Dictamen DNCP/DJ N° 5753/20

DATOS DEL PROCEDIMIENTO

Procedimiento Jurídico:	Cierre Directo
Fecha de Dictamen:	5/5/2020
ID:	370.903
Procedimiento de Contratación:	Licitación Pública Nacional
Modalidad Complementaria:	Subasta a la Baja Electrónica
Nombre de la Licitación:	Servicio de inspección de 12 años, ampliación de boletín y reparación de componentes mayores del helicóptero UH-50 esquilo AS/350 B series, por vencimiento de calendario y condición.
Entidad Convocante:	Comando en jefe UOC 1 / Ministerio de Defensa Nacional
Denunciante:	Con protección de identidad / Caso N°96/20
Tema General:	Adjudicaciones
Tema Específico:	-Inconsistencia/incongruencias de documentos y/o datos

RESULTADO

1- Se ordena el Cierre del Caso N°96/20
2- Comunicar a quienes corresponda.

CUESTIÓN CONTROVERTIDA

El denunciante manifiesta que la adjudicación recayó sobre una firma que no da cumplimiento a la totalidad de las especificaciones técnicas requeridas en el Pliego de Bases y Condiciones. Por otro lado, menciona que la adjudicada ha hecho afirmaciones falsas en su oferta.

De los datos obrantes en el Sistema de Información de Contrataciones Públicas, se verifica la Dirección Nacional mediante Resolución DNCP N°1.184/20 de fecha 18 de marzo de 2020, ha dispuesto hacer lugar a la protesta promovida por la firma HELITACTICA S.A. contra la adjudicación realizada a favor de la firma AEROPARTES S.A. y, en consecuencia, anular la adjudicación, ordenando se retrotraiga el proceso a la etapa de evaluación de ofertas

En fecha 27 de marzo de 2020, el Comando en Jefe UOC 1 – Ministerio de Defensa Nacional recurrió la Resolución DNCP N° 1.184/20, la cual se dio apertura mediante la Resolución DNCP N° 1380/20 de fecha 30 de marzo de 2020, el cual se encuentra en trámite y considerando que la denuncia y la reconsideración versa sobre el mismo procedimiento y ante la inviabilidad de llevar adelante simultáneamente varios procesos administrativos que pudieran resultar contradictorios, se ordene el cierre del caso, indicando al denunciante que debe estar a las resultas del procedimiento de la Reconsideración instaurada, haciendo la salvedad que de surgir hechos o elementos nuevos actuaremos en el ámbito de nuestra competencia.

DENUNCIA:

El Caso N°96/20 fue ingresado a través del Módulo de Investigaciones Electrónicas con protección de identidad en fecha 02 de abril del 2020, y el cual expresa que:

Ref.: Reiteración de Denuncia de adjudicación irregular y ejecución de contrato con una empresa que ha hecho afirmaciones falsas en su oferta.

Vengo por medio del sistema de denuncias inherente a la siguiente licitación en ejecución, la cual fue adjudicada a una contratada que no cumple con los requisitos del PBC para realizar los servicios solicitados. En atención a su carácter de institución de regulación y verificación de las contrataciones que caen en el ámbito de la aplicación del Artículo 1º de la Ley Nº 2.051/03 “DE CONTRATACIONES PÚBLICAS”.

Objeto de la presente reiteración de denuncia:

En contra de la Resolución N° 291/2019 que aprueba el resultado del procedimiento de la Licitación Pública Nacional Plurianual N° 18/2019 "Servicio de inspección de 12 años, aplicación de boletín y reparación de componentes mayores del helicóptero UH-50 esquilo AS/350B series, por vencimiento de calendario y condición realizado por la unidad operativa de contrataciones N° 1 comando en jefe, y adjudica a favor de la empresa AEROPARTES S.A. " ID: 370903, en fecha 15 de enero fue presentada la denuncia y se ordenó su cierre directo s/ DICTAMEN DNCP/ DJ N° 872/20 , en el momento de la presentación simultáneamente se encontraba en proceso el acto de protesta sobre la misma, la protesta finiquitó y se resolvió anular la adjudicación; por tanto, vengo a reiterar la denuncia.

La empresa denunciada es:

AEROPARTES S.A., que según el contrato Numero 141/2019 publicado en el portal de la DNCP, dice estar domiciliada en Ruta Internacional 1100, Aeropuerto Internacional Silvio Pettirossi, Luque, Paraguay, con teléfono 021-675598, representado por el Sr. Fernando José Franco Olave, con Cédula de Identidad N 924087.

Vale mencionar que no hemos podido encontrar o constatar tal dirección de la firma denunciada.

La situación de urgencia:

La convocante, el “Comando de las Fuerzas Militares”, Centro Financiero N 1, Comando en Jefe, ha decidido proseguir con la ejecución del contrato a pesar de lo siguiente:

1. El día 12 de diciembre del 2019, la DNCP por Resolución 5363/19, ha ordenado la apertura de la protesta promovida por la firma HELITACTICA S.A., y ha recomendado a la convocante, como medida de prudencia administrativa, la suspensión de la continuidad del llamado. Adjuntamos resolución en el Anexo 1. Adjuntamos la protesta promovida por Helitactica S.A., en el Anexo 2 y la ampliación de la misma protesta en el Anexo 3. La convocante ha hecho caso omiso de cualquier concepto de “PRUDENCIA ADMINISTRATIVA”.

2. La convocante ya ha iniciado los trabajos, a tal punto de convocar a la misma denunciante HELITACTICA S.A., a realizar trabajos en la aeronave objeto del llamado adjudicado a AEROPARTES S.A. para orientar a la misma en la ejecución de su propio contrato. Adjuntamos Acta en el Anexo 4.

3. La convocante a finales de diciembre 2019 ya ha obligado la factura de “Anticipo Financiero” por parte del proveedor AEROPARTES S.A. por valor de G$ 560.000.000 conforme Código de Contrataciones adjunto en el Anexo 5. A pesar de que el llamado de encuentra impugnado.

4. La convocante, en su descargo presentado en la fecha 12 de diciembre (Anexo 6), no ha respondido o levantado ninguna de las irregularidades presentadas por HELITACTICA S.A. en contra de la oferta de AEROPARTES S.A., en el

texto de protesta inicial contra esta adjudicación. Lo que indica un primer indicio de admitir tácitamente las irregularidades.

Contexto de la adjudicación:

A efectos de dar al lector y al público en general una perspectiva de la situación irregular promovida por la propia Convocante, colocamos en contexto el perfil del denunciante y de la denunciada en el siguiente cuadro comparativo:

Concepto	Aeropartes S.A. (Denunciada)	Helitactica S.A. (Denunciante)
Cantidad de contratos con el estado	CERO	+60
Facturación Gobierno Acumulada	CERO	G$+105.688.163.803
Cantidad de Empleados IPS	1	25
Total Activos 2018	G$ 747.087.085	G$ 50.629.776.861
Capital 2018	G$ 100.000.000	G$ 27.599.999.272
Facturación periodo 2016-2018	G$ 1.200.000.000 aprox.	G$ 56.674.123.647
Taller Aeronáutico	NO	SI desde el año 2008
Soportes Técnicos y proveedores	Empresa brasileña pequeña y desconocida	AIRBUS HELICOPTERS SAFRAN ENGINES
Experiencia en contratos en el mismo helicóptero en Paraguay	CERO	G$ 30.669.929.840
Experiencia en contratos iguales, exacto rubro de reparaciones aeronáuticas	CERO	G$ 11.157.719.555
Valor ofertado	G$ 2.799.000.000 (oferta más cara)	G$ 2.750.000.000 (menor oferta)
Autorización de los fabricantes	Ninguno	Si, de todos
Domicilio declarado de la empresa	El domicilio no se encuentra físicamente	Cuenta con un edificio nuevo de 8 pisos en el Aeropuerto, tasado en G$ 28.086.000.000

Las obvias conclusiones sobre la denunciada AEROPARTES S.A. son las siguientes:

1. Es tosco pensar que, una empresa con una facturación promedio anual de G$ 400.000.000 tenga capacidad financiera para ejecutar un contrato de G$ 2.799.000.000 en el plazo establecido en el PBC de 90 días.

2. Es poco plausible estimar que, con un único funcionario declarado en IPS al momento de la presentación de ofertas, pueda ejecutar un contrato de G$ 2.799.000.000 en el plazo establecido en el PBC de 90 días.

3. Que, al no poseer ningún contrato con el estado, sin ninguna facturación en el rubro, sin ser taller aeronáutico, pueda ser una oferta respetable, creíble, seria.

El Anexo 8 lista las exigencias de los PBC de los llamados de adquisición de material y servicios aeronáuticos, ejecutados por la Fuerza Aérea Paraguaya y las Fuerzas Militares. El único llamado que exenta al Oferente Local/proveedor del estado de cualquier exigencia, es el llamado denunciado.

Por otro lado, durante la subasta a la baja electrónica, donde los oferentes compiten bajando su precio, AEROPARTES S.A. en ningún momento compitió en precio, realizando una mínima disminución de su oferta inicial por el valor de solamente el 0.035% de su precio inicial. (Ver Acta de la SBE Anexo 9).

ERRORES, DESVIACIONES Y DEFICIENCIAS CONTENIDAS EN LA OFERTA DE AEROPARTES S.A.

En las siguientes paginas demostraremos que AEROPARTES S.A. o su soporte técnico CRUZEIRO emitieron afirmaciones falsas respecto a su oferta:

Aeropartes S.A. realizó afirmaciones falsas en su oferta afirmando que esta, o su soporte técnico, cuentan con la autorización de la empresa para realizar inspecciones no destructivas. La propia empresa cuyas habilitaciones fueron incluidas en la oferta de AEROPARTES S.A. lo desmiente.

En el Informe de Evaluación (Anexo 10), Pagina 18, se transcribe el párrafo:

Se deja constancia que conforme a la Sección II - numeral 2 - Inc. (d) Inspecciones y Pruebas en la etapa de Evaluación, establece: "El Comité podrá solicitar informaciones al respecto de la vigencia y la veracidad de toda la documentación presentada por el oferente, para la constatación de que las documentaciones presentada sean autenticas".

La disposición transcripta precedentemente, de conformidad con lo establecido en la normativa, que faculta al Comité de Evaluación ha sido omitida por el mismo en lo que respecta a la oferta de AEROPARTES S.A.

Requisito del PBC que establece:

En la página 6, (b1) Experiencia: Para la realización de los Ensayos No Destructivos (END), el oferente o su soporte técnico deberá presentar evidencia documentada de ser una empresa o centro autorizado y con habilitación vigente por la Autoridad Aeronáutica Civil o el fabricante.

