

**ILUSTRÍSSIMO SENHOR PREGOEIRO DA ASSEMBLÉIA
LEGISLATIVA DO ESTADO DO MARANHÃO - ALEMA**

**Recurso Inominado
Pregão Eletrônico nº 002/2019 – CPL/ALEMA
Processo nº 0912/2019-ALEMA
Recorrente: Heringer Taxi Aéreo Ltda.**

HERINGER TAXI AÉREO LTDA., pessoa jurídica de direito privado inscrita no CNPJ sob o nº 06.933.485/0001-52, com sede na Av: Moacyr Spósito Ribeiro Hangar II - Aeroporto Prefeito Renato Cortez Moreira, Imperatriz - MA, neste ato representada pelo Sr. Aloisio Pedro Heringer, brasileiro, casado, empresário, portador da cédula de identidade de nº 028374752004-5 SSP-MA e do CPF nº 054.769.683-34, comparece respeitosamente perante Vossa Senhoria para, com fulcro no que dispõe o art. 4º, XVIII, da Lei nº 10.520/02, art. 26, do Decreto Federal nº 5.450/05 e todas as demais matérias de direito, doutrina e jurisprudência aplicáveis, interpor

RECURSO INOMINADO

em face da R. Decisão proferida nos autos do Pregão Eletrônico em epígrafe, que declarou a empresa **AEROTOP TAXI AÉREO LTDA.** vencedora do certame.

Destarte, após analisados os pressupostos de admissibilidade recursais e encerrado o prazo para apresentação das contrarrazões, requer-se sejam remetidos os autos à autoridade superior competente.

Termos em que,

P. E. Deferimento.

Imperatriz (MA), 30 de Agosto de 2019

HERINGER TÁXI AÉREO LTDA.

Aloisio Pedro Heringer

Representante Legal

A handwritten signature in blue ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke extending to the right.

Da tempestividade

Inicialmente cumpre registrar a tempestividade do presente Recurso Inominado posto que a R. Decisão que declarou a Recorrida vencedora do feito fora proferida em 27.08.2019 p.p., ocasião em que a Recorrente manifestou sua intenção de apelo, iniciando-se a partir daquela data a contagem do prazo de três dias para a apresentação das razões recursais.

Assim é que, o prazo para a interposição de recurso chega a termo na presente data (30.08.2019), iniciando-se o interregno legal conferido a Recorrida para a apresentação de contrarrazões. **(art. 4º, XVIII, da Lei nº 10.520/02 c/c art. 26, do Decreto Federal nº 5.450/05 e art. 110, parágrafo único da Lei nº 8.666/93)**

Dos fatos

Em 27.08.2019, data designada para a realização da sessão de reabertura dos trabalhos pertinentes ao julgamento do Pregão Eletrônico nº 002/2019-ALEMA, a empresa AEROTOP TAXI AÉREO LTDA. fora declarada provisoriamente vencedora do certame.

Todavia, ao obter vista e compulsar os autos do processo licitatório, a Recorrente constatou que a R. Decisão que declarou a empresa AEROTOP TAXI AÉREO LTDA. habilitada fora equivocada já que a última não cumpriu parte das exigências contidas nos dispositivos editalícios relativos as especificações técnicas do objeto (Item nº 01) e qualificação técnica das participantes (Item nº 02).

Estes os fatos que importam relatar.

Da capacidade de peso da aeronave e autonomia de voo (Item nº 01)

Da proposta de preços ofertada pela Recorrida no tocante ao item nº 01 do feito extrai-se a flagrante incompatibilidade entre as características técnicas da aeronave apresentada e as exigências mínimas fixadas no Termo de Referência (Anexo I do edital).

