



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL  
SECRETARIA EXECUTIVA  
SUBSECRETARIA DE ASSUNTOS ADMINISTRATIVOS

---

**2º CADERNO DE PERGUNTAS E RESPOSTAS**

**QUESTIONAMENTOS 10 E 11**

**CONCORRÊNCIA Nº 002/2018.**

**Objeto:** “A presente licitação tem por objeto a escolha da proposta mais vantajosa para a contratação de empresa especializada na execução dos serviços de reflutuação e remoção do navio “Haidar” para a instalação de acostagem indicada pela Companhia Docas do Pará – CDP, que se encontra submerso e encalhado junto ao Pier 302, no Porto de Vila do Conde, no Estado do Pará, mediante o regime empreitada por preço global, conforme especificações constantes no Projeto Básico – Anexo I, (...).”

**Pergunta 10:** Fazemos referência ao procedimento licitatório em epígrafe para requerer esclarecimentos sobre o “estudo de situação” previsto no item 5.1.1.3 do Anexo I do Edital.

O item 7.3.3.1.4 do Edital dispõe que *“deverão ser apresentados também os requisitos necessários para as empresas de Salvamento de embarcações consoante NORMAM – 16/DPC”* como parte dos documentos necessário à habilitação. De acordo com o item 0201 da referida NORMAM, são requisitos *“para o exercício das atividades de assistência e salvamento”*:

- a) *interessado na prestação do serviços de assistência e salvamento deverá atender, basicamente, aos seguintes requisitos:*
- b) *ser pessoa jurídica, devidamente constituída;*
- c) *dispor dos necessários meios para execução de serviços, tais como, reboque, desencalhe, reflutuação, içamento de pesos, transferência de cargas líquidas, gasosas ou sólidas, eventualmente mergulho e outros que a situação exigir; e*
- d) *dispor de pessoal devidamente habilitado para o exercício das diversas fainas requeridas;*
- e) *ser cadastrado na Capitania, Delegacia ou Agência da área de jurisdição.*
- f) *poderá o interessado na prestação do serviço de assistência e salvamento subcontratar meios ou equipamentos especiais, bem como pessoal especializado, conforme o exigir a situação da embarcação, coisa ou bem , a ser assistido ou salvo, caso não disponha do material ou pessoal requerido para aquela faina.*

Já o item 5.1.1.3 do Anexo I (Projeto Básico) do Edital dispõe que *“o método de operação deverá ser adequadamente apresentado à Marinha, seguindo as orientações da NORMAM - 16/DPC. A título de melhor contextualizar tal assunto, segue um resumo dos procedimentos necessários. Tal resumo não dispensa, de modo nenhum, a observância à NORMAM citada”*.

O item 5.1.1.4 contém o procedimento para requerer a elaboração do “estudo da situação” perante a Capitania dos Portos da Amazônia Oriental. Segundo o Edital, o estudo da situação deve ser apresentado à Marinha, que o analisa e, ao final do procedimento, emitirá uma autorização para execução de assistência e salvamento.



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL  
SECRETARIA EXECUTIVA  
SUBSECRETARIA DE ASSUNTOS ADMINISTRATIVOS

---

Porém, não está claro se o “estudo da situação” ou mesmo a autorização concedida pela Marinha são documentos necessários à habilitação e devem ser comprovados no momento da entrega dos envelopes ou se este estudo será feita após a seleção da proposta vencedora. Isso porque o item 5.1.1.3 do Anexo I do Edital não faz referência a nenhum desses documentos.

Por outro lado, a apresentação dos planos de execução da faina a órgãos públicos antes da entrega dos envelopes pode comprometer o sigilo das propostas e a paridade de armas do certame.

Em função disso, questiona-se:

- (a) se o estudo da situação e a autorização mencionados nos itens 5.1.1.3 e 5.1.1.4 do Edital são documentos necessários para a habilitação no procedimento licitatório ou se estes serão feitos após a escolha da proposta vencedora; e
- (b) caso seja necessário apresentá-los no momento da habilitação, em qual envelope devem ser apresentados;

**Resposta 10:** O entendimento está correto: o plano de execução da faina será apresentado à Capitania dos Portos apenas pelo licitante vencedor.

O estudo da situação é parte integrante do referido plano de execução.

Portanto, diferentemente da comprovação dos requisitos citados no item 0201 da referida Normam e transcritos pelo questionante, o estudo de situação não é condição necessária para habilitação, conforme detalhado no item 16.1.

