

**AO ILUSTRÍSSIMO SR. PREGOEIRO - SCPAR PORTO DE IMBITUBA S.A.**

**Ref. Edital de Pregão Eletrônico n.º 043/2022**

**Licitação Eletrônica n.º 973544**

**OCEANPACT SERVIÇOS MARÍTIMOS S.A.**, inscrita no CNPJ sob p n.º 09.114.805/0001-30, com endereço situado à Rua da Gloria, n.º 122, salas 801, 802, 901 e 902, Rio de Janeiro/RJ, vem, por seu representante devidamente constituído, interpor o presente

**RECURSO ADMINISTRATIVO AO PROCEDIMENTO LICITATÓRIO  
C/C PEDIDO DE EFEITO SUSPENSIVO**

em face da decisão que declarou vencedora a empresa **AMBIPAR RESPONSE DRACARES APOIO MARÍTIMO E PORTUÁRIO S/A.** com manifestação da intenção de recorrer apresentada em 16/12/2022 e subsequente abertura de prazo recursal, o que faz pelos motivos de fato e de direito a seguir elencados.

## **I – SÍNTESE DOS FATOS**

---

Visando contratar empresa especializada para implantação e operação da base de emergência ambiental para atendimento e resposta de ocorrências decorrentes de vazamentos de derivados de hidrocarbonetos e de produtos químicos, a SCPAR PORTO DE IMBITUBA S.A., **publicou edital para contratação via licitação na modalidade de pregão eletrônico com critério de menor preço global.**

Para tanto, o edital designou pregão eletrônico, registrado sob o n.º 043/2022, com recebimento e abertura de propostas no dia 07/12/2022 às 08:45 e subsequente sessão de disputa de preços às 09:00 do próprio dia 07/12. Encerrada a etapa de lances da sessão pública, iniciar-se-ia a verificação do atendimento às condições de habilitação do Licitante que tiver formulado a proposta melhor classificada.

Neste ponto, o edital determinou requisitos básicos e específicos a serem atendidos pelas empresas licitantes, dentre os quais, com destacada importância, a necessidade de **comprovação da capacidade técnica para implantação e operação de bases de atendimento a emergência em nível 3**, o que, nos termos do item 6.5.4, II. a) do Edital, deveria ser comprovado por experiência prévia materializada a partir atestado/certificado comprovando a participação em evento de resposta nível 3 com vazamentos superiores a 200m<sup>3</sup>.

A inequívoca importância deste pré-requisito obrigatório para habilitação da licitante levou as empresas OCEAN SAFER MONITORAMENTO AMBIENTAL e NAVEMESTRA SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO LTDA. a serem anteriormente inabilitadas no presente certame, haja vista não demonstrarem capacidade técnica adquirida através de prévio atendimento a evento de resposta nível 3 com vazamento de hidrocarbonetos em volume superior a 200m<sup>3</sup>. Neste ponto, aliás, evidencia-se que a inabilitação da licitante NAVEMESTRA SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO LTDA. deu-se após este i. Pregoeiro diligenciar e verificar que, à revelia dos documentos apresentados, a empresa não atendia ao requisito de habilitação em voga, posto que diversamente do “atestado”, os eventos em que atuou não caracterizaram vazamento de hidrocarboneto nos volumes indicados pelo edital.

Avançou-se, então, para a análise da habilitação da empresa **AMBIPAR RESPONSE DRACARES APOIO MARÍTIMO E PORTUÁRIO S/A.**, que veio a ser habilitada e, conseqüentemente, reputada vencedora da licitação.

No entanto, como se passa a pontuar, nenhum dos atestados apresentados pela licitante AMBIPAR RESPONSE DRACARES APOIO MARÍTIMO E PORTUÁRIO S/A. validamente demonstram a existência de participação anterior em evento de resposta de nível 3, com vazamento de hidrocarboneto em volume superior a 200m<sup>3</sup>. A empresa, aliás, foi inabilitada no anterior pregão eletrônico n.º 020/2022 (licitação 941570), deste mesmo Porto, justamente por este motivo, não apresentando dentre seus documentos nada que comprove ter adquirido a experiência necessária nos poucos meses que separam sua anterior habilitação à atual nova tentativa.