En la página 7, (b2) Capacidad técnica: Ítem f, 01 (un) ingeniero especializado en Ensayo No Destructivo (END) y con experiencia comprobada en aeronaves de alas rotativas, habilitado por el fabricante o la autoridad aeronáutica civil.

De hecho, esta condición es importante pues en la Pagina 8, Descripción de los trabajos, ítem 3, se establece que “Considerando el año de fabricación de la aeronave, el oferente o su soporte técnico a través de 01 (un) ingeniero calificado conforme a lo exigido en este PBC realizará un chequeo completo de las palas y puntos críticos de la estructura mediante Ensayo No Destructivo (END) consistente en método de ultrasonidos, rayos X y eddy current”.

Cabe resaltar que el Acta de Apertura de Sobres (Anexo 11), el Representante de la firma HELITACTICA S.A., deja constancia que la firma AEROPARTES S.A.: ítem 3; En el folio 134 se presenta la lista de capacidades de la empresa Compoende, aeronáutica del Paraguay que es el OMA 032, pero no se adjunta la autorización de Compoende para cotizar en el presente llamado que es un requisito en experiencia y capacidad técnica establecida en el PBC.

El Informe de Evaluación presenta las siguientes afirmaciones en la pagina 12:

En ese sentido por Nota Nº 1 de fecha 13 de noviembre de 2019, se ha solicitado a la firma, AEROPARTES S.A., remita los siguientes documentos: Que, aclare si la empresa AEROPARTES S.A. o su soporte técnico cuenta con la autorización del representante de la Empresa COMPOENDE, Sr NELSON DO VAL LACERDA, a fin de ejecutar lo solicitado en el PBC. Llegado el plazo establecido en la Nota Nº 1, el mencionado oferente por nota de fecha 14 de noviembre de 2019, ha presentado el documento solicitado, en el cual se visualiza que el mismo posee una relación comercial con la firma COMPOENDE.

El Informe de Evaluación presenta las siguientes afirmaciones en la pagina 19:

8.En el folio 215 se presenta los documentos del señor Nelson Do Val Lacerda, pero no se visualiza la autorización del mismo para el oferente.

Que, por Nota Nº 1 se ha solicitado el documento que vincule a AEROPARTES S.A y a Compoende, en ese sentido se ha presentado un contrato de prestación de servicios.

En ese sentido, HELITACTICA S.A. en el Acta de Apertura de Sobres, claramente menciona que AEROPARTES S.A. en el folio 134 presenta la lista de capacidades de la empresa "Compoende, aeronáutica del Paraguay que es el OMA 032". Reiteramos, se trata de la empresa paraguaya, NO la de otro país, es solamente de la empresa COMPOENDE de Paraguay. Pero el Comité de Evaluación ya tergiversa la situación y astutamente consulta "si AEROPARTES S.A. o su soporte técnico cuenta con la autorización del representante de la Empresa COMPOENDE". Esta consulta esta incorrecta pues debería de solicitar la autorización de la empresa COMPOENDE AERONÁUTICA DEL PARAGUAY que es el OMA 032, que es el documento verdaderamente presentado en la oferta.

Según la afirmación en la Pagina 19, existe un contrato de prestación de servicios que vincula AEROPARTES S.A a COMPOENDE. Por eso el Comité considera que AEROPARTES S.A. cumple; sin embargo, tal cosa no existe. Esto lo afirma el mismo Señor Nelson Do Val Lacerda en la nota adjunta en el Anexo 12:

"Yo, Nelson do Val Lacerda, apoderado de la empresa "Compoende Aeronáutica del Paraguay S.A.", empresa constituida en Paraguay, declaro que no hemos otorgado autorización a la empresa Aeropartes S.A. a presentar oferta o a representarnos de alguna forma en la presente licitación. Reiteramos que la autorización otorgada a Helitactica S.A. en fecha 24 de octubre del 2019, ha sido otorgada en calidad de "exclusividad" tal cual lo establece la misma autorización".

Así como tampoco existe algún tipo de autorización de la empresa COMPOENDE que fluya a través de CRUZEIRO S.A., soporte técnico de AEROPARTES S.A., pues según el Anexo 13, el mismo Sr. Nelson Do Val Lacerda como representante legal de la firma COMPOENDE AERONAUTICA LTDA DO BRASIL, afirma que (traducido):

Ítem C) A Compoende Aeronautica Ltda do Brasil no há autorizado a ninguna empresa de nuestro relacionamento comercial a presentar oferta em la mencionada licitación del ítem "referencia", Licitación Publica Nacional LPN ID 370903

Adjuntamos la consulta de Helitactica a Compoende en el Anexo 14, y la respuesta de Compoende en el Anexo 13 (documentación probatoria de esta protesta). Las traducciones están adjuntas.

Para evitar cualquier suposición o intento de afirmación que exista la más remota posibilidad de que el contrato denominado "Contrato de Locação de Serviços" firmado entre COMPOENDE AERONAUTICA LTDA DEL BRASIL y CRUZEIRO S.A. permita a esta última o a AEROPARTES utilizarlo en este llamado, lo adjuntamos en el Anexo 15., el cual fue entregado a nosotros por la propia Compoende Aeronáutica Ltda. Y realizamos las siguientes observaciones:

1. El contrato se encuentra VENCIDO. Pues el mismo fue firmado el día 8 de diciembre del 2015, y en la clausula VII se establece una única renovación por un periodo de 24 meses, lo que fenece exactamente el día 8 de diciembre del 2019. Siendo la ejecución del llamado un contrato plurianual, ya en sí mismo resulta de un incumplimiento de la oferta.

2. Por sobre el contrato se da la declaración mencionado en el Anexo 13, donde la empresa que firma tal contrato, COMPOENDE AERONAUTICA LTDA DO BRASIL, no ha autorizado a ninguna empresa de nuestro relacionamiento comercial a presentar oferta.

3. El documento presentado en la oferta de AEROPARTES es la habilitación de "COMPOENDE AERONAUTICA DEL PARAGUAY S.A.". Una vez presentada la oferta ya NO es posible cambiar el soporte técnico. Así lo establece el PBC, Descripción de los trabajos, Pagina 9, ítem 10: "El soporte técnico o estación reparadora, los ingenieros y mecánicos deberán ser los mismos que han sido presentada en la oferta, y deberán contar con las habilitaciones vigentes por parte del fabricante o Autoridades Aeronáuticas del país de origen para los trabajos requeridos en este PBC".

En conclusión, AEROPARTES S.A., ni su soporte técnico cumplen para este llamado con la condición establecida en el PBC, pagina 6, (b1) Experiencia: Para la realización de los Ensayos No Destructivos (END), el oferente o su soporte técnico

deberá presentar evidencia documentada de ser una empresa o centro autorizado y con habilitación vigente por la Autoridad Aeronáutica Civil o el fabricante.

El soporte técnico Cruzeiro no está habilitado ni autorizado por la autoridad aeronáutica competente DINAC para realizar trabajos en el Paraguay. Esto es una contravención de la Ley 1860, Código Aeronáutico.

Respecto al soporte técnico Cruzeiro, el cual no se encuentra habilitado ni autorizado por la autoridad aeronáutica competente DINAC para realizar trabajos en el Paraguay. En el Informe de Evaluación, Pagina 18, se transcribe el párrafo:

Se deja constancia que conforme a la Sección II - numeral 2 - Inc. (d) Inspecciones y Pruebas en la etapa de Evaluación, establece: "El Comité podrá solicitar informaciones al respecto de la vigencia y la veracidad de toda la documentación presentada por el oferente, para la constatación de que las documentaciones presentadas sean autenticas".

El soporte técnico CRUZEIRO S.A no está autorizado a realizar trabajos de mantenimiento en aeronaves paraguayas, pues no está habilitada como OMAE. La evidencia de tal afirmación se adjunta en el Anexo 16 donde en respuesta a la consulta de HELITACTICA, la DINAC responde de la siguiente manera: "...según el Memorándum N 94/19 recibido del Departamento de Certificación de Talleres – DCT de la Gerencia de Aeronavegabilidad dependiente de la Sub Dirección de Normas de Vuelo, la mencionada firma NO se encuentra Certificada por la DINAC como Organización de Mantenimiento Aprobada Extranjera (OMAE)."

La legislación aeronáutica paraguaya, así como la legislación de todos los países signatarios del convenio de la OACI establece que todo trabajo de organizaciones de mantenimientos extranjeras debe necesariamente ser auditadas y aprobadas por la DINAC.

En el PBC, Descripción de los trabajos, Pagina 9, Ítem 13, establece que "Los trabajos de instalación de todos los componentes en el helicóptero y habilitación para su aeronavegabilidad deberán ser firmados y certificados por el oferente o su soporte técnico, haciéndose responsable del trabajo efectuado y la aeronavegabilidad de los componentes y el servicio de instalación".

Adicionalmente el ítem 15 establece que "Finalmente se procederá a una inspección final de parte del oferente o su soporte técnico acompañado por personal técnico y piloto del GAH a todos los sistemas de la aeronave y con especial énfasis en los componentes reparados y reemplazados para la recepción final de la aeronave. Una vez conforme las partes, se procederá a la recepción de los trabajos realizados, momento a partir del cual correrá la garantía establecida de 300 horas de operación o 12 meses, cualesquiera ocurran primero".

Por lo cual el trabajo de la OMA esta plenamente caracterizado, y de ser una empresa extranjera, esta debe de ser habilitada como OMAE, lo cual CRUZEIRO S.A. NO lo es.

No cuenta con autorización de ningún fabricante, siendo que el PBC lo solicita. Realizo afirmaciones falsas en su oferta diciendo que cuenta con el soporte técnico de Standard Aero Brasil, la cual, si bien es una empresa multinacional, no cuenta con operaciones en Brasil. Constituyéndose en una autorización falsa.

Sobre el soporte técnico STANDARD AERO BRASIL, queda claro que el PBC requiere la autorización del fabricante en varios párrafos:

En el PBC, pagina 18, H) Cualquier otro documento adicional requerido, se solicita: Autorización del fabricante o un Taller Autorizado, certificado y habilitado por el fabricante para la ejecución de los trabajos solicitados.

En el PBC, pagina 3, IAO 18.1 (a) [SI APLICA] se solicita: Para la Provisión de Repuestos Nuevos, Reparados o de modalidad de Intercambio (Exchange), se deberá contar con la Autorización del Fabricante, Representante o Distribuidor.

En el PBC, pagina 6, (b) Experiencia y Capacidad Técnica, se establece que:

1. Para la aplicación del Boletín TU347 al motor Arriel 1B, el oferente o su soporte técnico deberá de presentar la autorización del fabricante o un taller autorizado, certificado y habilitado por el fabricante para la ejecución de los trabajos solicitados.