Com efeito, assim estabelece o Termo de Referência em seu item nº 4 – DESCRIÇÃO DO OBJETO, vide:

ITEM	Especificação Aerovane	Quantitativos		
		Horas voadas		Pernoite
		Mês	Ano	
01	<p>Locação Aeronave do tipo Bimotor Convencional, em perfeitas condições de uso, homologada e licenciada pelos órgãos aeronáuticos competentes na categoria transporte aéreo de passageiros (TPX), obedecendo aos seguintes requisitos mínimos:</p> <p>a) <u>capacidade mínima de transporte para 05 (cinco) passageiros e um tripulante;</u></p> <p>b) velocidade mínima de cruzeiros de 280 km/h (duzentos e oitenta quilômetros por hora) e inclusa nas Especificações Operativas (E.O.) emitidas pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC em nome da empresa CONTRATADA, Custo de piloto, combustível, manutenção, hangaragem, taxas aeroportuárias e todos os custos incidentes a cargo da empresa CONTRATADA. (duzentos e sessenta quilômetros por hora);</p> <p>c) Autonomia mínima de 04(quatro) de voo</p> <p>d) equipada com radar meteorológico multicolor</p> <p>e) uso exclusivo executivo.</p>	15 (Quinze)	180 (cento e oitenta)	20 (vinte)

Sucedeu que o manual da aeronave apresentada pela Recorrida (<https://drive.google.com/drive/folders/1ordfCVQ2CX91UHnsVsv3ESdhmB73vFJq?usp=sharing>) que também será enviado via e-mail, faz prova de que **o equipamento nem de longe atende as exigências do instrumento convocatório quanto a autonomia mínima de voo (4 horas) e capacidade mínima de peso (um piloto mais cinco passageiros).**

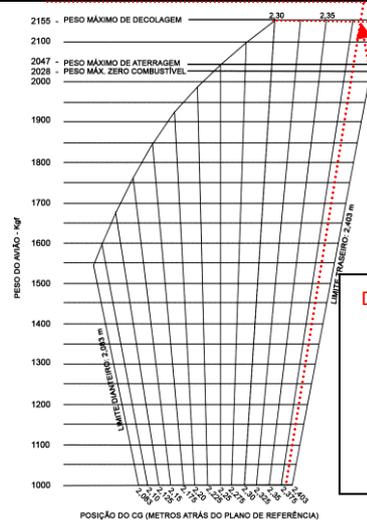
A título de comprovação da afirmação acima, ilustramos uma solicitação de voo nos termos exigidos no edital (**transporte de piloto e cinco passageiros com autonomia mínima de quatro horas de voo**), considerando a capacidade técnica da aeronave da Recorrida, constante no manual do fabricante, vide:

EMPRESA	MANIFESTO DE CARGA, PASSAGEIROS E PESO E BALANCEAMENTO				LISTA DE PASSAGEIROS			
					NOME COMPLETO	PESSOA P/ CONTATO	Nº DE TELEFONE	
MATRICULA	MODELO	TIPO ICAO	Nº PASSAGEIROS	CINCO?	1	Primeiro passageiro		
PT-RYT	EMB-810D	PA34	CINCO?		2	Segundo passageiro		
COMANDANTE – PIC	Comandante		DATA:		3	Terceiro passageiro		
2º COMANDO – SIC			Nº DIARIO DE BORDO		4	Quarto passageiro		
ORIGEM	DESTINO	ALTERNATIVA			5	Quinto passageiro		
SÃO LUIS	AUTONOMIA 4 HORAS MENOS 30 MINUTOS DE RESERVA				6			2407Kg

OBSERVAÇÃO

DESCRIÇÃO DO ITEM	PESO (Kgf)	BRAÇO (m)	MOMENTO (m.kgf)
01 - PESO VAZIO BÁSICO	1480	2,120	3137,60
02 - POLTRONAS DIANTEIRAS	172	2,172	373,58
03 - POLTRONAS CENTRAIS	172	3,025	520,30
04 - POLTRONAS TRASEIRAS	172	4,003	688,52
05 - POLTRONA EXTRA	86	3,000	258,00
06 - BAGAGEIRO DIANTEIRO (MÁXIMO 45 Kgf)		0,571	
07 - BAGAGEIRO TRASEIRO (MÁXIMO 45 Kgf)		4,539	
08 - PESO ZERO COMBUSTÍVEL (MÁXIMO 2.026 Kgf)			
09 - COMBUSTÍVEL UTILIZÁVEL (MÁXIMO 465 lts / 335 Kgf)	335	2,377	796,29
10 - PESO DE RAMP (MÁXIMO 2.165 Kgf)	2417		5753,97
11 - COMBUSTÍVEL PREVISTO P/ PARTIDA, AQUECIMENTO DO MOTOR E TÁXI	-10	2,410	-24,10
12 - PESO DE DECOLAGEM (MÁXIMO 2.155kgf)	2407	2,380	5729,87
13 - COMBUSTÍVEL CONSUMIDO NA VIAGEM (ESTIMADO)	325	2,410	783,25
14 - PESO DE POUSO (MÁXIMO 2.047 Kgf)	2082	2,363	4919,76