Por essas razões, impõe-se a inabilitação da licitante AMBIPAR RESPONSE DRACARES APOIO MARÍTIMO E PORTUÁRIO S/A, com o conseqüente prosseguimento do certame para que seja declarada vencedora esta Recorrente.

## **II – OS FUNDAMENTOS JURÍDICOS**

---

### **II.1. NÃO COMPROVAÇÃO DA CAPACIDADE TÉCNICA. INEXISTÊNCIA DE EXPERIÊNCIA EM PARTICIPAÇÃO DE EVENTO DE RESPOSTA EM NÍVEL 3 COM VAZAMENTOS SUPERIORES A 200M<sup>3</sup>.**

É sabido que a Administração Pública se submete ao princípio da legalidade estrita, que é um dever imputado ao Estado a fim de resguardar os cidadãos de seu arbítrio. Ou seja, o Estado somente pode agir nos limites determinados pela Lei, uma vez que que o legislador é escolhido como representante do povo, logo, ao respeitar esse limite estaria o Estado se subordinando diretamente ao povo.

Já o princípio da vinculação ao instrumento convocatório é princípio específico do procedimento licitatório, o qual **obriga** a Administração e o

licitante a observarem as normas e condições estabelecidas no ato convocatório, de modo que nada poderá ser criado ou feito em que haja previsão no instrumento de convocação.

É o que dispõe o art. 41 da Lei n.º 8.666/93:

Lei n.º 8.666/93

**Art. 41.** A Administração **não pode descumprir as normas e condições do edital**, ao qual se acha estritamente vinculada.

Na mesma seara é o entendimento consolidado em teses do Tribunal de Contas da União – TCU, veja-se:

**São plenamente vinculados os atos praticados no âmbito do procedimento licitatório, uma vez que estes devem obedecer às regras definidas na lei e no edital a que estão jungidos**, não cabendo aos responsáveis deliberadamente ignorá-las. Acórdão 6198/2009 Primeira Câmara (Sumário) – TCU

Tendo isso em mente, há que se destacar que o edital, de forma expressa, para fins de comprovação da habilitação técnica (art. 27, II, da Lei 8.666/93), impõe, dentre outras obrigações, a apresentação de Atestado de Capacidade Técnica para demonstração de anterior participação em evento de resposta de nível 3, com vazamento de hidrocarboneto em volume superior ao de 200m<sup>3</sup>.

Destaca-se, neste sentido, o item 6.5.4, II, do Edital do Pregão Eletrônico:

#### **6.5.4 – Qualificação Técnica:**

(...)

II. Comprovação de aptidão da empresa licitante: a comprovação de aptidão da empresa será feita por atestado(s)/certificado(s)

fornecido(s) por pessoas jurídicas de direito público ou privado, onde conste que a empresa licitante executou ou esteja executando serviço(s) semelhante(s) ao objeto desta contratação com as seguintes características:

a) **Participação em 1 (um) evento de resposta de nível 3 (vazamentos superiores a 200m<sup>3</sup>)**, podendo o atendimento ser em conjunto com outras empresas, incluindo envio e operacionalização de mão-de-obra e equipamentos.

Obs.: O(s) atestado(s)/certificado(s) deverá(ão) ser emitido(s) em papel timbrado da concedente, datado e assinado (constando nome completo, cargo e contato (telefone e email), devendo constar o local onde foi executado o serviço, a data de execução, o serviço realizado, declaração de que foram atendidas as expectativas quanto ao cumprimento dos serviços contratados, as quantidades executadas e se o mesmo foi executado e concluído dentro do prazo previsto em contrato. Preferencialmente acrescidos de fotos.

Trata-se de requisito de crucial observância, posto que negligenciar sua importância pode redundar na contratação de empresa inapta a desempenhar tecnicamente as ações necessárias à execução do objeto da licitação. Atendo-se ao objeto do presente Pregão Eletrônico, isso significaria assumir o risco de que o Porto de Imbituba não pudesse efetivamente contar com Serviços de Prontidão de Atendimento a Emergências Ambientais e, conseqüentemente, a assumir os riscos de um desastre ambiental decorrente da falta de atuação emergencial tal como necessária.