2. Para la revisión y reparación de la transmisión, el oferente o su soporte técnico, deberá Presentar evidencia documentada de ser un taller autorizado y certificado por el fabricante o autoridad aeronáutica civil, a fin de realizar la revisión general y reparación de la transmisión.

En el Acta de Apertura de Sobres, el representante de la firma HELITACTICA S.A., dejo constancia que la firma AEROPARTES S.A.:

3. En el folio 131 se presenta una declaración, pero no se adjuntan los documentos de Stándar aéreo de Brasil, como un centro de servicio autorizado SAFRAN y AIRBUS, con lo cual no se visualiza la autorización de los fabricantes AIRBUS y SAFRAN.

En oportunidad de la revisión de ofertas hemos constatado que la carta presentada por AEROPARTES S.A., fue extendida por STANDARD AERO. La carta esta firmada por Mr. Valdir Piccini Perez en papel membretado de Standard Aero, con dirección de Rua prof. Maria S. de Almeida Holtz, 580. Tatuti. SP. Brazil CEP 18273-750.

En el Informe de Evaluación, pagina 18, el Comité de Evaluación afirma:

En investigaciones realizadas por este Comité de Evaluación sobre esta empresa Stándard Aéreo de Brasil se visualizo que la misma es un taller autorizado y certificado por Airbus y Safran, para la reparación de motores y componentes de la aeronave objeto de este llamado. (pág. web www.standardaero.com).

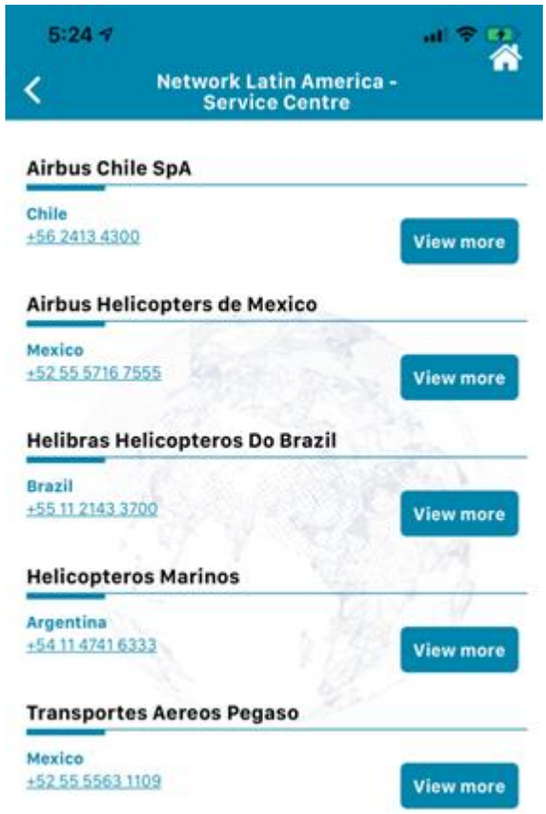
NÓTESE QUE EL COMITÉ DE EVALUACIÓN AFIRMA CATEGORICAMENTE QUE “STÁNDARD AÉREO DE BRASIL ES UN TALLER AUTORIZADO Y CERTIFICADO POR AIRBUS Y SAFRAN”.

Al respecto, en primer lugar, traemos a colación las disposiciones contenidas en el Artículo 58 del Decreto Reglamentario, que establece: “La determinación por parte de la Convocante de si una oferta se ajusta al Pliego de Bases y Condiciones, se basará solamente en el contenido de la propia oferta”. En este caso no se basa en el contenido de la oferta, sino en “investigaciones realizadas”. Es decir, el Comité de Evaluación ni siquiera solicitó la presentación de documentos que acrediten lo referido, procediendo por medio de diligencias propias a realizar conclusiones respecto al cumplimiento de requisitos contenidos en el PBC.

Lo precedente representa una clara transgresión al Principio de Igualdad consagrado en el Artículo 4 de la Ley de contrataciones Públicas, además de acentuar las sospechas de inmoralidad en la gestión de los evaluadores.

Además, STANDARD AERO DE BRASIL no posee un taller autorizado SAFRAN. Esto se demuestra con la nota de SAFRAN en el Anexo 17 donde se lee textualmente: Como subsidiaria de la multinacional Safran Helicopter Engines, declaramos que la empresa “Standard Aero” no cuenta con operaciones en Brasil, por lo que tampoco es un Centro de Servicio SAFRAN Helicopter Engines en Brasil”.

Los únicos Centros de Servicio Airbus en América Latina están listados abajo:



En el Anexo 18 se encuentra un correo donde HELITACTICA consulta a AIRBUS HELICOPTERS una fuente que informe que Centros de Servicios posee en el mundo. En el mismo día responde el correo el Soporte al Cliente de Airbus.

La verdad es que no solo STANDARD AERO BRASIL no es un Centro de Servicio Airbus y tampoco es un Centro de Servicio Safran, sino que no existe. En la página web www.standardaero.com no se lista ninguna operación en Brasil. La carta de SAFRAN BRASIL firmada por su propio Presidente Mr. François Haas afirma tal hecho. El nombre de la persona que firma tal carta presentada por AEROPARTES S.A. no se encuentra en la lista de contactos de STANDARD AERO.

Por lo cual no visualizamos ningún documento auténtico, por el cual AEROPARTES S.A. cumpla con la condición requerida del PBC de contar con un taller autorizado por el fabricante del motor y del fuselaje.

De hecho, la autorización extendida a HELITACTICA por SAFRAN HELICOPTER ENGINES en el Anexo 19 dice textualmente: Exclusividad de territorio: "Safran Helicopter Engines Brasil" es la única subsidiaria a la cual corresponde el territorio de Paraguay, por lo cual tiene exclusividad geográfica en ofertas de reparación de estos componentes". Por lo cual HELITACTICA cumple con la condición del PBC que requiere que "Para la aplicación del Boletín TU347 al motor Arriel 1B, el oferente o su soporte técnico deberá de presentar la autorización del fabricante o un taller autorizado, certificado y habilitado por el fabricante para la ejecución de los trabajos solicitados".

Realizó afirmaciones falsas en su oferta afirmando que su soporte técnico Cruzeiro cuenta con capacidades para realizar la reparación un componente importante listado en el llamado denominado Transmisión Principal. La propia fábrica de la aeronave (Helibras) afirma que solamente la fábrica lo puede realizar.

En fecha 9 de diciembre de 2019 hemos recibido un correo electrónico de la firma HELIBRAS, que confirma lo que ya hemos expuesto y demostrado en el marco de la interposición de la protesta, que AEROPARTES S.A no cumple con las exigencias establecidas en las bases licitatorias y que el Comité de Evaluación ha desplegado una gestión notablemente irregular.

En efecto, en cuanto a "EXPERIENCIA Y CAPACIDAD TÉCNICA", el pliego de bases y condiciones establece: "Para la revisión y reparación de la transmisión, el oferente o su soporte técnico, deberá Presentar evidencia documentada de ser un taller autorizado y certificado por el fabricante o autoridad aeronáutica civil, a fin de realizar la revisión general y reparación de la transmisión"

Asimismo, en la "DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS", indica que:

7.Los componentes instalados en la aeronave que requieran ser intercambiados en la modalidad EXCHANGE, deberán ser reemplazados por otro componente con la misma cantidad remanente de vida útil o mayor al que se encuentra instalado en la aeronave.

10.El soporte técnico o estación reparadora, los ingenieros y mecánicos deberán ser los mismos que han sido presentada en la oferta, y deberán contar con las habilitaciones vigentes por parte del fabricante o Autoridades Aeronáuticas del país de origen para los trabajos requeridos en este PBC.

Ítem	Descripción	N° de parte	Cant.	Requerimiento
14	CONJUNTO DE LA TRASMISIÓN	350A37000305	1	REVISIÓN GENERAL, REPARACIÓN O EXCHANGE

Por su parte, respecto a "CUALQUIER OTRO DOCUMENTO ADICIONAL REQUERIDO", en las bases licitatorias se exige:

"Evidencia documentada de ser un taller autorizado y certificado por el fabricante o autoridad aeronáutica civil, a fin de realizar la revisión general y reparación de la transmisión"

Al respecto, ya en la Apertura de Ofertas, respecto a la oferta de la firma AEROPARTES S.A., hemos dejado constancia de que: "No se visualiza la autorización de un taller habilitado para la revisión general y reparación de la transmisión"

EXIGENCIA DEL PBC INCUMPLIDA POR AEROPARTES S.A:

No cabe duda alguna respecto a la exigencia establecida en el PBC. Se exige que la “Revisión General” de la transmisión sea realizada por un taller habilitado. En el Acta de Apertura de Ofertas, hemos dejado constancia del incumplimiento de AEROPARTES S.A al respecto. En respuesta de dicha observación, a fojas 19 del Informe de Evaluación, se indica que:

"La revisión general de la trasmisión lo realizará el soporte técnico de la empresa AEROPARTES S.A., quien es la empresa CRUZEIRO S.A, en el caso de encontrarse alguna discrepancia durante la revisión de la misma, el conjunto de la trasmisión deberá ser reemplazado en la modalidad Exchange"

Resaltamos que se trata nada más y nada menos de un sub ítem que, según el precio referencial, representa el 28.15% (VEINTIOCHO COMA QUINCE POR CIENTO) del valor total del llamado.

Sobre el requisito en cuestión, hemos realizado una gestión que debió haber realizado el Comité de Evaluación. En el Anexo 21 adjunto (consulta y su respectiva respuesta), se presenta una consulta realizada por HELITACTICA S.A., a HELIBRAS, la fábrica en Brasil del AS350B objeto de este llamado. La respuesta es:

Portugués:

Sim, a Helibras é a única autorizada Airbus para OH e reparos da transmissão principal da família Esquilo (AS350B/BA/B2/B3/B4)

Español:

Si, Helibras es el único centro de mantenimiento Airbus para OH (Overhaul) y reparos de la transmisión principal de la familia Esquilo (AS350B/BA/B2/B3/B4)

Esto deja claro que CRUZEIRO S.A. soporte técnico de AEROPARTES S.A., no posee capacidades para realizar las tareas requeridas en el PBC que es REVISIÓN GENERAL, REPARACIÓN de la transmisión principal de esta aeronave.

La comunicación formal podrá ser obtenida, sea a solicitud de la Convocante como de la DNCP inclusive, dentro de plazos prudenciales, más resulta la inminente ejecución de un contrato indebidamente adjudicado.

Por medio del presente, se denuncia y demuestra que CRUZEIRO S.A no es un taller habilitado para la revisión general y reparación de la transmisión. En efecto, la firma AEROPARTES S.A., ha incurrido en el supuesto previsto en el Artículo 72° Literal c) de la Ley N° 2051/03 "De Contrataciones Públicas".