LIMITES DE PESO E C.G. DO AVIÃO



DESBALANCEADO NÃO PODE DECOLAR, ESTÁ FORA DO ENVELOPE!

DECLARAÇÃO	CONFIGURAÇÃO DE PASSAGEIRO
Declaro que a posição do C.G. está dentro dos limites, de acordo com o padrão de carregamento especificado acima e conforme seção 6 do Manual de Operações para o modelo Embraer 810D e Ficha de pesagem da aeronave	
ASSINATURA DO COMANDANTE	
CÓDIGO ANAC	

Momento: Peso X Braço
Braço: Momento / Peso
COMBUSTÍVEL: 1 litro = 0,72 kg
Nota: Confeccionado com base na ficha de pesagem válida

Passageiro adulto (com bagagem de mão): 86 kg (190 lb)
Infantil (2 a 12 anos): 37 kg (82 lb)
Criança de colo (até 2 anos de idade): 15 kg (33 lb)
 (Referência: FAA AC 120-27E)

Os fabricantes de aeronaves emitem no manual de voo o procedimento para encontrar o Centro de Gravidade (CG), resultante de cálculos estabelecidos para demonstrar-se e registrar-se antes do voo que será possível decolar em segurança.

Segundo o RBAC 135 da ANAC, o Manifesto de Carga, Passageiros e Peso e Balanceamento acima reproduzido para exemplificar a incapacidade técnica da aeronave da Recorrida requer ainda aprovação da autoridade de aviação civil.

No caso da autonomia disponível, o fabricante do modelo da aeronave da Recorrida estabelece que os tanques comportam 465 litros (335kg), conforme prova-se na linha 09 do manifesto. Considerando um consumo médio de 110 litros por hora temos uma autonomia de 4,22 decimais ou 4:04 horas.

Contudo, após o consumo decorrente do acionamento e taxejamento da aeronave, restarão 451 litros, sendo certo que o consumo médio é de 110 litros/hora, resultando em autonomia máxima, ou seja, **ATÉ CAIR**, de 4 horas e 4 minutos.

Cabe ainda registrar que a regra de voo exige que para o destino sejam reservados 30 minutos de voo visual, interregno que deve ser computado nos cálculos, que reduzem a **autonomia final para 3 horas e 34 minutos** operacionais, ou seja, uma **autonomia menor do que a mínima exigida no edital** para o deslocamento entre o local de partida e o destino.

Quanto ao peso máximo de decolagem, para garantir a segurança, deve-se observar o planejamento feito no manifesto de carga, passageiros e peso e balanceamento, que na linha 10 indica como peso máximo de rampa 2165kg. No entanto, ao embarcar o combustível necessário para atender a autonomia prevista no edital e ainda o piloto mais 05(cinco) passageiros, o peso totalizaria 2417kg, ou seja, **um excedente de 252kg**.

Ainda deve-se observar na linha 12 que o peso máximo de decolagem é de 2155kg e que após o consumo de 10kg de combustível, ocorrido no acionamento e o taxi, a aeronave ainda pesa 2407kg, o que fatalmente inviabilizaria a decolagem e potencializaria um acidente por excesso de peso, que implicaria nesse caso em **255kg a mais no momento da decolagem.**

Outro ponto também a se considerar é o resultado do cálculo final para se encontrar o centro de gravidade (CG) da aeronave demonstrado no gráfico. Isso porque com o excesso de peso o CG estará fora do “envelope” resultando em desbalanceamento e em um grave acidente.