A análise do preenchimento do aludido requisito deve ser dar em duas etapas.

Na primeira, afere-se a partir dos documentos apresentados pelo próprio licitante se há indicativo de efetivo atendimento aos critérios do edital, ou seja, atendimento a evento de resposta nível 3, com vazamento superior a 200m<sup>2</sup>.

Na segunda fase, quando necessário, impõe-se diligência, do i. Pregoeiro, para fins de verificação da confiabilidade das informações prestadas através

dos documentos apresentados (procedimento, inclusive, que levou à inabilitação da licitante NAVEMESTRA SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO LTDA.).

Nesse ponto, aliás, relevante rememorar que há poucos meses, no curso do anterior pregão eletrônico n.º 020/2022 (licitação 941570), com idêntico objeto ao do certame em epígrafe, a AMBIPAR RESPONSE DRACARES APOIO MARÍTIMO E PORTUÁRIO S/A foi inabilitada justamente por não comprovar capacidade técnica execução dos serviços. E, em que pese volte a participar da disputa, a AMBIPAR/DRACARES não demonstra, de nenhum modo, ter acumulado experiência adicional desde sua inabilitação no pregão eletrônico n.º 020/2022.

Para fins de demonstrar sua capacidade técnica, a empresa apresentou os seguintes documentos:

- a) Atestado de Capacidade Técnica subscrito pela empresa CIA DE NAVEGAÇÃO NORSUL, acompanhado por Relatório Técnico Fotográfico referente a atendimento realizado nos dias 04/02/2008 a 13/06/2008, bem como acompanhado de Relatório de Investigação do Acidente da Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil;
- b) Atestado de Capacidade Técnica subscrito pela empresa BRASKEM S.A., acompanhado de Relatório Final de Atendimento referente a evento ocorrido de 05/06/2022 a 16/06/2022;
- c) Declaração prestada pelo Porto de Milford Haven, acompanhado de algumas fotos do que corresponderia ao incidente ocorrido em fevereiro de 1996.

Nenhum dos atestados é suficiente à comprovação da capacidade técnica da licitante, como se passa a pontuar.

#### **II.1.a) Atestado da CIA DE NAVEGAÇÃO NORSUL.**

Primeiro dentre os documentos apresentados, o atestado datado de 27 de julho de 2021 faz referência a um evento ocorrido no período de 04/02/2008 a 13/06/2008, no qual, supostamente, teria sido prestado atendimento emergencial em nível 3, com derramamento de aproximadamente 216,15m<sup>3</sup>.

A reapresentação do documento neste certame causa grande surpresa.

Igualmente apresentado ao tempo do pregão eletrônico 020/2022 deste mesmo Porto, o evento foi objeto de diligências deste i. Pregoeiro, que pode constatar que: (i) **o Relatório de Acidentes Ambientais do IBAMA** identificou que a embarcação envolvida no acidente possuía 124.350 litros de óleos diesel e lubrificantes, dos quais **116.450** foram derramados; (ii) o **Relatório de Investigação de Acidente elaborado pela Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil** identificou um derramamento de **116.500** litros em decorrência do acidente; e (iii) medida cautelar de produção antecipada de provas, ajuizada pelo Ministério Público em 22/02/2008, concluiu que o acidente foi de "médio porte", com volume vazado de aproximadamente **107 toneladas**.

Isso é verificado a partir do PARECER Nº 013/2022, emitido nos autos do pregão eletrônico n.º 020/2022 em 16/09/2022, sendo pertinente a transcrição do seguinte excerto:

Quanto à habilitação da licitante Dracares Apoio Marítimo e Portuário LTDA, o Edital de licitação 020/2022 é claro em seu item 6.5.4, ao solicitar a comprovação de aptidão da licitante, que deverá ser feita através de atestado(s)/certificado(s) fornecido(s) por pessoas jurídicas de direito público ou privado, onde conste que a empresa licitante executou ou esteja executando serviço(s) semelhante(s) ao objeto desta contratação, onde cita-se na alínea a) que deve ter comprovação de participação em 1 (um) evento de resposta de nível 3 (vazamentos superiores a 200m<sup>3</sup>), podendo o atendimento ser em conjunto com outras empresas, incluindo envio e operacionalização de mão-de-obra e equipamentos.