Por lo tanto, en base a lo expuesto solicitamos:

Especial verificación de los extremos precedentes, que a nuestro leal saber y entender representan graves irregularidades y ameritan la apertura de una investigación por parte de la autoridad contralor de la regularidad de las contrataciones. En igual sentido, presentaremos una denuncia penal ante el Ministerio Público de las irregularidades relatadas precedentemente.

Además, en fecha 03 de abril del corriente, el denunciante bajo protección ha agregado otras manifestaciones que expresa:

XXX, por la representación acreditada en el expediente de referencia, al Director Nacional de Contrataciones Públicas respetuosamente digo:

Que, solicitamos la consideración de las manifestaciones que realizamos por el presente, en cumplimiento del principio de verdad material imperante en los procesos administrativos, en virtud del cual *"…el procedimiento administrativo debe desenvolverse en la búsqueda de la verdad material, de la realidad y sus circunstancias tal cual aquélla y éstas son, independientemente de cómo hayan sido alegadas y, en su caso, probadas por las partes (Escola)…" (…/…) "pues existe interés público primario en que en toda actuación administrativa el accionar del Estado se desenvuelva con sujeción a los cánones predeterminados normativamente para cada situación, pues interesa al orden jurídico el imperio de la legalidad en la Administración".*

Sostenemos que las manifestaciones realizadas por medio del presente escrito, coadyuvarán a una decisión ajustada a la normativa y por ende al imperio de la legalidad en la Administración, por lo que instamos a su consideración. Por medio del presente se expondrán las irregularidades que se desprenden de la verificación de la parte de la oferta de AEROPARTES S.A remitida por la Convocante. Asimismo, se ofrece e indica al Juzgado de Instrucción mecanismos fidedignos de constatación de las alegaciones oportunamente realizadas.

Cabe mencionar que, vista la reticencia y retraso de la Convocante para remitir los antecedentes y oferta de la firma indebidamente adjudicada, los documentos tardíamente remitidos (tras la intimación realizada), inclusive constituyen hechos nuevos. En relación a la parte no remitida hasta la fecha, todavía nos reservamos el derecho de realizar manifestaciones, aplicaciones que se desprendan de la revisión de las mismas.

RETRASO EN LA ENTREGA DE LA COPIA DE LA OFERTA DE AEROPARTES S.A.:

Resulta llamativo y arroja serios indicios de irregularidades el hecho la reticencia de la Convocante para remitir los antecedentes del llamado, lo cual constituye una inexcusable obligación. Se resalta que dicha situación además de contravenir cuanto manda la normativa, vulnerar principios y configurar faltas por parte de los funcionarios a cargo, esta situación en su momento retraso el proceso de la protesta, imposibilita el debido análisis por parte de la DNCP, y encamina a hechos consumados. Como evidencia, colocamos el siguiente cuadro cronológico de los hechos.

FECHAS	HECHOS	INTERVINIENTES
08/12/2019	PRESENTACION DE PROTESTA	HELITACTICA
12/12/2019	SOLICITUD DE COPIA DE ANTECEDENTES DEL LLAMADO - INCLUSIVE COPIA DE LA OFERTA	DNCP RESOLUCION 5363/19
13/12/2019	SE PRESENTAN NUEVOS HECHOS.	HELITACTICA
20/12/2019	DESCARGA	CONVOCANTE
27/12/2019	REITERACION SOLICITUD DE COPIA DE OFERTA	HELITACTICA
03/01/2020	INTIMACION PARA PRESENTAR COPIA DE OPFERTA	DNCP
09/01/2020	PRESENTAN OFERTA	CONCOVANTE
16/01/2020	SOLICITUD METODOLOGIA PARA PREECIOS REFERENCIALES	HELITACTICA

La copia completa de la oferta debió haber sido presentado el día 13 de diciembre del 2019, y solo fue presentada tras intimación de la DNCP el día 9 de enero del 2020. En ese contexto, la frase de la Convocante incluida en su nota fechada del 7 de enero del 2020 que dice *"Que venimos en tiempo y forma…",* no se ajusta a verdad ya que el tiempo para cumplir con la remisión fue hace aproximadamente un mes.

En ese orden, resulta igualmente llamativo que la convocante indique que *"…las aclaraciones de ofertas y respectivas* contestaciones, tenidas a vista sin juzgar su contenido ni autenticidad de las mismas". Claramente resulta ser una salvaguarda extemporánea, sin sentido y por demás improcedente, ya que el momento en el que debió desplegar las gestiones tendientes a la verificación de la autenticidad de las mismas, fue la evaluación de ofertas, donde claramente no procedió en debida forma.

Cuadra enfatizar en que hasta la fecha no ha sido remitida la totalidad de la información requerida para transparentar el proceso, relevante para resolver las cuestiones en controversia. No se subió la documentación en base a la cual se conformaron los precios referenciales, punto esencial de la protesta, respecto al cual hemos insistido por escrito a través de una petición específica a través del portal.

No obstante, dada la premura del tiempo, con el fin de coadyuvar a un resultado asertivo, dada la experiencia y conocimiento con el que contamos consideramos propicio indicar puntualmente la existencia de graves irregularidades y mostrar las formas y mecanismos de verificarlas. En tal sentido, pasamos a realizar manifestaciones respecto a cuestiones puntuales de la oferta Aeropartes S.A. en base a los archivos "PARCIALES" que se subieron al portal de la DNCP.

TÉCNICO DE MANTENIMIENTO DE ARMAMENTOS PRESENTADO POR AEROPARTES S.A.:

Aeropartes S.A. presenta como "Instructor del Sistema de Armamentos" al Sr. Clodoaldo Francisco de Souza, como supuesto técnico de mantenimiento brasileño. Los documentos de la oferta de Aeropartes S.A., donde menciona a esta persona se encuentran en el **Anexo 25**.

A seguir demostraremos que esta persona no está habilitada como técnico frente a la autoridad aeronáutica brasileña ANAC y que el informe presentado con membrete de la ANAC en el folio 251 con logotipo de la ANAC no es auténtico. NO se ajusta a la documentación emitida por la ANAC.

En mérito de lo precedente, se puede afirmar que resulta ser una persona no habilitada por su autoridad nacional, que no puede actuar como profesional en este proyecto. Toda la información obtenida de la autoridad aeronáutica brasileña (ANAC) está en la página web de la misma, es de acceso público e irrestricto. Por lo cual, el hecho de que la Convocante no la haya usado, teniendo la responsabilidad de hacerlo, arroja serios indicios de inmoralidad.

A continuación, se indica el proceso qu se debió haber seguido para verificar las habilitaciones (entrenamientos y capacidades como profesional) y la autenticidad de la información del Sr. Clodoaldo Francisco de Souza, y que apelamos a la DNCP a hacerlo para constatar las irregularidades denunciadas. A tal efecto, nos remitimos a las informaciones ya contenidas en la oferta. El proceso es el siguiente:

Primera parte, obtención del verdadero código único del profesional aeronáutico (CANAC):

1. Click en https://www.anac.gov.br/servicos-on-line/recuperar-codigo-anac-canac
2. Completar campo de CPF con "03583107845" (Obtenido en el folio 253)

3. Completar campo Data de Nacimiento con “13/03/1962” (Obtenido en el folio 253)
4. Completar la imagen del código de seguridad que está en la misma web.

El resultado de la búsqueda en la página web se encuentra en el **Anexo 26.** Aquí se obtiene el verdadero código CANAC: “281315”. Este número es diferente al declarado en el Folio 251 donde dice “Código: 230832”. Esto demuestra que la información contenida en el documento presentado no es verdadera.

EXPLICACIÓN REFERENTE AL CÓDIGO CANAC: Todo profesional aeronáutico brasileño tiene un código CANAC. El código CANAC está vinculado al CPF (el equivalente al RUC en Paraguay). Siendo el CPF (o RUC) un numero único para cada persona, este no cambia durante su vida, tampoco cambia el código CANAC durante la vida del profesional aeronáutico.

El sistema brasileño está construido de tal forma para evitar fraudes. Gracias a este sistema anti fraudes se puede demostrar que la documentación presentada NO ES AUTÉNTICA. El código “230832” declarado en la documentación (Folio 251) no es un numero de la ANAC. El único código CANAC autentico es “281315” para esta persona. En ese tipo de informe, el número que debe de aparecer siempre en los informes oficiales de la ANAC es el código CANAC.

Ahora demostraremos que realizando la búsqueda en la sección de “CHT-Sistema de Emissao do Certificado de Habilitacao Técnica” (Traducción: Sistema de Certificados de Habilitaciones Técnicas”) con el código CANAC correcto, no arroja ninguna habilitación vigente de esta persona.

1. Click en: https://sistemas.anac.gov.br/novacht/consultanovacht
2. Completar código CANAC con “281315”
3. Completar campo de CPF con “03583107845” (Obtenido en el folio 253)
4. Completar campo Data de Nacimiento con “13/03/1962” Tal cual en Anexo 253.
5. Completar la imagen del código de seguridad que está en la misma web.

El resultado está en el **Anexo 27**, donde la búsqueda arroja la respuesta *“Nao foi encontrado registro com eses dados”* (Traducción: No fue encontrado registro con esos datos) significa que con el código autentico, NO existe ninguna habilitación técnica para este profesional en el sistema de “CHT-Sistema de Emissao do Certificado de Habilitacao Tecnica” (Traducción: Sistema de Certificados de Habilitaciones Técnicas”). No está reconocido por el órgano competente en su capacidad, competencia y destreza para realizar el trabajo.

Toda persona que interviene en una aeronave debe de poseer una habilitación de su autoridad aeronáutica, que en este caso es la ANAC de Brasil el ente que rige esta acción. Esta es una condición legal, la persona no queda exenta por el hecho de trabajar en una aeronave extranjera, pues está trabajando bajo responsabilidad de Cruzeiro Taxi Aéreo que el mismo PBC solicita que sea habilitado por su autoridad aeronáutica.

De constar cualquier habilitación, esta página no arrojaría el resultado *“No fue encontrado registro con esos datos”,* sino llevaría a la página de impresión de las habilitaciones. Esto se demostrará a seguir com un profesional debidamente habilitado que fue el profesional presentado por Helitactica S.A.