Dessarte, ainda que eventualmente a Recorrida pretenda inobservar o manual da aeronave e transportar mais pessoas/peso do que é recomendado pelo fabricante, **o que se admite apenas para fins de argumentação já que essa conduta seria absurda, irresponsável e, porque não dizer, criminosa,** tal fato implicaria em dificuldade de decolagem, redução substancial da autonomia de voo e, finalmente, afetaria fortemente o equilíbrio da aeronave, podendo fazer com que a mesma, inclusive, entrasse em queda livre, certamente causando grave acidente aéreo.

Forçoso é concluir pela **inaceitabilidade da proposta de preços da Recorrida no que tange ao item nº 01,** tendo em vista a incompatibilidade entre a autonomia de voo e capacidade de peso da aeronave apresentada e a exigência constante no instrumento convocatório, qual seja, **capacidade mínima de transporte para 05 (cinco) passageiros e 01 (um) tripulante e autonomia mínima de 4 (quatro) horas de voo.**

Essa é a letra do item nº 12.2., do edital, *in verbis*:

“12.2. O Pregoeiro examinará a proposta mais bem classificada quanto à compatibilidade do preço ofertado com o valor estimado e à compatibilidade da proposta com as especificações técnicas do objeto.” (destaques e grifos nossos)

Da qualificação técnica da Recorrida (Item nº 02)

O item nº 13.9.4, do instrumento convocatório assim reza:

“13.9.4. As empresas, cadastradas ou não no SICAF, deverão comprovar, ainda, a qualificação técnica, por meio de:

b) Os documentos elencados no item 7.1.1 a 7.1.8 do Termo de Referência, Anexo I do Edital.”

Regulamentado o dispositivo editalício acima invocado, vem o item nº 7.1.1 do Termo de referência assim esclarecer:

“7.1.1 Atestado de Capacidade Técnica emitido por pessoa jurídica de direito público ou privado idônea, estabelecidas no território nacional, relativo a prestação de serviços de fretamento de aeronave com transporte de pessoas, que comprove a aptidão para o desempenho de atividade pertinente e compatível em característica, quantidades e prazos com o objeto da licitação.”

Mais uma vez compulsando a documentação apresentada pela Recorrida, desta vez quanto aos documentos habilitatórios referentes ao item nº 02, especificamente no tocante ao atestado de capacidade técnica, causa espécie o conteúdo ali registrado nos seguintes termos:

“[...] FRETAMENTO DE AERONAVE BIMOTOR ASA FIXA, TIPO TURBO-HELICE (KING AIR), com capacidade máxima de 06 passageiros e 02 tripulantes, devidamente homologada pela ANAC – Agencia Nacional de Aviação Civil. No período de 2017 a 2019.” (destaques e grifos nossos)

Ora, em sede de consulta pública junto ao site da ANAC a Recorrente obteve acesso ao documento referente as Especificações Operativas da Recorrida (doc. junto) por meio do qual extrai-se que a última é proprietária de uma única aeronave modelo KING AIR que só fora autorizada a operar em 13.04.2018.

Da informação oficial *sub examinem* conclui-se que a Recorrida, **ou realizou voos com a aeronave KING AIR no ano de 2017 até 13.04.2018 sem a devida autorização da ANAC, ou a informação constante no atestado é inverídica,** o que parece ser o caso.

Urge registrar que a este órgão, em homenagem ao princípio da legalidade e **isonomia entre os participantes,** incumbe o poder-dever de não aceitar como comprovação de capacidade técnica da Recorrida a realização de voos em aeronave não autorizada pela ANAC, sob pena de assim o fazendo, equivocadamente reconhecer como legítimos **voos legalmente considerados como clandestinos.**

Considerando o poder-dever da administração de comunicar aos órgãos responsáveis a ocorrência de eventual ilegalidade, vem a Recorrente solicitar seja promovida diligência por meio de ofício à ANAC, informando acerca dos voos comprovada e confessadamente efetuados pela Recorrida sem a devida autorização daquela autarquia, a fim de que lhes sejam aplicadas as reprimendas cabíveis.