Devido aos novos fatos apresentados no Recurso Administrativo da Licitante Ocean Safer e posterior diligências junto ao Ministério

Público, houve a mudança de entendimento da área técnica, a qual se deve aos seguintes motivos elencados abaixo:

1) Os relatórios Técnicos do IBAMA e Marinha do Brasil deixam claro que o volume de hidrocarbonetos que vazaram durante o emborcamento do comboio oceânico da Companhia de Navegação Norsul não atendem ao item 6.5.4.

a) Abaixo segue trecho recortado do Relatório de Acidentes Ambientais 2008 do IBAMA, item 3.9.1. página 16:

"3.9.1. Acidente com derramamento de óleo da empresa NORSUL, Santa Catarina - 30/01/2008

Em 30 de janeiro de 2008, às 23:30, ocorreu um vazamento de óleo em função do emborcamento do comboio oceânico da Companhia de Navegação Norsul, na entrada do Porto de São Francisco do Sul, litoral norte de Santa Catarina (Figuras 15 a 18). Faziam parte desse comboio uma barcaça oceânica Norsul 12 carregada com 340 bobinas de aço e o empurrador Norsul Vitória. Encontravam-se 12 tripulantes a bordo e um prático, os quais foram resgatados e não houve registro de vítimas fatais. No momento do acidente, a embarcação possuía 124.350 litros de óleos diesel e lubrificantes, dos quais 116.450 litros foram derramados, segundo informações da empresa." (grifo nosso)

b) As informações constantes no Relatório de Investigação do Acidente elaborado pela Marinha do Brasil e Diretoria de Portos e Costas, informação consta na página 23, possuem a mesma informação e teor do Relatório do IBAMA:

"O comboio transportava aproximadamente 90.000 litros de óleo pesado (densidade entre 0,9665 a 0,9697), 13.800 litros de óleo diesel (densidade entre 0,82 a 0,88), 13.350 litros de óleos lubrificantes e outros (densidade entre 0,89 a 0,916), além de 7.000 litros de mistura oleosa. Desse volume total das quantidades acima, 116.500 litros foram derramados em função do acidente, sendo que aproximadamente 7.900 litros foram recolhidos." (grifo nosso)

2) Em diligência realizada para obtenção de maiores informações foram encontradas 2 Ações Cíveis Públicas em desfavor da NORSUL, na qual constam informações sobre o volume vazado, que mais uma vez corroboram para o entendimento de que não houve atendimento ao item 6.5.4 do Edital de Licitação 020/2022, abaixo segue trecho recortado de medida cautelar de produção antecipada de provas, ajuizada 22 de fevereiro de 2008 pelo Ministério Público Federal e Ministério Público Estadual da Comarca de São Francisco do Sul, página 5 do citado documento: "Ao ratificar o laudo pericial juntado aos autos, a Univille destacou que o acidente ocorrido com a barcaça da empresa Norsul foi de médio porte, conforme classificação internacional

ITOPF International Tanker Owners Pollution Federation), e que o volume aproximado de óleo vazado teria sido de aproximadamente 107 toneladas, conforme informação contida nos presentes autos, e segundo a Classificação de Monteiro (2003).” (grifo nosso)

Aliás, em contradição à arguição de que o atendimento à NORSUL representaria experiência em evento com vazamento superior a 200m<sup>3</sup> de hidrocarbonetos, a própria AMBIPAR/DRACARES traz em sua documentação o Relatório de Investigação de Acidente elaborado pela Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil, textualmente identificando que o derramamento limitou-se a 116.500 litros. Não suficiente, o Relatório ainda elucida que de todo o volume derramada, apenas 7.900 litros foram recolhidos, demonstram que o evento nem de perto exprime a experiência necessária para comprovação da capacidade técnica:

**PELO ÓLEO COMBUSTÍVEL/ÓLEO DIESEL/ÓLEOS LUBRIFICANTES**

O comboio transportava aproximadamente 90.000 litros de óleo pesado (densidade entre 0,9665 a 0,9697), 13.800 litros de óleo diesel (densidade entre 0,82 a 0,88), 13.350 litros de óleos lubrificantes e outros (densidade entre 0,89 a 0,916), além de 7.000 litros de mistura oleosa. Desse volume total das quantidades acima, 116.500 litros foram derramados em função do acidente, sendo que aproximadamente 7.900 litros foram recolhidos.