FALSEDAD DEL DOCUMENTO:

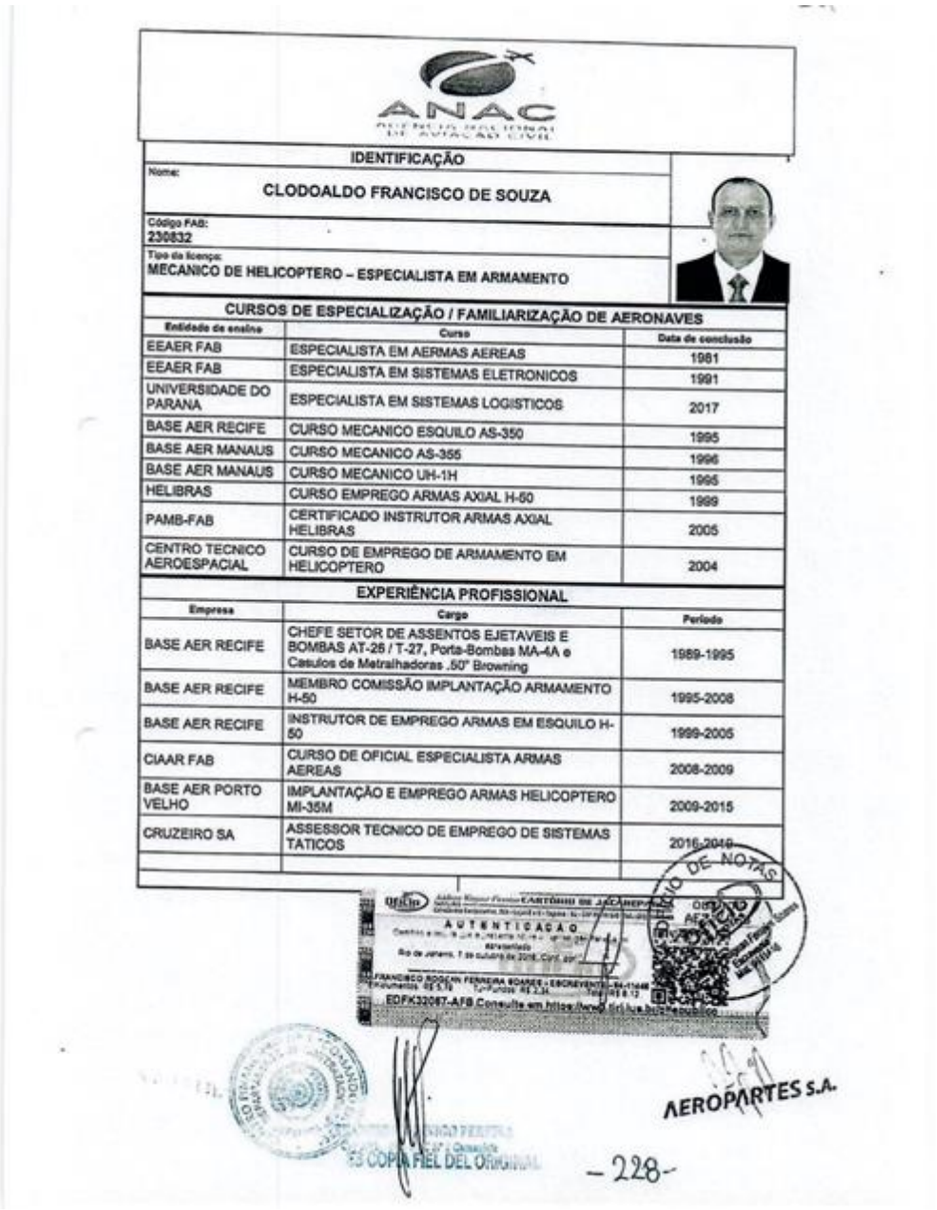
Ahora demostraremos que el documento presentado por la firma indebidamente adjudicada en el Folio 251 no es auténtico, no corresponde al emitido por la autoridad aeronáutica brasileña ANAC. A tal efecto, se compara con el resultado de la búsqueda del profesional presentado por Helitactica S.A., Sr. KLEYZER CADETE CUNHA, cuyo currículo que fue incluido en la oferta de Helitactica aquí se encuentra en el **Anexo 28**. Se demuestra que HELITÁCTICA S.A ofrece una persona habilitada y competente legítimamente reconocida por la autoridad aeronáutica brasilera.

1. Click en: https://sistemas.anac.gov.br/novacht/consultanovacht
2. Completar código CANAC con “114419”
3. Completar campo de CPF con “98446061600”
4. Completar campo Data de Nacimiento con “27/12/1974”

5. Completar la imagen del código de seguridad que está en la misma web.

El resultado está en el **Anexo 29**. (adjunto a la denuncia)

Basta solo comparar el formato del documento presentado como Anexo 29, obtenido de la página web de la ANAC con la primera página del **Anexo 25. Claramente el documento presentado por Aeropartes S.A no es auténtico.**



ANAC
AGENCIA NACIONAL DE AVIACAO CIVIL

IDENTIFICAÇÃO

Nome: CLODOALDO FRANCISCO DE SOUZA

Código FAB: 230832

Tipo da licença: MECANICO DE HELICOPTERO – ESPECIALISTA EM ARMAMENTO

CURSOS DE ESPECIALIZAÇÃO / FAMILIARIZAÇÃO DE AERONAVES

Entidade de ensino	Curso	Data de conclusão
EEAER FAB	ESPECIALISTA EM AERMAS AEREAS	1981
EEAER FAB	ESPECIALISTA EM SISTEMAS ELETRONICOS	1991
UNIVERSIDADE DO PARANA	ESPECIALISTA EM SISTEMAS LOGISTICOS	2017
BASE AER RECIFE	CURSO MECANICO ESQUILO AS-350	1995
BASE AER MANAUS	CURSO MECANICO AS-355	1996
BASE AER MANAUS	CURSO MECANICO UH-1H	1996
HELIBRAS	CURSO EMPREGO ARMAS AXIAL H-50	1999
PAMB-FAB	CERTIFICADO INSTRUTOR ARMAS AXIAL HELIBRAS	2005
CENTRO TECNICO AEROESPACIAL	CURSO DE EMPREGO DE ARMAMENTO EM HELICOPTERO	2004

EXPERIÊNCIA PROFISSIONAL

Empresa	Cargo	Período
BASE AER RECIFE	CHEFE SETOR DE ASSENTOS EJETAVEIS E BOMBAS AT-26 / T-27, Porta-Bombas MA-4A e Casulos de Metralhadoras .50" Browning	1989-1995
BASE AER RECIFE	MEMBRO COMISSÃO IMPLANTAÇÃO ARMAMENTO H-50	1995-2008
BASE AER RECIFE	INSTRUTOR DE EMPREGO ARMAS EM ESQUILO H-50	1999-2005
CIAAR FAB	CURSO DE OFICIAL ESPECIALISTA ARMAS AEREAS	2008-2009
BASE AER PORTO VELHO	IMPLANTAÇÃO E EMPREGO ARMAS HELICOPTERO MI-35M	2009-2015
CRUZEIRO SA	ASSESSOR TECNICO DE EMPREGO DE SISTEMAS TATICOS	2016-2018

CARTÓRIO DE NOTAS
AUTENTICAÇÃO
EDFK32087-AFB
AEROPARTES S.A.
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
-228-

En base a todo lo precedente, se puede afirmar que el "Instructor del Sistema de Armamentos", Sr. Clodoaldo Francisco de Souza, presentado por Aeropartes S.A., no puede ser considerado por dos motivos:

i. NO ESTA RECONOCIDO EN LA ANAC COMO TECNICO CAPACITADO.
ii. LA DOCUMENTACION PRESENTADA NO ES AUTÉNTICA, NO CORRESPONDE A LA DOCUEMNTACIÓN EMITIDA POR LA ANAC.

En efecto, en lo que respecta al criterio en cuestión, la firma indebidamente adjudicada tampoco cumple con el mismo, situación fácilmente comprobable, que, sin embargo, ha sido omitida por el Comité de Evaluación.

HABILITACIÓN DEL SOPORTE TÉCNICO DE AEROPARTES S.A. PARA REALIZAR LOS SERVICIOS SOLICITADOS:

En el presente apartado demostraremos que Cruzeiro Taxi Aéreo, soporte técnico de Aeropartes S.A. no posee las habilitaciones para la reparación de los componentes que dice realizar, y que la misma convocante lo afirma en el Informe de Evaluación.

En el PBC, pagina 6, (b) Experiencia y Capacidad Técnica, se establece que:

Para la revisión y reparación de la transmisión, el oferente o su soporte técnico, deberá Presentar evidencia documentada de ser un taller autorizado y certificado por el fabricante o autoridad aeronáutica civil, a fin de realizar la revisión general y reparación de la transmisión.

No cabe duda alguna respecto a la exigencia establecida en el PBC. Se exige que la "Revisión General" de la transmisión sea realizada por un taller habilitado. En el Acta de Apertura de Ofertas, hemos dejado constancia del incumplimiento de AEROPARTES S.A al respecto. En respuesta de dicha observación, a fojas 19 del Informe de Evaluación, se indica que:

"La revisión general de la trasmisión lo realizará el soporte técnico de la empresa AEROPARTES S.A., quien es la empresa CRUZEIRO S.A, en el caso de encontrarse alguna discrepancia durante la revisión de la misma, el conjunto de la trasmisión deberá ser reemplazado en la modalidad Exchange"

Es decir, tanto el oferente Aeropartes S.A., como el propio "Comité de Evaluación" realizan las afirmaciones de que Cruzeiro Taxi Aéreo está habilitada para realizar "la revisión y reparación de la transmisión". A seguir demostraremos que Cruzeiro Taxi Aéreo NO está habilitada para realizar tal tarea, así como las demás tareas que solicita el PBC.

En la oferta, folios 111 y 112 se declara el "Certificado de Organización de Mantenimiento" de CTA-manutencao Aeronautica E Logistica Cruzeiro Taxi Aéreo S/A". A efectos de verificar si esta es auténtica, accedemos a la página web de la ANAC para obtener todos los documentos de las habilitaciones de esta empresa. Esta información se publica en Brasil.

Pasos para verificar en la página web de la ANAC las habilitaciones reales de una empresa:

1. https://sistemas.anac.gov.br/certificacao/AvGeral/AIR145Processos.asp
2. Hacer click en "Bases de Manutenção (por UF/Cidade)"
3. Click en "MG"
4. Click en "Juiz de Fora"
5. Click en "CRUZEIRO T. AÉREO JUIZ DE FORA". Se lleva a la página que está en el **Anexo 30** donde se muestran todas las habilitaciones.
6. Click en "Lista de Capacidade: Arquivo da Lista de Capacidade". Se obtiene el **Anexo 31** donde se listan los componentes que esta empresa está autorizada a realizar. En la sección "RELAÇÃO DE COMPONENTES / AERONAVES E SERVIÇOS ESPECIALIZADOS" se listan todos los componentes de las aeronaves que Cruzeiro Taxi Aéreo puede intervenir.
7. Click en "EO: ArquivodaEO" y se obtiene las "Especificaciones Operativas" adjuntas en el **Anexo 32**.

