

## Questionamento:

Prezado Sr(a)

Favor acusar recebimento

Ref a Resposta PE9) Qual a legislação utilizada como referência para a exigência desses profissionais (Operadores e Supervisores VTS) na habilitação técnica?  
Conforme item 7.6 do Termo de Referência.

Entendemos que a resposta infelizmente não responde nosso questionamento.

Histórico: No Brasil somente dois portos implementaram VTS ( Vitória e Açu), dessa forma somente essas empresas publica e privada possuem em seus quadros profissionais com essas qualificações cfm TR.

No item 10 do TR é citada a necessidade de apresentação de 1 profissional com atribuição técnica análoga de Gerente VTS, 1 profissional com atribuição técnica análoga de Supervisor VTS e 1 profissional com atribuição técnica análoga de Operador VTS.

É dito também que estes profissionais deverão possuir licença/certificado reconhecidos pela Autoridade Marítima. Na NORMAM-602, Anexo D, é dito que um Operador ou Supervisor de um VTS perde sua qualificação se ficar um período superior a 6 (seis) meses sem operar.

Entendemos que os profissionais deverão ter finalizado seus cursos a menos de 6 meses da data de entrega das propostas (09/09/2025). Nosso entendimento está correto? Caso contrário, basta o profissional ter realizado o treinamento da IALA, mesmo que nunca tenha atuado e, conseqüentemente, não tenha experiência ou precisa ter experiência comprovada em logbook?

Outro problema, esse de ordem legal, que o serviço projeto, construção, instalação de VTMISS é um projeto de Engenharia. Dessa forma somente um profissional com registro em CREA, com atestado associado poderia ser responsável técnico segundo legislação corrente, e não alguém com certificado de autoridade marítima, isso por si só é algo ilegal.

Em licitação similar no porto de santos:

- a. As Proponentes deverão apresentar indicação do pessoal técnico adequado e disponível para a realização dos serviços, objeto desta licitação, bem como a qualificação dos membros da equipe técnica que se responsabilizará pelos trabalhos, com resumo individual de cada um deles, e "curriculum vitae" atualizado de cada profissional, de forma a atender às atividades previstas. A qualificação dos membros da equipe responsável deverá ser comprovada por meio de:

a.1 Registro ou visto no Conselho Regional de Engenharia e Agronomia – CREA e/ou no Conselho de Arquitetura e Urbanismo – CAU, da empresa participante e de seus

profissionais responsáveis, para exercer atividades de características semelhantes às que são objeto desta licitação, ou de maior porte e complexidade;

a.2 Indicação de responsável técnico devidamente reconhecido pelo CREA e/ou pelo CAU, detentor de Atestado de Responsabilidade Técnica (ART), com Certidão de Acervo Técnico (CAT) registrado naquela entidade, referente à execução de serviços semelhantes aos do objeto desta licitação, ou de maior porte e complexidade, observadas todas as condições estabelecidas na “Especificação Técnica” constante do Apêndice I a este Edital;

a.3 A Proponente ou pelo menos uma das empresas integrantes, quando reunida em Consórcio de empresas, deverá apresentar prova de registro junto ao Conselho Regional de Engenharia e Agronomia – CREA.

É mister salientar, que as condições previstas na licitação de Paranaguá são restritivas no que se refere a um processo que limita a participação de empresas, ou impede a competitividade de forma inadequada, violando princípios como isonomia e buscando a proposta mais vantajosa para a administração pública. Isso pode ocorrer através da imposição de requisitos excessivos, ou irrelevantes, que dificultam a participação de potenciais interessados. Isso se verifica quando comparado a licitações similares ex. Porto de Santos, Sisgaaz da Marinha, Vila do Conde ou Porto de Itaquí.

Adiciona-se que serviço de Engenharia são exclusivos de profissionais, e empresas devidamente registrados em conselho de classe associado.

Solicitamos respeitosamente que a comissão reavalie essa condição, pois caso tenhamos uma resposta negativa, intencionamos em impetrar uma impugnação ao edital.

Dessa forma solicitamos que:

a)O responsável técnico seja um profissional de engenharia,

b)Que a empresa ou consócio apresente durante estudos de implantação, estratégia de treinamento com empresa credenciada pela autoridade marítima em território nacional para treinar os futuros gerente, supervisor e operador do sistema VTS.

Dessa forma aumenta-se a competitividade, e não restringe a licitação de forma inadequada, violando princípios como isonomia, na busca da proposta mais vantajosa para a administração pública.

**Resposta:**

**1) No item 10 do TR é citada a necessidade de apresentação de 1 profissional com atribuição técnica análoga de Gerente VTS, 1 profissional com atribuição técnica análoga de Supervisor VTS e 1 profissional com atribuição técnica análoga de Operador VTS.**

**É dito também que estes profissionais deverão possuir licença/certificado reconhecidos pela Autoridade Marítima. Na NORMAM-602, Anexo D, é dito que um Operador ou Supervisor de um VTS perde sua qualificação se ficar um período superior a 6 (seis) meses sem operar.**

**Entendemos que os profissionais deverão ter finalizado seus cursos a menos de 6 meses da data de entrega das propostas (09/09/2025). Nosso entendimento está correto? Caso contrário, basta o profissional ter realizado o treinamento da IALA, mesmo que nunca tenha atuado e, conseqüentemente, não tenha experiência ou precisa ter experiência comprovada em logbook?**

Para efeitos de habilitação técnica profissional bastam os profissionais terem "licenças/certificados reconhecidos pela Autoridade Marítima Brasileira ou similar internacional". Ressalta-se que, para a fase de operação, será realizada uma reavaliação em fase futura, ocasião em que deverão ser atendidas as exigências constantes nos documentos do processo licitatório.

**2) O responsável técnico seja um profissional de engenharia,**

Quanto a solicitação que o responsável técnico seja um profissional de engenharia, a legislação vigente não estabelece a obrigatoriedade de formação em engenharia para os profissionais. Assim, não é necessário que o profissional seja engenheiro, desde que atenda plenamente às exigências previstas no respectivo item do Termo de Referência.

**3) Que a empresa ou consócio apresente durante estudos de implantação, estratégia de treinamento com empresa credenciada pela autoridade marítima em território nacional para treinar os futuros gerente, supervisor e operador do sistema VTS.**

Situação prevista durante a FASE 1 – PRÉ-IMPLANTAÇÃO.

Dessa forma, os critérios estabelecidos nos itens 9 e 10 do Termo de Referência serão mantidos.