Em razão do exposto, não há dúvida de que o Atestado de Capacidade Técnica subscrito pela CIA DE NAVEGAÇÃO NORSUL é insuficiente para habilitação da empresa licitante.

De toda forma, quer este i. Pregoeiro entenda por ainda não existirem elementos suficientes para imediata rejeição do Atestado subscrito pela CIA DE NAVEGAÇÃO NORSUL, pugna-se pela adoção de diligências suficientes para fins de verificação do efetivo volume envolvido no incidente, incluindo-se diligências perante o IBAMA, o órgão ambiental estadual, a Diretoria de Portos e Costas da Marinha e os Ministérios Públicos Federal e Estadual.

**II.1.b) Atestado da BRASKEM S.A.**

O segundo Atestado de Capacidade Técnica apresentado é subscrito pela empresa BRASKEM S.A. O documento faz referência a evento ocorrido de 05/06/2022 a 16/06/2022 e menciona genericamente que o escopo consistiu em atendimento "envolvendo derramamento superior a 200 m<sup>3</sup> de hidrocarbonetos em corpo hídrico". O documento é acompanhado pelo Relatório Final de Atendimento emitido pela própria empresa licitante, e nenhum documento adicional.

Tal qual uma análise atenta do atestado subscrito pela CIA DE NAVEGAÇÃO NORSUL, tampouco há elementos confiáveis de que o atendimento à BRASKEM tenha decorrido de um vazamento que, de fato, excedeu a 200m<sup>3</sup>, como exigido pelo edital.

De início, destaca-se que tal relatório técnico, além de não apresentar qualquer validação do órgão ambiental competente, não traz nenhuma informação acerca do volume de vazamento de hidrocarbonetos que deu origem ao atendimento. A omissão de tal informação fundamental no âmbito do processo licitatório, se dá por razão específica, uma vez que resta evidente com base nas informações divulgadas pela própria licitante que o volume vazado foi consideravelmente inferior à 200 m<sup>3</sup>, como preconizado no Edital.

Isso se afere pelos seguintes fundamentos:

**a) Da diferença entre volume vazado e volume recolhido;**

De início há de se ressaltar a grande diferença entre volume vazado de hidrocarbonetos (requisito do Edital) e volume recolhido ou volume de resíduos gerados durante atendimento a um evento emergencial.

Segundo Fingas, autor e coautor de mais de 800 relatórios técnicos e dissertações sobre o comportamento de hidrocarbonetos, "grande parte do resíduo gerado em uma emergência ambiental consiste em diversos compostos e não pode ser classificado simplesmente como líquido ou sólido." (Fingas, 2019). Isto explica

como o volume de resíduos recolhidos é consideravelmente maior que o volume inicialmente vazado, uma vez que **ao produto inicial são agregados água e outros tipos de detritos como vegetação, restos de materiais absorventes, areia, troncos entre outros.**

Este impacto é exemplificado no estudo realizado por Iris Poffo cujo trecho foi publicado na página da CETESB – Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (fonte: <https://cetesb.sp.gov.br/emergencias-quimicas/tipos-de-acidentes/vazamentos-de-oleo/acoes-de-resposta/residuos-oleosos/gerenciamento/>, acessado em 19/12/2022):

*“Os relatórios de registros de atendimentos às ocorrências desta natureza, demonstram que, na década de oitenta e na primeira metade dos anos noventa, o volume de resíduo gerado em acidentes no litoral norte de São Paulo, **chegou a ser mais de cinco vezes maior que a quantidade de óleo vazada.** Foi o que ocorreu em São Sebastião (SP), com os acidentes dos navios World Galla (01/03/1981), com 60 m<sup>3</sup> de óleo vazado para 612 m<sup>3</sup> de resíduos gerados em 13 praias afetadas e, Penelope (26/05/1991), com 280 m<sup>3</sup> vazados para 1.257 m<sup>3</sup> de resíduos de 21 praias (POFFO et al, 1996).”*

Dessa forma, ainda que a licitante venha a comprovar que o volume de resíduo gerado durante o atendimento em questão possa ter sido superior a 200m<sup>3</sup>, conforme os pontos apresentados acima, isto não garante o atendimento ao requisito de habilitação técnica expresso no edital.

