

À Comissão Permanente de Licitação

Universidade Federal do Maranhão

Cidade Universitária Dom Delgado – São Luís/MA

Ref.: Pregão Eletrônico n.º 018/2024

Assunto: Pedido de Esclarecimento

Prezados(as) Senhores(as),

São Luís, MA, em 20 de setembro de 2024

IPOM MARINE- Instituto de Apoio Portuário, Offshore e Marítimo Ltda, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ nº. 06.926.948/0001-59, com sede na Rua Inácio Xavier de Carvalho, nº161, Loja 04 A, Edifício Sant Louis- São Francisco, CEP 65076-360, Município de São Luís MA devidamente representada por seu gerente operacional, Nelson Ricardo Calmon Bahia, vem, respeitosamente, perante Vossas Senhorias, com base no item 11.1 do Edital e nos termos do art. 164 da Lei nº 14.133/2021, requerer esclarecimentos acerca das clausulas em destaque do Termo de Referência abaixo descritas.

ITEM 8.8. QUALIFICAÇÃO TÉCNICA DO TERMO DE REFERÊNCIA

1. Exigências Excessivas de Comprovação Técnica: O edital, em seu item 8.8.7.2, exige atestados de capacidade técnica que demonstram expertise em operações offshore complexas como suporte a mergulho submarino (DSV ou SDSV), operações com veículos submarinos operados remotamente (ROV ou RSV), e navios de manuseio de âncoras (AHTS). No entanto, conforme o **art. 67, §1º da Lei 14.133/2021**, as exigências de qualificação técnica devem ser proporcionais à complexidade e ao objeto licitado. No caso, os serviços licitados referem-se à gestão e operação de uma embarcação (NEP Ciências do Mar II), cuja capacidade operacional é significativamente inferior às embarcações mencionadas no edital, conforme os detalhes técnicos do navio mencionados no **Termo de Referência 14/2024** (como a sua menor autonomia e uso acadêmico). Logo, a exigência

de atestados para serviços offshore de alta complexidade parece desproporcional e desnecessária para o objeto da licitação, configurando um excesso.

2. Limitação à Competitividade: As exigências dispostas nos itens 8.8.7.2 e 8.8.7.3 podem limitar a competitividade da licitação. A Lei 14.133/2021, em seu **art. 5º, inciso IV**, exige que o processo licitatório garanta a ampla participação, sendo vedadas exigências desnecessárias que possam restringir a competição. A inclusão de serviços de operações offshore complexas para um navio que não possui essas capacidades operacionais restringe a competitividade, excluindo empresas que possuem experiência relevante para o serviço solicitado, mas que não operam nesse setor offshore de alta complexidade.

3. Desvio do Objeto Licitado: Os serviços listados nos itens 8.8.7.2 e 8.8.7.3 do edital ultrapassam o escopo do objeto da licitação, que, conforme o Termo de Referência 14/2024, envolve a operação e manutenção de uma embarcação destinada a atividades de pesquisa e ensino acadêmico, e não operações de alta complexidade em ambientes offshore. A exigência de atestados de serviços como ROV e DSV demonstra um claro desvio do objeto real da licitação, infringindo o princípio da especialidade previsto no **art. 67, inciso III da Lei 14.133/2021**, que estabelece que as qualificações técnicas devem estar diretamente relacionadas ao objeto da licitação.

4. Ausência de Necessidade Operacional: A embarcação Ciências do Mar II, conforme detalhado no Termo de Referência, não possui a capacidade técnica ou física para realizar operações como as exigidas (ROV, DSV, AHTS). Assim, exigir comprovação de tais serviços não encontra respaldo na necessidade operacional da embarcação, contrariando o princípio da razoabilidade previsto na legislação. Isso caracteriza um excesso de formalismo sem relevância prática para a execução do objeto, indo contra o art. 67 da Lei 14.133/2021, que prevê que a exigência de qualificação técnica deve ser adequada à natureza do serviço a ser prestado e indispensável para garantir a execução do contrato.

INADEQUAÇÃO ITEM 5.2. LOCAL E HORÁRIO DA PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS

A incongruência gerada pelos horários fixos de prestação de serviço (de segunda a sexta-feira, das 08:00 às 18:00) no Termo de Referência pode, de fato, levantar questões quanto ao pagamento das horas de serviço que extrapolam esse período, principalmente considerando que o objeto contratado envolve a gestão e operação de um navio cuja natureza de funcionamento é contínua e pode demandar atividades em horários diversos, conforme a necessidade de navegação e operação.

Segundo a Lei nº 14.133/2021 (Nova Lei de Licitações e Contratos Administrativos), o contrato administrativo deve assegurar a adequação entre a prestação de serviços e as condições operacionais necessárias para garantir a consecução do objeto do contrato. Nesse sentido, o artigo 40, §1º, inciso III, da Lei 14.133/2021, determina que é essencial prever de maneira clara e objetiva no contrato o regime de execução, os horários de trabalho e, quando cabível, o pagamento por horas extraordinárias.

