

RECURSO :

ILUSTRÍSSIMO SENHOR PREGOEIRO DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA
DO ESTADO DO MARANHÃO - ALEMA

PREGÃO ELETRÔNICO N° 02/2019
Processo n° 0912/2019-ALEMA

AEROTOP TAXI AÉREO LTDA – EPP, inscrita no CNPJ nº 06.180.439/0001-20, com sede na Rua Hildemar Maia s/n – Aeroporto Internacional de Macapá, vencedora do item 02, representada por seu Procurador Rodrigo de Jesus Récio, CI nº 056023 PTC-AP, CPF nº 741.423.722-20, vem à presença de Vossa Senhoria apresentar nos termos da legislação vigente, em especial à Lei 10.520, de 17/07/2002 artigo 4º inciso XVIII e do Decreto 5.450, de 31/05/2005, e subsidiariamente, a Lei 8.666, de 21/06/1993, combinado com as disposições editalícias, apresentar tempestivamente

RECURSO ADMINISTRATIVO

Em face da decisão de HABILITAÇÃO E CLASSIFICAÇÃO da empresa HERINGER TAXI AÉREO LTDA, no Pregão Eletrônico 02/2019 - ALEMA, nos grupos 01 e 02, o que faz a partir dos fatos e fundamentos que passa a expor:

1. A TEMPESTIVIDADE

Destaca-se, ab initio, a tempestividade do presente recurso, em razão de o presente prazo ter sido aberto no sítio COMPRASNET em 26 de Setembro de 2019. Nesse contexto, o art. 26 do Decreto 5.450/05 estabelece que o prazo para apresentação das razões de recurso administrativo encerrar-se-á depois de transcorridos 03 (três) dias úteis após a sua manifestação. Dessa forma, forçoso concluir por sua plena tempestividade.

2. RESUMO DOS FATOS

A empresa HERINGER TAXI AÉREO LTDA foi classificada e habilitada para os Lotes 1 e 2 do Pregão Eletrônico 02/2019 - ALEMA, sem, contudo, cumprir as determinações do Edital e do Termo de Referência relativas à capacidade técnica. Nessa senda, a Recorrente oportunamente traz à lume as questões de fato e de direito que desautorizam a classificação e a habilitação da Recorrida.

3 – COMPROVAÇÃO RADAR

O método que a Heringer Táxi Aéreo utilizou para comprovação do RADAR METEOROLÓGICO MULTICOLOR está incorreto. A recorrida comprovou que as aeronaves PT-OJA e PT-OOT dispõem do equipamento por meio de registros de remoção e instalação datados em 11/05/1988 e 28/10/1988. Tais registros são considerados REGISTROS SECUNDÁRIOS, portanto, não aceito pela ANAC.

Para comprovação que as aeronaves dispõem dos equipamentos, a ANAC pede que seja comprovada da seguinte forma:

- ♣ Cópia de manual de voo (AFM ou equivalente) que comprove a configuração prevista pelo fabricante da aeronave; ou
- ♣ Cópia de SEGVOO 001 (Formulário F-400-04) de registro de alteração da aeronave via Certificado Suplementar de Tipo (informar número do CST) e autorização de uso do mesmo; ou
- ♣ Cópia de SEGVOO 001 (Formulário F-400-04) de registro da alteração da aeronave via aprovação de campo.

Acompanhado dessa comprovação, no Manual de Operação da aeronave (AFM, POH, etc), deve ser incluído (ou já de fábrica) na seção IX – SUPPLEMENTS. No documento enviado como tentativa de comprovação do radar meteorológico da aeronave PT-OJA, encontra-se um registro de remoção e instalação do equipamento BENDIX RADAR RT-161A de o P/N 4001018-6108. Em uma simples consulta no GOOGLE, pode-se constatar que o referido equipamento, trata-se de uma Antenna RT (Receiver-Transmitter) e não de um “RADAR METEOROLÓGICO MULTICOLOR” conforme exige o Termo de Referência. Portanto Sr Pregoeiro, a empresa recorrida não comprovou que a aeronave PT-OJA possui radar meteorológico multicolor e muito menos que ambas as aeronaves estão com o radar instalado na aeronave corretamente, conforme exigência da ANAC e deste certame. A fim de obter esclarecimentos, o pregoeiro pode solicitar para a ANAC por meio da GTAR/DF no número (61) 3314-4518 ou pelo e-mail gtar.df@anac.gov.br Requer que seja apresentado as comprovações conforme exigido pela ANAC e também o SUPPLEMENT MANUAL do radar.