**b) Da estimativa de volume vazado:**

Uma das formas mais corriqueiras para realizar a quantificação de hidrocarbonetos vazados em um corpo hídrico baseia-se no cálculo das dimensões da mancha de óleo e na avaliação da aparência desse óleo. Camadas mais espessas de óleo tendem a ser mais opacas, enquanto camadas mais finas apresentam maior brilho. Desta forma tem-se a seguinte equação para estimativa do volume vazado:

$$V = A \times E$$

Em que:

$V$  = volume estimado, em  $m^3$ , de óleo vazado;

$A$  = área, em  $m^2$ , atingida pelo vazamento;

$E$  = espessura, em m, da mancha de óleo.

A seguir estimaremos cada um dos parâmetros acima listados, com base nas informações fornecidas no relatório de atendimento.

i) Área:

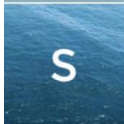
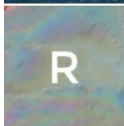
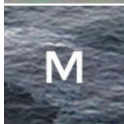
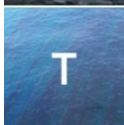
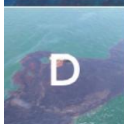
O relatório de atendimento, em sua página 4, apresenta a seguinte informação divulgada pela licitante:

<b>7. Área afetada</b>			
<b>Ponto</b>	<b>Local</b>	<b>Extensão estimada</b>	<b>Tipo</b>
1	Lagoa	Aproximadamente 60.000 $m^2$	Água

Observa-se que 60.000  $m^2$  equivalem a 0,06  $km^2$ .

ii) Espessura:

O Acordo de Bonn assinado em 1969, acordo regional mais antigo estabelecido por governos para responder a incidentes por poluição, define uma escala de cores a partir da qual pode se inferir a espessura do óleo vazado, apresentada a seguir:

código	nome	espessura (µm)
 S	Prata/Cinza	0,04 - 0,3
 R	Arco-íris	0,3 - 5
 M	Metálico	5 - 50
 T	Transicional Escura	50 - 200
 D	Cor escura	> 200

Esta calculadora foi desenhada com base no documento NOAA's Open Water Oil Identification Job Aid (for aerial observation), versão 2, de Julho de 2012.

Supondo, para fins de argumentação, que o óleo vazado encontrava-se na faixa superior de espessura prevista no Acordo de Bonn, teríamos uma espessura estimada de aproximadamente 200 µm, equivalente a 0,0002 m.

### III) Volume:

Considerando a fórmula e os valores acima apresentados, obtemos o seguinte volume estimado com base na metodologia do Acordo de Bonn:

$$V = 60.000 \text{ m}^2 \times 0,0002 \text{ m} = \mathbf{12\text{m}^3}$$

Ora, por mais que a metodologia descrita utilize parâmetros estimados que possam ocasionar erros marginais de cálculo, chama atenção o fato de que o volume obtido é **mais de 15 vezes inferior** ao informado pela licitante no atestado de capacidade técnica.

Ainda, na remota hipótese de o volume informado pela licitante ser verídico, poderíamos realizar o cálculo inverso para estimar a espessura do óleo:

$$E = \frac{V}{A} = \frac{200}{60.000} = 0,0033 \text{ m} = \mathbf{3.300 \mu m}$$

Assim como no cálculo do volume, a espessura estimada é **16,5 vezes acima** da faixa superior de espessura prevista na escala do Acordo de Bonn.

Cabe ressaltar ainda, que este cálculo considera que a totalidade dos 60.000 m<sup>2</sup> estivesse contaminada por óleo com a espessura em questão, o que claramente não foi o caso com base nas fotos do primeiro dia de atendimento (página 8), data na qual a área atingida deveria ser a maior possível:



Deste modo, ao fim e ao cabo, não há dúvida de que o atestado apresentado pela licitante, desacompanhado de qualquer documento ou relatório emitido por um ente público, é inverossímil e inapto à sua qualificação técnica.