Por ley toda empresa brasilera debe obligatoriamente exhibir en sus dependencias estos tres documentos que se encuentran en la web. En la oferta de Aeropartes S.A. solo se acompaña el documento denominado "Certificado de Organización de Mantenimiento" (como referencia este se obtiene haciendo click en "COM: 9610-03/ANAC") en los folios 111 y 112. Esta es otra evidencia de:

i. la omisión presumiblemente intencional de información por parte de Aeropartes S.A.,
ii. la responsabilidad de la Convocante configurada por la fata de la debida diligencia en de verificar la documentación relevante la cual es de dominio público. NO implica costos ni gestión, más que tener acceso a internet.

Las conclusiones de la documentación publica obtenida de la página web de la ANAC son:

Primero: Cruzeiro Taxi Aéreo NO está habilitada para realizar "la revisión general de la trasmisión". Sigue la demostración. En el **Anexo 31**, "ESPECIFICAÇÕES OPERATIVAS DA ORGANIZAÇÃO DE MANUTENÇÃO", la ANAC determina específicamente las tareas permitidas para realizar reparaciones en cada uno de los componentes especificando hasta el número de parte de cada uno. Solo lo que este listado se permite. Lo que no este listado no se permite. Estas listas de licitaciones de capacidades también lo hacen la DINAC, es un estándar mundial en la aviación. La convocante, los miembros del "Comité de Evaluacion", siendo y declarándose profesionales aeronáuticos capacitados, tienen conocimiento claro de estos conceptos. Ellos saben que para decir que la empresa adjudicada está habilitada para realizar un trabajo, este trabajo debe de ser permitido en las "Especificaciones Operativas", que tanto una empresa paraguaya como una empresa brasilera lo debe de tener. Basta solo buscarla.

Vamos a la sección "RELAÇÃO DE COMPONENTES / AERONAVES E SERVIÇOS ESPECIALIZADOS" luego al sub cuadro "3. CATEGORIA ACESSÓRIOS". En este cuadro no se lista ningún componente de la aeronave objeto del llamado, AS350B. Por lo cual Cruzeiro Taxi Aéreo no está habilitada a reparar NINGUN componente de los AS350B, que es justamente lo que solicita el Pliego de Bases y Condiciones (CONJUNTO DE LA TRASMISIÓN; Numero de Parte: 350A37000305; tarea de REVISIÓN GENERAL, REPARACIÓN O EXCHANGE).

Es más, al observar el cuadro de componentes a reparar del fuselaje, a seguir, ninguno de estos este listado en la "RELAÇÃO DE COMPONENTES / AERONAVES E SERVIÇOS ESPECIALIZADOS", por lo cual no es posible que Cruzeiro Taxi Aereo ejecute estos ítems del PBC:

Ítem	Descripción	N° de parte	Cant.	Requerimiento
4	SERVO ACTUATOR	SC5081	1	OVERHAUL O EXCHANGE
5	SERVO ACTUATOR	SC5081	1	OVERHAUL O EXCHANGE
6	SERVO ACTUATOR	SE5082	1	OVERHAUL O EXCHANGE
7	SERVO ACTUATOR TRASERO	AC67032	1	OVERHAUL O EXCHANGE
8	MOTOR ELECTRICAL	47750A	1	REVISIÓN Y REEMPLAZO
9	WHEEL BLOWER	95-544-576	1	REVISIÓN Y REEMPLAZO
10	FAN SUPPORT	350A53-1052-03		REVISIÓN Y REEMPLAZO
11	VIBRATION ABSORBER ASSY	704A33-633-20851	1	REVISIÓN Y REEMPLAZO
12	VIBRATION ABSORBER ASSY	704A33-633-20851	1	REVISIÓN Y REEMPLAZO
13	VIBRATION ABSORBER ASSY	704A33-633-20851	1	REVISIÓN Y REEMPLAZO
14	CONJUNTO DE LA TRASMISIÓN	350A37000305	1	REVISIÓN GENERAL, REPARACIÓN O EXCHANGE

Con esta lectura basta con determinar que la oferta realiza afirmaciones falsas de capacidades inexistentes por parte de Aeropartes S.A. y su soporte técnico Cruzeiro Taxi Aéreo.

Segundo: En el **Anexo 32**, se mencionan las limitaciones operativas de "CRUZEIRO TÁXI AÉREO S/A" en las intervenciones del motor Turbomecca "Arriel 1B" objeto del presente llamado. En portugués se lee:

- TURBOMECA – Modelos (Models): Arriel 1B / Arriel 1D / Arriel 1D1 (Exceto revisão geral, banco de provas, HSI e limitado às inspeções conforme previsto no Programa de Manutenção do fabricante e ações corretivas de mesma complexidade)

Traducción en español:

- TURBOMECA – Modelos (Models): Arriel 1B / Arriel 1D / Arriel 1D1 (Excepto la revisión general, banco de pruebas, HSI, limitado a inspecciones conforme previsto en el Programa de Manutención del fabricante y acciones correctivas de la misma complejidad)

El PBC, solicita las siguientes tareas en dicho motor Arriel 1B.

Ítem	Descripción	N° de parte	Cant.	Requerimiento
1	START DRAIN VALVE	174078030	1	OVERHAUL O EXCHANGE
2	DRAIN VALVE	174126090	1	OVERHAUL O EXCHANGE
3	FCU	164548660	1	EXCHANGE
19	APLICACIÓN DEL BOLETÍN TU347 AL MOTOR ARRIEL 1B	4027	1	DESMODULACIÓN Y MODULACIÓN O EXCHANGE DEL MÓDULO 2Y 3

Para ninguna de estas tareas Cruzeiro Taxi Aéreo está habilitada por su autoridad aeronáutica para realizar. El término "Overhaul" es equivalente al termino en portugués "revisão geral" o su traducción en español "revisión general". Entonces esta empresa NO está habilitada para realizar estos trabajos solicitados en el PBC.

Conclusión: Por los puntos Primero y Segundo arriba afirmamos que esta empresa se ha presentado para realizar trabajos que no está legalmente habilitada por su autoridad para realizar. Constituyéndose Aeropartes S.A. en connivente de esta irregular situación, RESPECTO DE LO CUAL SOLICITAMOS EXPRESAMENTE LA CORRESPONDIENTE INVESTIGACIÓN.

En efecto, la firma indebidamente adjudicada, no cumple el requisito de "(b) Experiencia y Capacidad Técnica" donde se establece que *"El oferente o su soporte técnico: deberán proporcionar el documento por el cual se demuestra que el mismo es un taller autorizado y con habilitación vigente por la autoridad aeronáutica de su país de origen o el fabricante para realizar los servicios requeridos, y que demuestre experiencia en el ramo, en lo concerniente a reparación mayor de componentes y mantenimientos de Helicópteros UH-50 Esquilo/AS-350B y series", pues no puede tener legalmente experiencia en "en lo concerniente a reparación mayor de componentes de Helicópteros UH-50 Esquilo/AS-350B y series"*

1. **AUTORIZACIÓN DE COMPOENDE AERONAUTICA LTDA:**

Para dar cumplimiento a lo exigido por el PBC, Pagina 6, *"(b) Experiencia y Capacidad Técnica", condición: "Para la realización de los Ensayos No Destructivos (END), el oferente o su soporte técnico deberá presentar evidencia documentada de ser una empresa o centro* autorizado y con habilitación vigente por la Autoridad Aeronáutica Civil o el fabricante". Aeropartes S.A. presenta en su oferta documentos de "Compoende Aeronautica LTDA" como la empresa que le dará el soporte para realizar estos trabajos. Iremos demostrando que todos estos documentos no son relevantes y que no está autorizada de ninguna forma, es decir, que no acreditan la experiencia requerida:

i. *Contrato entre "Compoende Aeronautica LTDA" y Cruzeiro Taxi Aéreo encontrado en los Folios 10, 11 y 12:* El contrato se encuentra VENCIDO. Pues el mismo fue firmado el día 8 de diciembre del 2015, y en la cláusula VII se establece una única renovación por un periodo de 24 meses, lo que fenece exactamente el día 8 de diciembre del 2019. Siendo la ejecución del llamado un contrato plurianual, ya en sí mismo resulta de un incumplimiento de la oferta. Además, dentro del contrato, este NO especifica que el acuerdo se extiende para la Republica del Paraguay.

i. *Declaración de Acuerdo Soporte:* El documento presentado en el Folio 9, menciona que este se basa en el acuerdo existente firmado en el 2015 y renovado en el 2017 (contrato mencionado en el ítem "i" arriba). Este acuerdo es invalido por dos motivos: (1) se basa en un contrato vencido, donde gran parte del servicio solicitado en el llamado será ejecutado en el 2020 periodo de inexistencia del contrato; y (2) la nota presentada por Helitactica proveniente de Compoende firmado por el Sr. Nelson Do Val Lacerda lo niega directa y categoricamente. Entonces no es válido tal acuerdo.

i. Todos los documentos relacionados al Sr. Nelson Do Val Lacerda y su empresa Compoende Aeronautica LTDA incluidos en la oferta de Aeropartes S.A., no pueden ser considerados, pues han sido incluidos intencionalmente para engañar a la convocante. Estos son los folios: 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 213, 214, 215, 218,219, 220, 221, 222, 213, 224, 225,226, 227, 228, 229.

i. El certificado de OMA de la empresa "Compoende Aeronautica del Paraguay S.A. OMA 032", en el folio 134, presumiblmente ha sido colocado con la sola intención de engañar a la convocante, o al menos confundir, pues no consta ninguna autorización de dicha empresa a Aeropartes S.A. En el Anexo 12 incluido en nuestra protesta original, el propietario Nelson Du Val Lacerda NIEGA haber extendido la autorización a Aeropartes S.A., para que no queda duda alguna. Aeropartes S.A., al incluir en su oferta la documentación de una empresa que NO le ha autorizado, entendemos que no podría tener otro propósito que el de engañar a la convocante y atribuirse capacidades con las que no cuenta.

- Conclusión: Aeropartes S.A. o Cruzeiro Taxi Aereo no tienen ninguna autorización de "Compoende Aeronautica del Paraguay S.A." o de "Compoende Aeronautica LTDA" para el presente llamado, inclumpliendo el requisito del PBC PBC, Pagina 6, "(b) Experiencia y Capacidad Técnica: Para la realización de los Ensayos No Destructivos (END), el oferente o su soporte técnico deberá presentar evidencia documentada de ser una empresa o centro autorizado y con habilitación vigente por la Autoridad Aeronáutica Civil o el fabricante".

EXPERIENCIA PREVIA EN INSPECCIONES DE 12 AÑOS DE AEROPARTES S.A.