**Pergunta 11:** Para maior transparência e melhor acompanhamento do edital de Concorrência Pública nº 2/2018 (Processo Administrativo n.º 00045.003634/2016-73), solicito a gentileza de nos encaminhar as planilhas detalhadas de composição de preços que levaram aos valores discriminados no anexo II do respectivo edital

**Resposta 11:** Preliminarmente, cabe mencionar que a realização de um trabalho de salvatagem de uma embarcação pode ser considerado como um serviço sui generis, pois não é qualquer tipo de empresa do ramo naval que detém a expertise necessária para proceder a retirada de uma embarcação com as dimensões de 115m de extensão e 18m de boca (maior dimensão da seção transversal).

Desta forma, não se trata de um serviço de engenharia nos moldes do que se depara no desafio de melhorar a infraestrutura do nosso país, mas de um serviço de salvatagem.

Tal trabalho não se trata de um serviço normal ou cotidiano e sendo assim, devem ser relevados os seguintes aspectos:

Presume-se que cada empresa licitante apresentará sua solução técnica. Cada solução técnica (uma vez que há as diversas formas de se promover a salvatagem de uma embarcação e que cada metodologia é própria de cada empresa conforme a sua experiência e/ou conforme o tipo de equipamentos que possui à sua disposição), por sua vez, tem uma



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL  
SECRETARIA EXECUTIVA  
SUBSECRETARIA DE ASSUNTOS ADMINISTRATIVOS

---

nuançe específica em relação à quantificação dos serviços e a precificação dos mesmos. (Para ilustrar este aspecto, a empresa X pode ter todos os equipamentos necessários do tipo A, B e C no Brasil, enquanto que a empresa Y pode necessitar de locação nacional ou internacional dos equipamentos D, E e F, tudo isso vai depender do seu modus operandi específico para executar as fases do objeto previstas no Edital).

Assim, diante da variabilidade de soluções técnicas por serem adotadas, seriam necessárias várias composições de custo para cada tipo de solução a ser apresentada (uma vez que o uso de cada equipamento, em particular, possui produtividade, consumos, insumos bastante específicos, os quais a Administração Pública desconhece).

Neste sentido, a composição de custos, caso fosse possível, teria que ser feita por gestor público ou por ente contratado para tal. Na primeira hipótese, não há experiência relevante anterior (como se verá no próximo esclarecimento) que possa ser aproveitada para a execução de tal tarefa. Deve-se reiterar tal serviço faz parte de um nicho bem restrito de mercado. Não há, na Secretaria Nacional de Portos, dentre os profissionais com décadas de experiência no setor portuário, alguém que já detenha conhecimentos específicos na área de salvatagem. Ademais, não há ainda um sistema de custos (análogo ao Sicro) adequado ao ambiente portuário que abarque os serviços inerentes à predileção em executar o serviço de salvatagem em relação a qualquer outro específico ligado a projetos e precificação dos mesmos.

Diante disto, torna-se necessário o seguinte questionamento: qual empresa, em caráter prévio à licitação de execução da salvatagem, abriria/divulgaria sua experiência para a elaboração de um produto que contenha planilhas e composições de custos unitários?

\*Inexistência de contratação anterior de um serviço similar de salvatagem na esfera pública: não há que se falar em contratações similares (em virtude de ser um serviço bastante específico) em que se pudesse aproveitar planilhas ou composições de custo. Contratações congêneres ao objeto citado não são facilmente encontradas no sistema portuário.

Para se ter uma ideia, tem-se o conhecimento do processo licitatório do AIS Georgis, elaborado pela Companhia Docas do Estado de São Paulo - Codesp, que é a embarcação totalmente distinta do Haidar, em condições de naufrágio também diferenciada, cuja solução técnica foi a de se fazer o particionamento da embarcação, enquanto que no caso do Haidar o mesmo será retirado como um todo para evitar problemas ambientais. Neste aspecto, só se aproveitou uma parte do Termo de Referência do AIS Georgis para o Termo de Referência do Haidar em seu cunho técnico geral e não na parte de contabilização específica dos custos.

Portanto, não foi possível se amparar muito, no que tange ao questionado, no caso do AIS Georgis por se tratar de um caso bastante distinto (tipo de embarcação, metodologia de retirada distinta, etc.) e que, de maneira alguma a Administração pudesse se respaldar nas planilhas ou preços calculados do mesmo.

A não adoção de preço unitário diante de um serviço tão específico e diante da variabilidade de soluções técnicas para se proceder a salvatagem de uma embarcação foi escolhida por



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL  
SECRETARIA EXECUTIVA  
SUBSECRETARIA DE ASSUNTOS ADMINISTRATIVOS

---

não ser uma tarefa trivial se levantar quantidades passíveis de serem colocadas em uma planilha orçamentária.