Dos princípios norteadores dos processos licitatórios

Provado que a empresa AEROTOP TAXI AÉREO LTDA. descumpriu o disposto no item nº 4 do Termo de Referência c/c item nº 12.2 do edital ao apresentar aeronave de características incompatíveis com as exigências fixadas para o item nº 01 do objeto (**capacidade mínima de transporte de cinco passageiros e um piloto e autonomia mínima de quatro horas de voo**), bem assim, demonstrado que o atestado de capacidade técnica apresentado pela Recorrida no que tange ao item nº 02 do objeto apresenta indícios de inveracidade ou mesmo não pode ser aceito posto que reconhece a operação de voos não autorizado pela ANAC entre o ano de 2017 (dois mil e dezessete) e o dia 13.04.2018, afrontando o disposto no item nº 7.1.1 do instrumento convocatório e, por via reflexa, demonstrado o equívoco da R. Decisão que aceitou a proposta daquela no tocante ao item nº 01 e, ainda, habilitada em relação ao item nº 02, outra conclusão não há que se chegar senão pela ofensa aos princípios da isonomia, julgamento objetivo e vinculação ao instrumento convocatório, todos insertos no art. 3º, da Lei nº 8.666/93:

“A licitação destina-se a garantir a observância do princípio constitucional da isonomia, a seleção da proposta mais vantajosa para a administração e a promoção do desenvolvimento nacional sustentável e será processada e julgada em estrita conformidade com os princípios básicos da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da igualdade, da publicidade, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório, do julgamento objetivo e dos que lhes são correlatos.”

O art. 41, do Estatuto das Licitações e Contratos Administrativos estabelece ainda que:

“A Administração não pode descumprir as normas e condições do edital, ao qual se acha estritamente vinculada.” (destaques e grifos nossos)

Ora, uma vez não comprovada pela empresa AEROTOP TAXI AÉREO LTDA. a capacidade técnica mínima da aeronave (Item nº 01) tanto quanto confessada a operação de voo de sua aeronave sem a devida autorização da ANAC, o que impõe a não aceitação do atestado ou mesmo pode implicar em conteúdo inverídico do documento (Item nº 02), em observância aos princípios da isonomia, vinculação ao instrumento convocatório e julgamento objetivo, ao Pregoeiro cabia o poder-dever de declarar a inaceitabilidade da proposta da Recorrida (Item 01) e inabilitação da mesma (Item nº 02), convocando a licitante remanescente na ordem de classificação.

Sobre o tema, ensina Carlos Pinto Coelho Motta¹

“O instrumento convocatório é a baliza no relacionamento entre a Administração e os licitantes, fixando os direitos e explicitando prerrogativas. Eis por que é vedada qualquer surpresa nesse relacionamento: esta representaria a arbitrariedade.” (destaques e grifos nossos).

No mesmo diapasão é o entendimento pacífico do Superior Tribunal de Justiça como, à exemplo, transcrevemos recente aresto:

“ADMINISTRATIVO. LICITAÇÃO. DESCUMPRIMENTO DE REGRA PREVISTA NO EDITAL LICITATÓRIO. ART. 41, CAPUT, DA LEI N 8.666/93. VIOLAÇÃO. DEVER DE OBSERVÂNCIA DO EDITAL. I – CUIDA-SE,

¹ **MOTTA**, Carlos Pinto Coelho, Eficácia nas Licitações e Contratos 10ª ed. Editora Del Rey p. 78