Essa previsão no contrato deve ser ajustada para atender à realidade da operação do navio, de modo a evitar dúvidas quanto ao pagamento das horas que excedam o horário estipulado no Termo de Referência

Assim, recomenda-se a modificação da cláusula 5.2 para adequar os horários de trabalho às necessidades de operação da embarcação e evitar conflitos contratuais e questionamentos sobre o pagamento de horas trabalhadas em regime extraordinário.

ITEM 5.1.1.2.2.3 PRAZO DE MANUTENÇÃO INEXEQUÍVEL PREVISTO NO TÉRMINO DA MANUTENÇÃO DO EQUIPAMENTO NÃO PODERÁ ULTRAPASSAR O PRAZO DE 05 (CINCO) DIAS, CONTADOS A PARTIR DO INÍCIO DO ATENDIMENTO SOB PENA DE APLICAÇÃO DOS SANSÕES PREVISTAS NO CONTRATO.

O prazo previsto de 5 (cinco) dias estabelecido na cláusula 5.1.1.2.2.3. do termo de referência é inexequível pelos seguintes argumentos:

- 1. Complexidade técnica da manutenção:** A embarcação NEP CM-II é um navio com uma estrutura complexa, de 32 metros de comprimento, três conveses e capacidade para até 26 pessoas. A realização de uma manutenção completa e eficiente, que inclua serviços preventivos e corretivos, exige tempo suficiente para garantir a segurança e funcionalidade da embarcação. A complexidade das máquinas, sistemas elétricos, hidráulicos e eletrônicos envolvidos pode requerer um tempo maior de análise, diagnóstico e reparo.
- 2. Fornecimento de peças originais:** A cláusula prevê o uso de peças originais. No entanto, o prazo de 5 dias pode ser inexecutável, considerando que a aquisição de peças originais específicas para navios pode depender de fornecedores que possuem prazos de entrega superiores a esse limite. A cadeia de suprimentos marítimos frequentemente envolve importação ou transporte interestadual, o que torna impossível garantir a chegada de todas as peças necessárias dentro desse prazo tão restrito.
- 3. Garantia de qualidade e segurança:** A manutenção de uma embarcação que será utilizada para atividades acadêmicas e que comporta um número significativo de pessoas requer tempo adequado para testes de segurança e qualidade após a conclusão dos reparos. O prazo de 5 dias pode ser insuficiente para realizar os testes necessários para garantir que a embarcação esteja em condições adequadas de uso e que não haja riscos de falhas operacionais.
- 4. Imprevisibilidade das condições externas:** O setor de navegação e manutenção de embarcações pode ser afetado por fatores externos, como condições climáticas, disponibilidade de profissionais especializados e a complexidade dos sistemas embarcados. Todos esses fatores podem aumentar a duração do processo de manutenção, tornando o prazo de 5 dias inviável em muitos casos.
- 5. Necessidade de atendimento especializado:** A manutenção de uma embarcação de porte e características como o NEP CM-II requer a presença de equipes altamente especializadas e treinadas, o que pode aumentar a dificuldade de atender ao prazo restrito. A contratação de serviços especializados muitas vezes depende da disponibilidade de mão de obra do fabricante, que pode não estar imediatamente disponível para começar os trabalhos e concluir em 5 dias.

ITEM 5.4.6.8 DO TERMO DE REFERÊNCIA DA EXIGÊNCIA DE UM "IMEDIATO" COM GRAU SUPERIOR AO DO COMANDANTE.

A cláusula apontada sobre a tripulação do navio está relacionada à exigência de um "Imediato" com grau superior ao do Comandante, o que é, de fato, uma questão incomum nas práticas de navegação. O Comandante (neste caso designado como "Contramestre") é a autoridade máxima a bordo de um navio, e o Imediato, ou Primeiro Oficial, é tradicionalmente seu substituto e subordinado.

No item 5.4.6.8 do Termo de Referência, a tripulação mínima permanente requerida inclui o Contramestre na função de Comandante e outros oficiais, como o Condutor de Máquinas, sem menção ao Imediato. Já no item 5.4.6.9, é requisitado que, em determinadas atividades, seja incluído um Mestre de Cabotagem na função de Imediato, mas essa designação do Mestre de Cabotagem como imediato contrasta com o fato de ele ser geralmente um oficial subordinado ao Comandante.

Esse conflito na hierarquia entre o Mestre de Cabotagem e o Contramestre (ou Comandante) pode gerar problemas operacionais e administrativos a bordo, já que as responsabilidades e níveis de comando podem se sobrepor ou confundir os papéis. No direito marítimo, o Comandante deve ser o oficial superior responsável por todas as decisões, com o Imediato como segundo em comando.