Serão colocadas a seguir algumas questões que demonstram a complexidade (ou impossibilidade) de se proceder a quantificação dos insumos necessários à realização dos serviços. Por exemplo: quantas horas de guindaste com capacidade de 300 toneladas seriam necessárias ao serviço? Quantos guindastes seriam necessários? O guindaste de 300 t é o melhor a ser utilizado ou seria melhor o uso de 2 de 150 t? Quantos dias seriam necessários para a balsa que suportará os equipamentos de tração? Qual será o dimensionamento dos blocos a serem colocados na praia para auxiliar a realização de uma estrutura de reação para promover o esforço de tração? Quantos mergulhadores serão necessários para proceder soldas no casco da embarcação para colocação de elementos de reforço ou tamponamento de furos ou danos existentes? Quantos strand jacks serão necessários para proceder o tracionamento? Que tipo de reforço ou peça auxiliar será utilizada para proceder o auxílio ao esforço de torque/momento necessário ao destombamento da embarcação? Qual o dimensionamento das equipes para usar tais equipamentos? Se ao invés de guindastes, seria melhor usar cábrea(s)? Quais são os tipos de barcos de apoio necessários, qual o número necessários dos mesmos a ser mobilizado e por quanto tempo? Que tipo de equipamento deverá ser utilizado para fazer a dragagem nos arredores do casco soçobrado? Qual a volumetria de material que deverá ser retirada para não acarretar trabalho adicional nas fases subsequentes da salvação? Quantas boias serão utilizadas para se proceder a reflutuação da embarcação? Qual a capacidade das mesmas? Quais dos equipamentos mencionados anteriormente são passíveis de serem encontrados no mercado nacional?

Infelizmente, sem ter a expertise específica do ramo de salvação para balizar a solução mais adequada e sem o desenvolvimento de um plano de faina (que faz parte de uma das etapas a ser contratada) não há como precisar tais aspectos. Se já não é fácil especificar quais tipos de insumos serão necessários para realizar a operação, mais difícil ainda seria quantificá-los e precificá-los.

A adoção da empreitada por preço unitário, para a contratação em tela, também parecem não ser a mais pertinente, em virtude de se ter no âmbito das contratações públicas a quantidade de contratos executados desta maneira e que foram paralisados no seu decorrer por inúmeros motivos. A salvação da embarcação Haidar, após o início dos seus serviços, não pode sofrer interrupção, aguardando, por exemplo, aprovação de um termo aditivo, pois, caso assim fosse, poderia do ponto de vista do andamento dos serviços inviabilizar a sua integral execução.

Explanando melhor, sabe-se que pode haver acúmulo de sedimentos nos arredores da embarcação. Com o decorrer do tempo e, principalmente, durante a possível paralisação da execução dos serviços, este acúmulo tenderia a aumentar. A retirada inicial destes sedimentos parece ser uma condição sine qua non para promover a salvação da embarcação, no intuito de não aumentar ainda mais os esforços necessários a tal serviço. Na hipótese em que for realizada a retirada dos sedimentos e o contrato sofra uma paralisação, como a exemplificada, haveria um novo acúmulo de sedimentos que, sem dúvidas,



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL  
**SECRETARIA EXECUTIVA**  
**SUBSECRETARIA DE ASSUNTOS ADMINISTRATIVOS**

---

comprometeria as fases subsequentes do objeto. Assim, achou-se, em prol do interesse público, tomar uma postura precavida para que se evite que tais fatos, como o ilustrado, ocorram.

\*Inexistência de embarcação similar ao Haidar: além de todos os aspectos já explanados, não há uma embarcação gêmea ao Haidar que pudesse amparar para o melhor conhecimento da metodologia de retirada ou mesmo para auxiliar no desenvolvimento de uma composição de custos unitários. Deve-se lembrar que a embarcação em questão era um navio de contêineres e foi transformada em uma embarcação de transporte de carga viva. Fotos que comprovam isto, plantas técnicas da embarcação (que auxiliarão cada empresa no delinear de suas metodologias específicas), além de informações adicionais são passíveis de serem encontradas na documentação eletrônica disponibilizada juntamente com o Edital.

**VINÍCIUS CARVALHO REIS**  
**Presidente da Comissão Permanente de Licitação**  
**Portaria nº 1.299/2018 – D.O.U. de 07 de maio de 2018**