ORIGINARIAMENTE, DE MANDADO DE SEGURANÇA IMPETRADO POR SOLCOMUNICAÇÃO E MARKETING LTDA., CONTRA ATO DO SENHOR PRESIDENTE DA COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO DA SECRETARIA DE SERVIÇOS DE RADIODIFUSÃO DO MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES, QUE A EXCLUIU DA FASE DE HABILITAÇÃO POR TER ENTREGUE A DOCUMENTAÇÃO EXIGIDA PARA ESSA FINALIDADE COM 10 (DEZ) MINUTOS DE ATRASO. II – O ART. 41 DA LEI 8.666/93 DETERMINA QUE: “ART. 41, A ADMINISTRAÇÃO NÃO PODE DESCUMPRIR AS NORMAS E CONDIÇÕES DO EDITAL, AO QUAL SE ACHA ESTRITAMENTE VINCULADA.” III – SUPONDO QUE NA LEI NÃO EXISTEM PALAVRAS INÚTEIS, OU DESTITUÍDAS DE SIGNIFICAÇÃO DEONTOLÓGICA, VERIFICA-SE QUE O LEGISLADOR IMPÔS, COM APOIO NO PRINCÍPIO DA LEGALIDADE, A INTERPRETAÇÃO RESTRITIVA DO PRECEITO, DE MODO A RESGUARDAR A ATUAÇÃO DO ADMINISTRADOR PÚBLICO, POSTO QUE ESTE ATUA COMO GESTOR DA RES PÚBLICA. OUTRA NÃO SERIA A NECESSIDADE DO VOCÁBULO “ESTRITAMENTE” NO ALUDIDO PRECEITO INFRACONSTITUCIONAL. IV – AO SUBMETER A ADMINISTRAÇÃO AO PRINCÍPIO DA VINCULAÇÃO AO ATO CONVOCATÓRIO, A LEI Nº 8.666 IMPÕE O DEVER DE EXAUSTÃO DA DISCRICIONARIEDADE POR OCASIÃO DE SUA ELABORAÇÃO. NÃO TERIA CABIMENTO DETERMINAR A ESTRITA VINCULAÇÃO AO EDITAL E, SIMULTANEAMENTE, AUTORIZAR A ATRIBUIÇÃO DE COMPETÊNCIA DISCRICIONÁRIA PARA A COMISSÃO INDICAR, POR OCASIÃO DO JULGAMENTO DE ALGUMA DAS FASES, OS CRITÉRIOS DE JULGAMENTO. TODOS OS CRITÉRIOS E TODAS AS EXIGÊNCIAS DEVERÃO

CONSTAR, DE MODO EXPRESSO E EXAUSTIVO, NO CORPO DO EDITAL.” (IN COMENTÁRIOS À LEI DE LICITAÇÕES E CONTRATOS ADMINISTRATIVOS, EDITORA DIALÉTICA, 9ª EDIÇÃO, PÁG. 385). V – EM RESUMO: O PODER DISCRICIONÁRIO DA ADMINISTRAÇÃO ESGOTA-SE COM A ELABORAÇÃO DO EDITAL DE LICITAÇÃO. A PARTIR DAÍ, NOS TERMOS DO VOCÁBULO CONSTANTE DA PRÓPRIA LEI, A ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA VINCULA-SE “ESTRITAMENTE” A ELE. VI – RECURSO ESPECIAL PROVIDO. (STJ 1ª Turma Resp. 421946/DF Rel Min. Francisco Falcão DJ 06.03.2006 p. 163) (destaques e grifos nossos)

Dessarte, requer-se seja reformada a R. Decisão que declarou a empresa AEROTOP TAXI AÉREO LTDA. provisoriamente vencedora do certame, convocando a Recorrente, classificada em segundo lugar, prosseguindo o feito em seus ulteriores termos até o final deslinde.

Por todo o exposto, demonstrado, provado e fundamentado é

o

PEDIDO

para que sejam recebidas as presentes razões de recurso e, ao final, **JULGADO TOTALMENTE PROCEDENTE** o pedido, reconhecendo e declarando a inaceitabilidade da proposta da licitante AEROTOP TAXI AÉREO LTDA.. no tocante ao item nº 01, bem como a inabilitação da mesma quanto ao item nº 02, convocando a Recorrente, licitante subsequente na ordem de classificação, prosseguindo o feito nos moldes do que preconiza a Lei nº 10.520/02, Decreto Federal 5.450/05, instrumento convocatório e demais normas pertinentes.

Requer ainda seja promovida diligência por meio de ofício à ANAC, informando acerca dos voos comprovada e confessadamente efetuados pela Recorrida sem a devida autorização daquela autarquia, a fim de que lhes sejam aplicadas as reprimendas cabíveis.

Requer-se por fim, sejam apresentadas pela Recorrida as notas fiscais correspondentes aos voos informados no atestado de capacidade técnica ora requerido.

Termos em que,

Por ser de Direito e de Justiça !

P. E. Deferimento.

Imperatriz (MA), 30 de Agosto de 2019

HERINGER TÁXI AÉREO LTDA.

Aloisio Pedro Heringer

Representante Legal

A handwritten signature in blue ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke extending to the right.