Portanto, a estrutura de tripulação fixada na cláusula deveria ser reconsiderada, estabelecendo claramente a autoridade do Comandante em relação ao Imediato, respeitando as normas marítimas tradicionais. Além disso, há um problema de inconsistência, pois o Anexo VII aparentemente especifica outra composição de tripulação para o navio, o que pode gerar confusões na execução do contrato.

ITEM 4 DA TABELA DO ANEXO VII DO TERMO DE REFERÊNCIA PARA O NAVIO ENSINO PESQUISA CIÊNCIAS DO MAR II (NEP CM-II),

Considerando o cenário proposto pelo Termo de Referência, em que um dos marinheiros ou moços de convés deve ter experiência em pesca conforme especificado no item 4 da tabela do Anexo VII do Termo de Referência para o Navio Ensino Pesquisa Ciências do Mar II (NEP CM-II), a ausência de profissionais habilitados no mercado para essa função pode ser um problema significativo. Essa exigência específica pode enfrentar as seguintes dificuldades:

- 1. Escassez de mão de obra especializada:** Dependendo da região de atuação, pode haver uma limitação de profissionais com a experiência prática necessária em pesca. No Brasil, as certificações marítimas geralmente seguem as normas da Marinha e da Diretoria de Portos e Costas, mas a adição de "experiência em pesca" é uma especialização que não é obrigatória para marinheiros comuns e moços de convés, o que pode tornar mais difícil encontrar profissionais com esse perfil.
- 2. Custo elevado de contratação:** Devido à escassez de profissionais com essa especialização, os poucos disponíveis no mercado podem exigir remuneração mais alta, elevando os custos operacionais para a empresa contratada para operar e manter o navio.
- 3. Formação inadequada:** A formação oferecida pelas escolas marítimas pode não incluir ou focar suficientemente nas técnicas de pesca, o que resulta em uma falta de qualificação diretamente aplicável a essa exigência específica. A contratação de profissionais sem essa experiência demandaria treinamento adicional, aumentando o tempo de adaptação e os custos.

Uma alternativa viável seria flexibilizar a exigência para "experiência em atividades correlatas à pesca", o que pode ampliar o leque de profissionais elegíveis, ou a oferta de treinamento especializado em pesca a bordo pela Universidade, a ser realizado durante a operação do navio.

ITEM 5 (TRIPULAÇÃO EVENTUAL) DA TABELA DO ANEXO VII, MENCIONA-SE QUE "O SERVIÇO DE TRIPULAÇÃO EVENTUAL É REFERENTE AOS 140 DIAS DE VIAGEM NÃO SERIAM 100 DIAS ?

No item 5 (Tripulação Eventual) da tabela do Anexo VII, menciona-se que "O serviço de Tripulação Eventual é referente aos 140 dias de viagem, que são divididos em períodos de 10 dias consecutivos, no máximo". Entretanto, o item 5.4.1.3 dispõe que anualmente, o NEP CM-II cumprirá 100 dias de mar, sendo 50 dias no primeiro semestre, e 50 dias no segundo semestre.

Assim, gostaria de saber se há uma explicação para essa divergência entre os 140 dias de viagem mencionados para a tripulação eventual e os 100 dias de mar previstos no edital.

Assim, solicito esclarecimentos quanto ao número exato de dias de operação previstos para a embarcação e sua relação com o serviço de tripulação eventual, a fim de permitir uma correta compreensão dos termos do edital e uma participação adequada no certame.

ITEM 7 DO ANEXO XI DO TERMO DE REFERÊNCIA.

No referido item, observamos a menção a "horas de trabalho" e "horas de viagem", porém, a quantidade de horas específicas para cada uma dessas atividades não está claramente delineada. Para evitar interpretações ambíguas e garantir que todos os licitantes tenham uma compreensão uniforme das exigências, solicitamos que seja esclarecida a quantidade exata de horas de trabalho previstas, diferenciando-as das horas de viagem, que podem ser computadas de forma diversa.

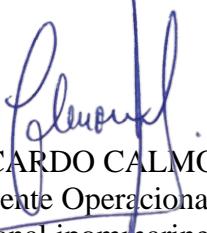
Tal esclarecimento é importante para a adequada formulação de nossas propostas, uma vez que as horas de trabalho efetivo e as horas destinadas às viagens podem impactar significativamente o custo final dos serviços a serem prestados.

CONCLUSÃO

Desta forma, solicitamos que seja prestado o esclarecimento necessário para garantir a correta interpretação dos pontos referidos, a fim de que possamos apresentar nossa proposta de maneira adequada e conforme os requisitos do edital.

Certos de vossa atenção, aguardamos o retorno dentro do prazo regulamentar para que possamos dar continuidade à participação no certame.

Atenciosamente,



NELSON RICARDO CALMON BAHIA
Gerente Operacional
E-mail: operacional.ipomarine@gmail.com
Tel.: (21)99955-5258