4 – DECLARAÇÃO DE POSSE DAS AERONAVES

A recorrida apresentou declaração de posse das aeronaves PT-OJA e PT-OOT por meio do documento DECLARAÇÃO DE POSSE DE AERONAVES no qual cita que as informações de proprietário e operador podem ser obtidos através de consulta do sistema RAB da ANAC. Em consulta, verificamos que a aeronave PT-OJA pertence a HERINGER TURISMO LTDA-ME com situação no rab como ARRENDAMENTO OPERACIONAL.

A recorrida não apresentou o CONTRATO DE ARRENDAMENTO VÁLIDO.

Este pregoeiro pode promover diligência por meio de ofício a Gerencia Técnica do Registro Aeronáutico Brasileiro – GTRAB, no e-mail rab@anac.gov.br para ter ciência se existe contrato de arrendamento válido.

5 – QUALIFICAÇÃO DA TRIPULAÇÃO – EXAME INICIAL OU PERIÓDICO NO MODELO C90

A recorrida declarou possuir em seu quadro permanente de funcionários, comandantes e copilotos regulamente licenciados no termos do Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica RBHA nº 61 com habilitação compatível com o tipo da aeronave ofertada, devendo os comandantes indicados possuírem no mínimo 1500 (mil quinhentas) horas total de voo, sendo obrigatoriamente 500 (quinhentas) horas em comando no equipamento que irá operar, porém a recorrida não apresentou comprovação das 500 horas em comando do equipamento dos tripulantes. Outro fato importante a destacar, é que uma empresa certificada pela ANAC para operar comercialmente, deve seguir o cumprimento dos RBAC 119 e 135. O RBAC 61 trata apenas de licenças, habilitações e certificados para pilotos, e não dos cumprimentos exigidos pela ANAC para uma empresa de táxi aéreo operar. O RBAC 135 em sua seção 135.341, determina que uma empresa deve estabelecer um programa de treinamento aprovado para pilotos. O Programa deve garantir que os pilotos sejam adequadamente treinados para atender aos requisitos de conhecimento e de prática requeridos pelas seções 135.293 e 135.301. Para elaboração e efetivação do programa de treinamento operacional, a ANAC dispõe de uma INSTRUÇÃO SUPLEMENTAR – IS 135-003 que está em sua revisão C de 19 de julho de 2018. Essa Instrução Suplementar determina em seu item 5.2.5.5.3 que os treinamentos devem seguir por famílias de modelos conforme tabela constante no item 5.2.5.5.3.1.

Diante disso, a recorrida tem que realizar treinamento e exames na família Beech/Textron, modelos B-65, 99, 90, 100 ou 200 a cada 12 meses calendáricos, conforme determina a seção 135.293 do RBAC 135. Para comprovação requer-se que a recorrida comprove o requerido na seção 135.293 por meio de Fichas de Avaliação de Pilotos, FAP 04.2, no modelo C90 ou superior (100 ou 200) dos últimos 12 meses para os tripulantes de seu quadro, conforme juntado na documentação de habilitação deste certame. Citamos:

♣	ROGERIO	CARNEIRO	HERINGER		
♣	BRUNO	CARDOSO	VARELA		
♣	EDUARDO	GONCALVES	MACHADO		
♣	WILKER	CORREIA	RUFINO	FERREIRA	
♣	DAVID	MARINHO	DA	SILVA	
♣	NICOLAS	DE	SOUZA	MARTINS	
♣	DERCIO	RODOLFO	PIVA	DA	SILVA
♣	JEFERSON	DA	SILVA	SIBELLINO	
♣	WESLEY	BRETANHA	JUNKER		

Outros requisitos importantes que uma empresa regulada pela ANAC deve cumprir, são o previsto nas seções 135.297 e 135.299. O 135.297 determina que uma empresa somente pode utilizar um piloto em

comando em voo IFR se dentro dos 6 meses calendários, o piloto tiver sido aprovado em um exame de proficiência em voo por instrumentos aplicado por um servidor designado pela ANAC ou examinador credenciado. Para comprovação requer-se que a recorrida comprove o requerido na seção 135.297 por meio de Fichas de Avaliação de Pilotos, FAP 06, dos últimos 6 meses para os tripulantes de seu quadro que exercem a função de piloto em comando. O 135.299 determina que uma empresa somente pode utilizar um piloto em comando se, dentro dos 12 meses calendários, o piloto tiver sido aprovado em um exame aplicado por um servidor designado pela ANAC ou examinador credenciado.

