), pág. 7-21. Fica claro dessa forma que a empresa que possui a clara intenção de induzir a Sr. Pregoeiro ao erro é a Helibras.

## 3.2.4.10. Licitante Helibras

## x. MODO DE NAVEGAÇÃO

O Item 2 do Anexo C contém os requisitos absolutos, que são mandatórios e obrigatórios para a aeronave em questão. A aeronave proposta não possui equipamento com capacidade de atender aos requisitos absolutos de modo de navegação baseado em padrões de busca e resgate (SAR), conforme destacados a seguir:

H. 2) j) 1. d. – Padrão de busca e salvamento (A);

H. 2) j) 2 – O modo navegação tática DEVE propiciar apresentação das informações e ordens de pilotagem que permitam navegar para o objetivo, com utilização de waypoints (A). Portanto, em face ao exposto, a aeronave ofertada não atende ao Edital, pois, conforme item 1.2.1. do Termo de Referência "o descumprimento de requisitos críticos acarreta a desqualificação do produto durante o Processo de Seleção."

Em conclusão, não há razão ou argumento sólido que renda ensejo à classificação da proposta da empresa FBR, tendo em vista que a sua proposta não está em total consonância com o instrumento convocatório e não atende aos critérios técnicos buscados pela Administração Pública.

## 3.2.4.10. Contrarrazões – Licitante Estrangeira FBR AVIATION:

Iniciamos nossas Contrarrazões afirmando são equivocadas as afirmações da Licitante Helibras, ratificamos que o modelo AW119 ofertado possui um sistema de aviônico, capaz de receber dados de um modo de navegação SAR.

Final – Do pedido da Licitante Helibras IV. DOS PEDIDOS

## **FBR AVIATION INC**



Assim, em face do exposto, a Recorrente espera o recebimento do presente recurso e pede o acolhimento das razões e dos pedidos indicados acima para o fim de declarar inabilitação da concorrente e promover de oficio a desclassificação da licitante FBR AVIATION INC., uma vez que a mesma não apresentou a proposta de acordo com o preconizado no edital e também não apresentou os documentos de habilitação conforme preconizava o edital e a lei 8.666/93.

Requer ainda, que a licitante seja punida na forma da lei por ter prestado declarações falsas principalmente no que tange aos Atestados de Capacidade Técnica e às declarações de ciência e concordância condições contidas no Edital e seus anexos, bem como de que cumpria plenamente os requisitos de habilitação definidos no Edital e declaração que inexistiam fatos impeditivos para sua habilitação no certame.

Outrossim, caso não ocorra o atendimento dos pedidos formulados, requer que este recurso seja enviado à autoridade superior, devidamente informado, em conformidade com o  $\S$  4°, do art. 109, da Lei n° 8666/93.

Nestes termos, pede deferimento. Rio de Janeiro, 19 de dezembro de 2018

## Final - Contrarrazões - Licitante Estrangeira FBR AVIATION:

Dessa forma, registramos que todas as Razões de inabilitação apresentadas pela Licitante Helibras contra a Licitante Estrangeira "FBR Aviation INC", não prosperam, restando comprovado que o Recurso Adminstrativo alicerçado nas declarações a seguir, não têm respaldo técnico nem jurídico.

- 1. Constante no item II (pág. 02): ... "tendo esta apresentado produto, cujas características técnicas não atendem aos requisitos do objeto pretendido pela administração pública"; e
- 2. Constante no item II (pág. 02): ... "questiona a documentação apresentada na proposta de preços e na habilitação, que se encontram em desacordo com o previsto no Edital, na lei de licitações bem como no ordenamento jurídico pátrio."

Motivos mais do que suficientes para que a Licitante Estrangeira "FBR Aviation INC" peça ao Ilmo. Sr. Pregoeiro e Equipe de Apoio que desconsiderem o pedido de Recurso Administrativo protocolado pela Licitante Helibras, porque sem fundamentação técnica ou jurídica, mantendo o resultado final obtido na Sessão de Lances no valor de R\$135.394.580,04, resultando economia aos cofres públicos de R\$R\$49.913.166,89, equivalente à diferença entre o valor de referência inicial e as Propostas de Preços finais, obtidas após a fase de Lances do certame.

Por último, ressaltamos que o presente documento de Contrarrazões está vinculado ao Edital do PREGÃO PRESENCIAL (INTERNACIONAL) nº 40/2018, constante do Processo Administrativo nº 00144.003308/2018-18, tendo estrita vinculação à interpretação objetiva e ao cumprimento dos termos do instrumento convocatório e destina-se à preservação do direito de participação no certame da Licitante Estrangeira "FBR Aviation Inc", bem como da legalidade do Processo Administrativo nº 00144.003308/2018-18.

Não podemos ignorar o pedido da Licitante Helibras, através de uma forma de "Requisição", com o teor para que a Licitante Estrangeira FBR AVIATION seja punida na forma da

**FBR AVIATION INC** 



lei por ter prestado declarações falsas principalmente no que tange aos Atestados de Capacidade Técnica e de todas as Declarações prevista no Edital deste certame licitatório. Fato inusitado até então para a FBR AVIATION.

Cumpre registrar que a Licitante Helibras repetidamente procura inabilitar a Proposta vencedora da FBR AVIATION utilizando-se de artificios pouco éticos, que além de sobrecarregar o Ilmo. Sr. Pregoeiro e Equipe de Apoio com uma análise repetitiva, demonstra certo desconhecimento do conceito imbutido neste Processo Licitatório, que a nosso entendimento é, e será, um "divisor de águas" nas Licitações de objetos envolvendo aviação, porque trás alguns conceitos importantes e inovadores como a disputa de preços por cada item constituinte de cada um dos Grupos definidos de cada tipo de helicóptero. Também, e muito importante, foi a designação nos termos definidos no Termo de Referência para os conceitos de "MANDATÓRIO" ( C ) - Requisitos Críticos; "DEVE" ( A ) - Requisitos Absolutos; e "DESEJÁVEL" ( D ) - Requisitos Desejáveis. Nesse sentido, podemos declarar que as Propostas da FBR AVIATION para os 03 (três) helicópteros atenderam os Requisitos Críticos ( C ) em quase sua totalidade, sendo aqueles que por ventura não tenham cumprido o Requisito Absoluto ( A ), já discutidos na Sessão do Pregão, serão atualizados nos termos do subitem 1.2.2.1 do Termo de Referência.

1.2.2.1. Caso não seja possível o cumprimento de um requisito essencial, a OFERTANTE deverá propor uma solução alternativa, indicando seus impactos nos campos técnico, logístico, operacional e no ciclo de vida do projeto, bem como incluir seus os impactos no Apoio Logístico Inicial e no custo do ciclo de vida.

Finalizando, nosso objetivo com estas Contrarrazões é o de resguardar os interesses da Administração Pública no Processo Licitatório, representados pela aquisição de objeto que melhor atenda o referido Edital, ou seja o objeto que dentro das especificações definidas, seja cumprido com o menor preço possível, representado neste certame, após a Fase de Lances, numa economia aos cofres públicos da ordem de R\$54.191.921,58, em relação à Proposta de Preços inicial da Licitante Helibrás que foi de R\$189.685.501,62, ou o equivalente a uma economia de 28,5%.

Nestes termos citados pedimos deferimento das Contrarrazões.

Porto Alegre, 24 de dezembro de 2018

Anexos 1 – Contratos FBR

Aeromot Áeronaves e Motores S/A Guilherme Cunha

Representante Legal FBR AVIATION

**FBR AVIATION INC**