En el PBC, Pagina 6, (b) Experiencia y Capacidad Técnica, se solicita que *"El oferente o su soporte técnico: deberá proporcionar evidencia documentada de servicios de Inspección de 12 años ejecutados en el Helicópteros UH-50 Esquilo/AS-350B series".*

En la oferta de Aeropartes S.A., folios 117, 120, 121 y 122, aporta la documentación de una empresa la cual que realizaría posibles trabajos de inspecciones de 12 años. En la oferta de Aeropartes S.A. NO CONSTA ninguna evidencia de que ese contrato se haya ejecutado, pues no se aportan ninguna de las informaciones financieras usuales en las presentaciones de ofertas:

i. Facturas conformadas por el supuesto cliente donde se especifiquen los servicios objeto de este llamado.
ii. Declaraciones de conformidad de los trabajos ejecutados.

Es decir, que aquí la Convocante asumió como experiencia verdadera, el solo aporte de un contrato contingente a un trabajo, cuando no se especifica valor comercial, facturas, certificado de conformidades, etc. Lo que mencionamos es normal, es practica en todos los PBCs de la misma convocante. Resulta llamativa la benevolencia con la que ligeramente la Convocante evalua y acepta docuentaciones de Aeropartes S.A.

Ahora pasamos a exponer las consideraciones y hechos que denotan que los hechos mencionados en el contrato no pueden haber ocurrido en la realidad:

El contrato menciona el helicóptero AS350B matricula PT-HNX. El contrato está fechado de 21 de enero del 2019. La Constancia Complementar en el folio 117 no está fechada, pero la autenticación de la firma es ilegible en su fecha, y la traducción en español tampoco menciona la fecha.

Al realizar una consulta al Registro Aeronautico Brasilero de la siguiente forma:

1. Click en el link: https://sistemas.anac.gov.br/aeronaves/cons_rab.asp
2. Completar en el campo la matricula PT-HNX conforme el **Anexo 33**
3. Click en el botón "Pesquisar" y generara el resultado en el **Anexo 34.**
4. Click en el botón "versao para Impresao" y generara el resultado en el **Anexo 35.**

En cualquiera de los **Anexos 34** o **Anexo 35**, se puede conferir de que se trata efectivamente de un helicóptero "Modelo: HB-350B" igual al del objeto de este llamado. Pero el campo importante es el que dice "Data de Validade da IAM: 15/12/16". La traducción de esto es que el "vencimiento de la última inspección anual de mantenimiento ha sido el 15 de diciembre del 2016" y desde entonces la aeronave esta inoperativa con su Certificado de Aeronavegabilidad Cancelado. De hecho, ya se cumplio la fecha de la inspecion de 12 años, pues siendo el año de fabricación 1991 basta con sumarle dos periodos de 12 años y se llega al periodo 2015-2016 en que debio haber sido hecha la inspección de 12 años.

Entonces se constata que esta aeronave NO tuvo su inspección de 12 años realizada, pues de haberse realizado la I.A.M. habría sido renovada. Consequentemente Cruzeiro Taxi Aéreo NO posee ninguna experiencia previa en inspección de 12 años en base a la documentación presentada en su oferta. Como el contrato con Cruzeiro Taxi Aéreo fue celebrado el 21 de enero del 2019, para que esta experiencia sea válida, la I.A.M. debió haber sido ejecutada desde la fecha del contrato hasta el día del "Acta de Sesión Pública Virtual" fechada del 8/11/2019. Esto no ocurrió según la información indiscutible de la ANAC, por lo que resulta en contundente evidencia que Cruzeiro Taxi Aéreo no posee experiencia en la inspección de 12 años.

Para analizar todas las matrículas que constan en ese contrato, colocamos en el sistema de la ANAC, RAB-Registro Aeronautico brasilero, cada una de las matrículas, adjuntamos en los Anexos los resultados, y establecemos el cuadro abajo.

Aeronave	**Marca y modelo**	**Matricula**	**I.A.M.**	**Propietario**	**Anexo**	**Notas**
Avion	Cessna Caravan	PR-MPE	Vencida en 03/08/18	FLYAIR	Anexo 37	Aeronave accidentada
Helicoptero	AS350B	PT-HNX	Vencida en 15/12/16	JGC INTERMEDIAÇÃO DE NEGÓCIOS	Anexo 35	Aeronave de propietario diferente desde el 19/11/19
Avion	Bell 206B	PT-YUD	NO existe registro de esta matricula			Matricula FALSA
Avion	Meridian	PR-LAX	Vencida en 19/12/14	BRADESCO AUTO/RE COMPANHIA DE SEGUROS	Anexo 38	Aeronave accidentada. Transferida en 13/11/19

Las conclusiones del cuadro son las siguientes:

1. El contrato dice *"…El objeto del presente contrato es la prestación de servicios, por la contratada y la contratante, consistente en la ejecución de servicios especializados de manutención y reparos en las aeronaves de nuestra responsabilidad y propiedad, Cessna Caravan PR-MPE, AS-350B PT-HNX, Bell 206 PT-YUD, Meridian PR-LAX u otras…".* Pero al observar el cuadro arriba, solamente la aeronave matricula PR-MPE continúa siendo de la empresa FLYAIR que firma el contrato. De hecho, esta aeronave se encuentra accidentada y con su IAM vencido desde 03/08/18, antes de la firma del contrato. Cruzeiro Taxi Aéreo no pudo haber realizado ninguna inspección en esta aeronave. Además, las "ESPECIFICAÇÕES OPERATIVAS DA ORGANIZAÇÃO DE MANUTENÇÃO" de Cruizeiro Taxi Aéreo, incluidos en el **Anexo 32**, NO permite realizar trabajos a esta marca y modelo de avión.
2. Ninguna de las demás aeronaves es de esta empresa, a no ser la PR-MPE (accidentada) pertenecían a la empresa FLYAIR al momento de la firma del contrato. Esto es conocimiento de Cruzeiro Taxi Aéreo y no lo ha mencionado.
3. La aeronave matricula PR-LAX esta con su I.A.M. vencida desde 19/12/14, por lo cual Cruzeiro Taxi aéreo no pudo haber realizado inspección alguna. Además, las "ESPECIFICAÇÕES OPERATIVAS DA ORGANIZAÇÃO DE MANUTENÇÃO" de Cruizeiro Taxi Aéreo, incluidos en el **Anexo 32**, NO permite realizar trabajos a esta marca y modelo de avión.
4. La matrícula PT-YUD no existe, es falsa.

En base a los cuatro puntos mencionados más arriba, queda claro que se trata de informaciones y valoraciones que no se ajustan a la realidad, presumiblemente un contrato montado con una empresa que no opera pues, a la fecha de la firmado el contrato con la Convocante ya no poseía las aeronaves, todas estas aeronaves no operan o sufrieron accidentes, y hasta se incluyen matrículas falsas. Por donde se analice, la experiencia acreditada es falsa, no corresponde.

La nota denominada *"Constancia Complementar*" presentada en el folio 117 de la oferta de Aeropartes S.A., habla de que Aero partes ejecutó y continua a ejecutar inspecciones calendario de 12 años, mencionando varias aeronaves…" con la sola evidencia de la propia autoridad aeronáutica, queda excluida de esa constancia el helicóptero AS350B necesario para demostrar experiencia previa. Ademas carece de cualquier validez dado lo expuesto mas arriba.

La nota denominada *"Atestado de Capacitación Técnica"* incluida en el folio 124 de la oferta de Aeropartes S.A., no menciona inspecciones de 12 años. Esta nota menciona la matricula PT-HLG Esquilo, que pudiera ser un AS350B, pero al realizar la consulta en el RAB-Registro Aeronáutico Brasileiro adjunto en el **Anexo 36** constatamos que esta matricula ha sido cancelada desde el 29/10/1985 y desde entonces no consta ningún trabajo de mantenimiento de la misma en Brasil. Por lo que tampoco pudiera contar como experiencia de Inspección de 12 años de Cruzeiro Taxi Aéreo. Otra vez, un documento de contenido falso.

Como referencia, explicamos a seguir la legislación brasileña aue establece la normativa de las inspecciones de I.A.M.

En Portugues:

> *RBHA 91.409 - INSPEÇÕES (a) Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave a menos que, dentro dos l2 meses calendáricos precedentes à operação, esta aeronave: (1) [tenha feito e sido atestada uma inspeção anual de manutenção (IAM), de acordo com o RBHA 43 e com o parágrafo 91.403(i) deste regulamento, e tenha sido aprovada para retorno ao serviço por uma pessoa autorizada pela seção 43.7 daquele regulamento; ou] (2) tenha feito uma vistoria inicial para obtenção de certificado de aeronavegabilidade de acordo com o RBHA 21. Nenhuma inspeção realizada segundo o parágrafo (b) desta seção pode substituir qualquer inspeção requerida por este parágrafo, a menos que seja realizada por uma pessoa autorizada para realizar IAM e tenha sido registrada como IAM nos documentos da aeronave*

En español:

> De acuerdo a la normativa RBHA 91.409, Inspecciones (a) Excepto como previsto en el párrafo (c) de esta sección, ninguna persona podrá operar una aeronave a menos que, dentro de los 12 meses calendarios precedentes a la operación, esta aeronave: (1) (haya hecho e se haya realizado una inspección anual de mantenimiento (IAM), de acuerdo a la normativa RBHA 43 e conforme el párrafo 91.493 (i) de este reglamento, e haya sido aprobada para retorno al servicio por una persona autorizada por la sección 43.7 de ese reglamento; o (2) haya sido hecha una historia inicial para la obtención de un Certificado de Aeronavegabilidad de acuerdo con el RBHA 21. Ninguna inspección realizada de acuerdo al párrafo (b) de esta sección podrá substituir cualquier inspección requerida en este párrafo, a menos que ejecutada por una persona autorizada a realizar la IAM y haya sido registrada en los documentos de las aeronaves.

Explicación:

La IAM, Inspeccion Anual de Mantenimiento, debe ser realizada a cada 12 meses, independientemente de cuantas horas de vuelo haya realizado la aeronave en ese periodo. La DINAC en Paraguay tiene la misma normativa. Como siguiera la inspección anual fue realizada en este helicóptero AS350B Matricula PT-HNX, Cruzeiro Taxi Aéreo no posee ninguna evidencia de que tenga experiencia en la inspección de 12 años.

EXIGENCIA DEL PBC INCUMPLIDA POR AEROPARTES S.A:

No cabe duda alguna respecto a la exigencia establecida en el PBC. Se exige que la "Revisión General" de la transmisión sea realizada por un taller habilitado. En el Acta de Apertura de Ofertas, hemos dejado constancia del incumplimiento de AEROPARTES S.A al respecto. En respuesta de dicha observación, a fojas 19 del Informe de Evaluación, se indica que:

"La revisión general de la trasmisión lo realizará el soporte técnico de la empresa AEROPARTES S.A., quien es la empresa CRUZEIRO S.A, en el caso de encontrarse alguna discrepancia durante la revisión de la misma, el conjunto de la trasmisión deberá ser reemplazado en la modalidad Exchange"

Resaltamos que se trata nada más y nada menos de un sub ítem, que, según el precio referencial, representa el 28.15% (VEINTIOCHO COMA QUINCE POR CIENTO) del valor total del llamado.