Para comprovação requer-se que a recorrida comprove o requerido na seção 135.299 por meio de Fichas de Avaliação de Pilotos, FAP 14, dos últimos 12 meses para os tripulantes de seu quadro que exercem a função de piloto em comando.

Caso a empresa envie as FAPs dos exames assinados por examinador credenciado, requer-se que seja enviado o OFÍCIO DE CREDENCIAMENTO DA ANAC para o MODELO C90. Vale lembrar, sr pregoeiro, que se a empresa não esta apta a operar segundo as regras do RBAC 135, não poderá prestar serviço para este órgão, caso o tripulante não obedeça aos requisitos constantes no RBAC 135 e IS 135-003.

6 – PESO E BALANCEAMENTO DAS AERONAVES C90 – PT-OJA E PT-OOT

As aeronaves C90 (PT-OJA, PT-OOT) da Heringer táxi aéreo, não possuem manifesto de carga (peso e balanceamento) segundo o manual do fabricante, aprovado em MGO conforme determina a IS 135-002 em seu item 6.9.1. Os manifestos de carga utilizados pela recorrida estão em desacordo com o manual do fabricante, portanto, estão sendo utilizados de forma irregular. A ANAC, por meio da GTCE (Gerencia Técnica de Certificação), indeferiu e arquivou a proposta de revisão 11 do MGO da Heringer táxi aéreo, conforme Ofício nº 2190/2019/GTCE/GOAG/SPO-ANAC, que pode ser consultado através do link: https://sistemas.anac.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_documento_consulta_externa.php?9LibXMqGnN7gSpLFOOgUQFziRouBJ5VnVL5b7-UrE5QXF0sA2PqpaO69nP-6nj9XTKs0fLAsis39ustqg_RiqdDunOykg9MallNwxTBOruB823s46su5Ck1W77uBVeuk

Em nova proposta de revisão, a ANAC informou não conformidades a respeito do peso e balanceamento do modelo de aeronave em questão. O manifesto de carga que a Heringer Táxi Aéreo utiliza, apresenta um BRAÇO fixo associado ao tanque de combustível, o qual não existe, pois a posição do centro de gravidade do combustível varia conforme a quantidade de combustível que é inserida na aeronave. Diante disso, o fabricante determina o uso de uma tabela constante na página 6-8 do Manual de Operações, na qual informa o MOMENTO de acordo com o PESO do combustível abastecido. A partir daí, pode-se achar o BRAÇO. Outro ponto a destacar, é o BRAÇO utilizado pela empresa para as posições do bagageiro traseiro e o passageiro na posição 7 (QTU). Segundo o Manual do fabricante, o BRAÇO do bagageiro é 7,035 M (277 IN) e

o que está sendo utilizado no manifesto de carga da recorrida é 6,985 (275 IN) e o BRAÇO da posição do passageiro 7 (QTU) é 7,239 M (285 IN) e o que está sendo utilizado no manifesto da recorrida é 7,035 M (277 IN). Vale destacar que o fabricante determina um valor para START FUEL, TAXI FUEL and TAKE-OFF FUEL de 60 libras. O atual manifesto da recorrida não contempla essa informação, o que faz a o tripulante fazer um cálculo inexato do balanceamento da aeronave. A ANAC por meio da GTCE enviou 16 NÃO CONFORMIDADES DO MGO DA RECORRIDA, dentre elas consta o questionamento sobre as 60 libras para para START FUEL, TAXI FUEL and TAKE-OFF FUEL. O documento (FOP 224) enviado pela anac pode ser consultado pelo endereço: https://sistemas.anac.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_documento_consulta_externa.php?9LibXMqGnN7gSpLFOOgUQFziRouBJ5VnVL5b7-UrE5TEbm39_n-q2G7N1vv4IpzSRPWnC3HuADdqTObdXhHe4ITN13GOT3KZOFwB5HL73hsS_0hoGZI79nYjvpzcvpus