Em razão do exposto, não há dúvida de que o Atestado de Capacidade Técnica subscrito pela BRASKEM S.A. é insuficiente para habilitação da empresa licitante.

De toda forma, quer este i. Pregoeiro entenda por ainda não existirem elementos suficientes para imediata rejeição do Atestado subscrito pela BRASKEM S.A., pugna-se pela adoção de diligências suficientes para fins de verificação do efetivo volume envolvido no incidente, incluindo-se diligências perante o IBAMA, o órgão ambiental estadual e os Ministérios Públicos Federal e Estadual.

#### **II.1.c) Atestado do PORTO DE MILFORD HAVEN.**

Por fim, como seu último atestado, a AMBIPAR/DRACARES apresenta declaração do Porto de Milford Haven, fazendo referência a incidente ocorrido no ano de 1996, ocasião em que a empresa "DV Howells" teria atendido ao Porto, prestando reposta de suporte de poluição.

Tal como os atestados anteriores, este tampouco atende aos requisitos do item 6.5.4, II, a), do edital.

De início, destaca-se que não obstante a expressa exigência de qualificação técnica pautada em experiência na participação de evento de resposta **de nível 3**, o atestado do Porto de Milford Haven, de forma clara, refere-se a um evento de resposta de **nível 2**:

O Porto de Milford Haven tem uma longa associação com a Ambipar, em seu nome atual, e através dos anos com os nomes anteriores até a DV Howells em 1996, que era o nome da empresa quando ainda nosso Respondente de Suporte de Poluição de Nível 2 quando ativado no momento do Incidente do Sea Empress em fevereiro de 1996 na entrada do Porto de Milford Haven.

No mais, tratando-se de atestado sem qualquer tipo de registro em um conselho de classe que pudesse conferir-lhe presunção de veracidade, o atestado não é acompanhado de qualquer documentação de suporte que possa esclarecer o efetivo volume envolvido no evento para fins de atendimento ao item 6.5.4, II, a), do edital. Neste ponto, destaca-se, foram apresentados exclusivamente a declaração, sua tradução, e algumas poucas fotos que seriam do evento.

Adicionalmente, o evento ocorreu há quase 27 (vinte e sete) anos, no País de Gales, e o atendimento não se deu pela sociedade empresária licitante, mas pela empresa "DV Howells".

Neste ponto, portanto: (i) a licitante nem mesmo demonstrou de que forma haveria qualquer espécie de vínculo entre a empresa que atendeu ao evento ("DV Howells") e a empresa que participa do certame; (ii) a licitante tampouco apontou qualquer forma de vinculação entre equipes atuantes no País de Gales e equipes atuantes no Brasil que pudesse demonstrar que de alguma forma o aludido evento contribuiria para a qualificação técnica daqueles que, na hipótese de vitória, participariam ao atendimento do Porto de Imbituba; e (iii) a licitante também não apresentou as razões pelas quais seria possível crer que aqueles envolvidos no evento ocorrido em fevereiro de 1996, após passados quase 27 anos, ainda comporiam seus quadros e estariam aptos a de algum modo contribuir com eventual atendimento que venha a se fazer necessário no Porto de Imbituba.

Cada um destes pontos, isoladamente, é suficiente para a pronta rejeição do atestado em questão.

Afinal, o requisito da capacidade técnica é exigido em certames para fins de se assegurar que a empresa contratada será devidamente apta e qualificada para a execução do objeto da licitação, consoante elucida o art. 30, II, da Lei 8.666/93:

**Lei 8.666/93**

Art. 30. A documentação relativa à qualificação técnica limitar-se-á a:

I - registro ou inscrição na entidade profissional competente;

II - comprovação de **aptidão para desempenho de atividade pertinente e compatível em características, quantidades e prazos com o objeto da licitação**, e indicação das instalações e do aparelhamento e do pessoal técnico adequados e disponíveis para a realização do objeto da licitação, bem como da qualificação de cada um dos membros da equipe técnica que se responsabilizará pelos trabalhos;

Todavia, o atestado emitido pelo Porto de Milford Haven demonstra uma longínqua prestação de serviços, em outro continente e por empresa distinta. Ao que tudo indica (embora nem mesmo isso tenha sido suficiente demonstrado pela licitante), o grupo Ambipar,  **muito após o evento ocorrido em 1996**, assumiu algum tipo de participação societária na empresa "DV Howells", tal como ocorrido entre Ambipar e Dracares neste ano de 2022, vide 15ª Alteração Contratual que acompanha os documentos de habilitação da empresa.