Sobre el requisito en cuestión, hemos realizado una gestión que debió haber realizado el Comité de Evaluación sobre información totalmente pública.

Esto deja claro que CRUZEIRO S.A. soporte técnico de Aeropartes S.A., NO posee capacidades para realizar las tareas requeridas en el PBC que es REVISIÓN GENERAL, REPARACIÓN de la transmisión principal de esta aeronave.

La comunicación formal podrá ser obtenida, sea a solicitud de la Convocante como de la DNCP inclusive, dentro de plazos prudenciales, más resulta la inminente ejecución de un contrato indebidamente adjudicado.

Los demás incumplimientos ya demostrados más arriba son:

1. PBC, Pagina 6, (b) Experiencia y Capacidad Técnica, se solicita que "El oferente o su soporte técnico: deberá proporcionar evidencia documentada de servicios de Inspección de 12 años ejecutados en el Helicópteros UH-50 Esquilo/AS-350B series".

1. "(b) Experiencia y Capacidad Técnica: El oferente o su soporte técnico: deberán proporcionar el documento por el cual se demuestra que el mismo es un taller autorizado y con habilitación vigente por la autoridad aeronáutica de su país de origen o el fabricante para realizar los servicios requeridos, y que demuestre experiencia en el ramo, en lo concerniente a reparación mayor de componentes y mantenimientos de Helicópteros UH-50 Esquilo/AS-350B y series". NO posee habilitación para ninguno de los ítems mencionados abajo:

Ítem	Descripción	N° de parte	Cant.	Requerimiento
1	START DRAIN VALVE	174078030	1	OVERHAUL O EXCHANGE
2	DRAIN VALVE	174126090	1	OVERHAUL O EXCHANGE
3	FCU	164548660	1	EXCHANGE
4	SERVO ACTUATOR	SC5081	1	OVERHAUL O EXCHANGE
5	SERVO ACTUATOR	SC5081	1	OVERHAUL O EXCHANGE
6	SERVO ACTUATOR	SE5082	1	OVERHAUL O EXCHANGE
7	SERVO ACTUATOR TRASERO	AC67032	1	OVERHAUL O EXCHANGE
8	MOTOR ELECTRICAL	47750A	1	REVISIÓN Y REEMPLAZO
9	WHEEL BLOWER	95-544-576	1	REVISIÓN Y REEMPLAZO
10	FAN SUPPORT	350A53-1052-03		REVISIÓN Y REEMPLAZO
11	VIBRATION ABSORBER ASSY	704A33-633-20851	1	REVISIÓN Y REEMPLAZO
12	VIBRATION ABSORBER ASSY	704A33-633-20851	1	REVISIÓN Y REEMPLAZO

13	VIBRATION ABSORBER ASSY	704A33-633-20851	1	REVISIÓN Y REEMPLAZO
14	CONJUNTO DE LA TRASMISIÓN	350A37000305	1	REVISIÓN GENERAL, REPARACIÓN O EXCHANGE
15	FILTRO HIDRAULICO	704A34621-006	1	REEMPLAZO
16	FILTRO DE LA TRASMISIÓN	56852-1	2	REEMPLAZO
17	FILTRO DE ACEITE DEL MOTOR	9560158180	2	REEMPLAZO
18	FILTRO DE COMBUSTIBLE	402A12-4	2	REEMPLAZO
19	APLICACIÓN DEL BOLETÍN TU347 AL MOTOR ARRIEL 1B	4027	1	DESMODULACIÓN Y MODULACIÓN O EXCHANGE DEL MÓDULO 2Y 3
20	ACEITE DEL MOTOR	SIN NÚMERO	1	REEMPLAZO

1. El cumplimiento de la IAO 18.1 (a) Para la Provisión de Repuestos Nuevos, Reparados o de modalidad de Intercambio (Exchange), se deberá contar con la Autorización del Fabricante, Representante o Distribuidor. El oferente o su soporte técnico deberá presentar una habilitación vigente de la Autoridad Aeronáutica Civil para la ejecución de los servicios solicitados en la Aeronave.

De acuerdo la misma oferta de Aeropartes S.A., esta empresa declara como Marca lo que esta transcripto en este cuadro.

Ítem	Descripción	N° de parte	Cant.	Requerimiento	MARCA
1	START DRAIN VALVE	174078030	1	OVERHAUL O EXCHANGE	Turbomecca
2	DRAIN VALVE	174126090	1	OVERHAUL O EXCHANGE	Turbomecca
3	FCU	164548660	1	EXCHANGE	Sagfran/Turbomecca
4	SERVO ACTUATOR	SC5081	1	OVERHAUL O EXCHANGE	Dunlop
5	SERVO ACTUATOR	SC5081	1	OVERHAUL O EXCHANGE	Dunlop
6	SERVO ACTUATOR	SE5082	1	OVERHAUL O EXCHANGE	Dunlop
7	SERVO ACTUATOR TRASERO	AC67032	1	OVERHAUL O EXCHANGE	Dunlop
8	MOTOR ELECTRICAL	47750A	1	REVISIÓN Y REEMPLAZO	Eurocopter
9	WHEEL BLOWER	95-544-576	1	REVISIÓN Y REEMPLAZO	Eurocopter
10	FAN SUPPORT	350A53-1052-03		REVISIÓN Y REEMPLAZO	Eurocopter

11	VIBRATION ABSORBER ASSY	704A33-633-20851	1	REVISIÓN Y REEMPLAZO	Eurocopter
12	VIBRATION ABSORBER ASSY	704A33-633-20851	1	REVISIÓN Y REEMPLAZO	Eurocopter
13	VIBRATION ABSORBER ASSY	704A33-633-20851	1	REVISIÓN Y REEMPLAZO	Eurocopter
14	CONJUNTO DE LA TRASMISIÓN	350A37000305	1	REVISIÓN GENERAL, REPARACIÓN O EXCHANGE	Eurocopter
15	FILTRO HIDRAULICO	704A34621-006	1	REEMPLAZO	Eurocopter
16	FILTRO DE LA TRASMISIÓN	56852-1	2	REEMPLAZO	Eurocopter
17	FILTRO DE ACEITE DEL MOTOR	9560158180	2	REEMPLAZO	Eurocopter
18	FILTRO DE COMBUSTIBLE	402A12-4	2	REEMPLAZO	Eurocopter
19	APLICACIÓN DEL BOLETÍN TU347 AL MOTOR ARRIEL 1B	4027	1	DESMODULACIÓN Y MODULACIÓN O EXCHANGE DEL MÓDULO 2Y 3	Safran/Turbomecca
20	ACEITE DEL MOTOR	SIN NÚMERO	1	REEMPLAZO	Eurocopter

La oferta de Aeropartes S.A. no consta la autorización de las siguientes empresas:

a. Eurocopter o Airbus Helicopter.
b. Turbomecca o Safran Helicopter Engines.
c. Safran/Turbomecca Helicopter Engines.
d. Dunlop.

Queda evidenciado el incumplimiento de la firma respecto a la clara condición del PBC.

Por lo tanto, en base a lo expuesto solicitamos:

Especial verificación de los extremos precedentes, que a nuestro leal saber y entender representan graves irregularidades y ameritan una profunda y minuciosa investigación por parte de la autoridad controladora de la regularidad de las contrataciones.

ACUMULACIÓN DE CASOS:

No aplica.

ANTECEDENTES/PEDIDOS DE INFORME:

No aplica.

NOTIFICACIONES:

No aplica.

CONTESTACIONES:

No aplica.

ANÁLISIS:

El denunciante bajo protección de identidad, recurre contra la Resolución N°291/19 a través de la cual resuelve la adjudicación del llamado LPN N°18/2019, recaída a favor de la firma AEROPARTES S.A. Manifiesta que la adjudicación recayó sobre una firma que no da cumplimiento a la totalidad de las especificaciones técnicas requeridas en el Pliego de Bases y Condiciones. Por otro lado, menciona que la adjudicada ha hecho afirmaciones falsas en su oferta.

Agrega, que en fecha 15 de enero fue presentada la denuncia y se ordenó su cierre directo en atención a que se encontraba en trámite una protesta. En tal sentido, indica que en razón a que la protesta se encuentra finalizada, proceden a reiterar la denuncia.

Conforme ha señalado el denunciante, efectivamente, mediante Resolución DNCP N°1.184/20 de fecha 18 de marzo de 2020, la Dirección Nacional de Contrataciones ha dispuesto hacer lugar a la protesta promovida por la firma HELITACTICA S.A. contra la adjudicación realizada a favor de la firma AEROPARTES S.A. y, en consecuencia, anular la adjudicación a favor de AEROPARTES S.A., ordenando se retrotraiga el proceso a la etapa de evaluación de ofertas.

Ahora bien, es importante resaltar que, visto el Sistema de Información de Contrataciones Públicas, se constata que en fecha 27 de marzo de 2020, el Comando en Jefe UOC 1 – Ministerio de Defensa Nacional recurrió la Resolución DNCP N°1.184/20, la cual se dio apertura mediante la Resolución DNCP N°1380/20 de fecha 30 de marzo de 2020.

Así las cosas, teniendo en cuenta que tanto la denuncia como el recurso de reconsideración refieren al mismo procedimiento de contratación sobre supuestas afirmaciones falsas en la oferta y el supuesto incumplimiento de las especificaciones técnicas por parte de la firma adjudicada, es menester tener en cuenta, la inviabilidad de llevar adelante simultáneamente varios procesos administrativos, en consideración que, cualquier resolución que haya de dictarse respecto a uno, puede producir efectos de cosa juzgada en el otro, resultando improcedente la apertura de una investigación de oficio en tales términos y a fin de evitar resoluciones contradictorias.

En este orden de cosas y bajo los argumentos expuestos precedentemente corresponde el Cierre del Caso N°79, indicando al denunciante que debe estar a las resultas del procedimiento de la Reconsideración instaurada, haciendo la salvedad que de surgir hechos o elementos nuevos actuaremos en el ámbito de nuestra competencia.

De conformidad al protocolo de aplicación de medidas preventivas ante el riesgo de expansión del coronovirus (covid-19) en los Organismos y Entidades del Estado[2] el presente dictamen ha sido emitido por medios remotos de comunicación.

Abg. MANUELA CRISTALDO
Dirección Jurídica – DNCP

Abg. MARIA EUGENIA OTAZO APONTE
Directora Jurídica – DNCP

[2] Decreto N°3442 de fecha 9/03/2020, Resolución Secretaría de la Función Pública Nº146/2020.