Mais um ponto a destacar, é que o atual manifesto da recorrida não contempla o PESO MÁXIMO DE POUSO. O que garante que o comandante realize um pouso DENTRO DOS LIMITES ESTRUTURAIS, já que não realiza o cálculo de peso e centro de gravidade? Diante dessas informações, há a evidência que a empresa recorrida está infringindo as regras do RBAC 135 em sua seção 135.63(c), colocando em risco a segurança de voo devido ao desbalanceamento da aeronave, já que a empresa não tem a capacidade de calcular com precisão se a aeronave está dentro do envelope. Nos admira que a empresa recorrida, tão preocupada em seu recurso no que tange ao peso e balanceamento que apresentamos DE ACORDO COM O MANUAL DA AERONAVE, faça uso de um manifesto de carga em TOTAL DESACORDO COM O PREVISTO PELO FABRICANTE. A empresa recorrida não pode alegar que o manifesto de carga utilizada por ela, está aprovado pelo MGO, pois a IS 119-004 da ANAC, diz em seu item 6.9.4 o seguinte:

“6.9.4 - O conteúdo dos documentos, manuais, programas, etc., independentemente de terem sido aprovados ou aceitos pela ANAC, são de inteira responsabilidade do operador. “

Provado que a empresa HERINGER TÁXI AÉREO LTDA descumpriu o estabelecido na seção 135.63(c) durante longos anos, há de se concluir pela inabilitação da empresa, tendo em vista a incapacidade da empresa de realizar cálculos de peso e balanceamento da aeronave e sequer tem aprovação da ANAC para isso.

Diante dos fatos narrados acima, requer o que segue: Requer que sejam apresentadas os manifestos de cargas dos voos realizados como comprovação de capacidade técnica. Requer que seja promovida diligência por meio de ofício à ANAC, informando acerca dos voos efetuados pela Recorrida com o devido manifesto de carga irregular, a fim de que lhes sejam aplicadas as sanções cabíveis. Este pregoeiro pode promover diligência por meio de ofício a Gerencia Técnica de Certificação e a Gerencia Técnica de Vigilancia Continuada pelo e-mail

goag.demandas@anac.gov.br acerca dos voos realizados com manifesto de carga irregular.

7 – SERVIÇOS PRESTADOS INFERIOR AO OBJETO DOS CONTRATOS
Em análise das notas fiscais apresentadas pela HERINGER TÁXI AÉREO LTDA, observamos algumas inconformidades.

7.1 – SERVIÇOS PRESTADOS PARA OS DSEI's AMAPÁ E TAPAJÓS

Sr Pregoeiro, os contratos do DSEI AMAPÁ (contrato 7/2013) e DSEI TAPAJÓS (10/2013) em sua CLÁUSULA SEGUNDA, consta as especificações dos serviços a serem executados. Observa-se que as notas fiscais como comprovação, são referentes ao serviço ofertado para o TIPO V BIMOTOR AEROMÉDICO, pois o TIPO IV refere-se a MONOMOTOR. As especificações da aeronave deste serviço, podem ser encontradas no termo de referencia do edital do pregão eletrônico nº 21/2013 no QUADRO 10.6.2 – REQUISITOS MÍNIMOS OPERACIONAIS E PERFORMANCES DAS AERONAVES DO TIPO V . As características da aeronave do TIPO V são as seguintes:

CAPACIDADE	DE	PASSAGEIRO:	08
VELOCIDADE	DE	CRUSEIRO:	450 KM/H
MOTORIZAÇÃO:	850SHP	(CADA	MOTOR)
BAGAGEIRO:	MÍNIMO	DE	180 KG

Curioso, é que as características das aeronaves modelo C90 CONSTANTES NAS NOTAS FISCAIS apresentadas são as seguintes:

CAPACIDADE	DE	PASSAGEIRO:	05
VELOCIDADE	DE	CRUSEIRO:	400 KM/H
MOTORIZAÇÃO:	550SHP	(CADA	MOTOR)
BAGAGEIRO:	MÍNIMO	DE	159 KG

Diante do aqui relatado, contata-se que a Heringer Táxi Aéreo presta serviço para órgãos públicos com aeronaves INFERIORES ao objeto do contrato, obtendo vantagem financeira de forma irregular, pois os contratos são estipulados em HORAS VOO e obviamente uma aeronave de menor velocidade, vai custar mais caro para o órgão, causando assim um enorme prejuízo ao erário. Ressaltamos também que as notas apresentadas dos DSEI's AMAPÁ e TAPAJÓS, não constam as aeronaves PT-OJA e PT-OOT.