**No entanto, isso não significa que de algum modo Ambipar ou Dracares tenham, ao tempo do evento, de alguma forma participado ou contribuído com a resposta ao incidente. Afinal, a associação entre Ambipar e DV Howells é desconhecida, mas sabidamente posterior ao evento, o que se confirma pela própria declaração do Porto de Milford Haven. E, independentemente de quando ocorreu a vinculação entre Ambipar e DV Howells, a relação entre Ambipar e Dracares iniciou-se apenas nos idos de 2022, 26 anos após o incidente, deixando claro, sem qualquer sombra de dúvidas, que Dracares não teve nenhum tipo de participação no evento ocorrido em fevereiro de 1996.**

**Há que se ressaltar, quanto ao tema, que o Tribunal de Contas da União tem enunciado aprovado pelo seu plenário (Acórdão 1951/2022-TCU-Plenário) em 24/08/2022 vedando a transferência de acervo técnico entre pessoas distintas:**

**Não se admite a transferência do acervo técnico da pessoa física para a pessoa jurídica, para fins de comprovação de qualificação técnica em licitações públicas, pois a capacidade técnico-operacional (art. 30, inciso II, da Lei 8.666/1993) não se confunde com a capacidade técnico-profissional (art. 30, § 1º, inciso I, da Lei 8.666/1993), uma vez que a primeira considera aspectos típicos da pessoa jurídica, como instalações, equipamentos e equipe, enquanto a segunda relaciona-se ao profissional que atua na empresa.**

Portanto, o evento em questão não se trata de ocorrência apta a agregar experiência à equipe da Dracares ou atestar sua aptidão para atuar em circunstâncias tais quais as esperadas pelo Porto de Imbituba.

A bem da verdade, a declaração em questão nada atesta quanto à experiência prévia da equipe que atenderia ao Porto de Imbituba em nome da Dracares, razão pela qual não resta satisfeito o requisito de qualificação técnica necessário à habilitação da empresa.

### **III – DOS PEDIDOS**

---

Diante do exposto, requer-se:

- a)** Seja recebido o presente recurso com atribuição de efeito suspensivo à decisão que declarou vencedora a licitante AMBIPAR RESPONSE DRACARES APOIO MARÍTIMO E PORTUÁRIO S/A;
- b)** Seja prontamente inabilitada a licitante AMBIPAR RESPONSE DRACARES APOIO MARÍTIMO E PORTUÁRIO S/A dada a não comprovação da capacidade técnica nos termos do item 6.5.4, II, a), do edital do pregão eletrônico;

- c)** Caso se entenda por não existirem elementos suficientes para imediata rejeição do Atestado subscrito pelas empresas CIA DE NAVEGAÇÃO NORSUL e BRASKEM S.A., pugna-se pela adoção de diligências suficientes para fins de verificação do efetivo volume envolvido no incidente, incluindo-se diligências perante o IBAMA, o órgão ambiental estadual, a Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil e os Ministérios Públicos Federal e Estadual para que, em sequência, seja inabilitada a licitante AMBIPAR RESPONSE DRACARES APOIO MARÍTIMO E PORTUÁRIO S/A; e
- d)** Seja determinado o prosseguimento da licitação, com habilitação da OCEANPACT SERVIÇOS MARÍTIMOS S.A., sua declaração como vencedora do pregão eletrônico e a consequente adjudicação do objeto da licitação a seu favor.

Termos em que,  
Pede deferimento.

Rio de Janeiro, 21 de dezembro de 2022.

DocuSigned by:



7A12DB17F3A34B5...

**OCEANPACT SERVIÇOS MARÍTIMOS S.A.**