7.2 – SERVIÇOS PRESTADOS PARA O GOVERNO DO ESTADO DO MARANHÃO

Seguindo a mesma linha do apresentado no item 5.1, o contrato nº 01/2015-GABGOV apresenta em sua CLÁUSULA TERCEIRA, a discriminação do serviço, que consta AERONAVE BEECHCREAF KING AIR 200; PREFIXO PR-VIG.

Diante disso, a empresa jamais pode realizar o serviço com aeronave de modelo C90, pois a mesma é inferior ao serviço contratado, ou estaria a empresa recorrida confessando que realiza/realizou voos com essas aeronaves? As notas fiscais apresentadas desse contrato, NÃO CONSTAM os prefixo das aeronaves PT-OJA e PT-OOT, uma vez que a empresa não pode realizar o serviço

deste contrato com essas aeronaves, portanto, torna o atestado de capacidade técnica inválido. Este pregoeiro pode promover diligência por meio de ofício ao Gabinete do Governador acerca das aeronaves utilizadas nos voos realizados do contrato nº 01/2015-GABGOV.

8 - OS PEDIDOS
Por todo o exposto, requer:

- a) O conhecimento do presente recurso para que, em seu mérito, seja julgado procedente para desclassificar e inabilitar a Recorrida HERINGER TAXI AÉREO LTDA para os Lotes 01 e 02, bem como para desclassificar a sua proposta comercial para os respectivos lotes, consoante à fundamentação supra;
- b) Acaso Vossa Senhoria entenda que a decisão habilitatória e classificatória não deva ser reformada, requer sejam os autos encaminhados à Autoridade Competente para apreciação do pedido de reforma retroconsignado;
- c) Requer que seja apresentado as comprovações conforme exigido pela ANAC e também o SUPPLEMENT MANUAL do radar;
- d) Requer apresentação do contrato de arrendamento válido da aeronave PT-OJA;
- e) Requer a comprovação das 500 horas em comando do equipamento dos tripulantes;
- f) Requer-se que a recorrida comprove o requerido na seção 135.293 por meio de Fichas de Avaliação de Pilotos, FAP 04.2, no modelo C90 ou superior (100 ou 200) dos últimos 12 meses para os tripulantes de seu quadro
- g) Requer-se que a recorrida comprove o requerido na seção 135.297 por meio de Fichas de Avaliação de Pilotos, FAP 06, dos últimos 6 meses para os tripulantes de seu quadro que exercem a função de piloto em comando
- h) Requer-se que a recorrida comprove o requerido na seção 135.299 por meio de Fichas de Avaliação de Pilotos, FAP 14, dos últimos 12 meses para os tripulantes de seu quadro que exercem a função de piloto em comando
- i) Caso a empresa envie as FAPs dos exames assinados por examinador credenciado, requer-se que seja enviado o OFÍCIO DE CREDENCIAMENTO DA ANAC para o MODELO C90;
- j) Requer que sejam apresentadas os manifestos de cargas dos voos realizados como comprovação de capacidade técnica.
- k) Requer que seja promovida diligência por meio de ofício à ANAC, informando acerca dos voos efetuados pela Recorrida com o devido manifesto de carga irregular, a fim de que lhes sejam aplicadas as sanções cabíveis.
- l) Requer que seja promovida diligência por meio de ofício à ANAC pelo e-mail goag.demandas@anac.gov.br , informando acerca dos exames dos últimos 12 meses previsto pela seção 135.293 para o equipamento C90 ou B200 dos tripulantes da recorrida.

Termos em que, Pedo e espera deferimento.

Macapá-AP, 30 de setembro de 2019.

RODRIGO
CPF
PROCURADOR

DE

JESUS

RECIO
741.423.722-20