



GOVERNO DO ESTADO DO PIAUÍ  
SECRETARIA DE ESTADO DA ADMINISTRAÇÃO DO PIAUÍ

TERMO DE REFERÊNCIA

Processo nº 00002.001740/2023-48

ANEXO I DO EDITAL

TERMO DE REFERÊNCIA

SECRETARIA DE ESTADO DA ADMINISTRAÇÃO DO PIAUÍ-SEAD-PI

SEI Nº 00002.001740/2023-48

1. DAS CONDIÇÕES GERAIS:

1.1. O objeto da presente licitação é a escolha da proposta mais vantajosa para a contratação serviços de **locação/fretamento de aeronaves de asas fixas e rotativas, com disponibilidade do piloto, incluída logística de abastecimento**, visando atender as necessidades de **transporte do Chefe do Poder Executivo Estadual, outras autoridades e Dignatários**, por ocasião do cumprimento das agendas oficiais, em todo o território nacional, bem como o **transporte inter-hospitalar de pacientes e para ações de resgate**, dotada de equipamentos médicos homologados pela Agência de Aviação Civil - ANAC e **missões ambientais de combate a incêndios florestais**, a ser realizado através de Licitação na modalidade **PREGÃO**, na forma **ELETRÔNICA** com o sistema auxiliar de **Registro de Preços**, conforme especificações, condições e quantidades estimadas, descritas na tabela constante no **ANEXO B (Caderno de especificação técnica da execução do serviço)** deste Termo de Referência.

Grupo	Item	Descritivo resumido dos serviços	Identificação CATSER	Unidade de Medida/Critério de aferição	Quantidade Anual Estimada	Valor Unitário Estimado	Valor Total Estimado
1	1	Locação de Aeronave Helicóptero monoturбина.	3174	Hora/voo (percorrida)	720	R\$ 20.949,04	R\$ 15.083.308,80
	2	Locação de Aeronaves asas rotativas Helicóptero monoturbina. (com bambi bucket)	3174	Hora/voo (percorrida)	360	R\$ 24.423,33	R\$ 8.792.398,80
	3	Locação de Aeronave jato biturbina, asa fixa, turbofan.	3174	Hora/voo (percorrida)	360	R\$ 38.000,00	R\$ 13.680.000,00
	4	Locação de Ambulância TIPO "E" - Aeronaves Ambulância de Suporte Avançado.	3174	Hora/voo (percorrida)	720	R\$ 29.364,67	R\$ 21.142.562,40
	5	Locação de Aeronave Turbo hélice para combate a incêndios florestais.	3174	Hora/voo (percorrida)	600	R\$ 20.000,00	R\$ 12.000.000,00
	6	Locação de Aeronave bimotora turbo hélice, potência mínima de 750 shp por motor.	3174	Hora/voo (percorrida)	420	R\$ 18.571,49	R\$ 7.800.025,80
	7	Locação de Aeronave asa fixa, monomotor turbohélice.	3174	Hora/voo (percorrida)	720	R\$ 9.494,58	R\$ 6.836.097,60
	8	Locação de Aeronave jato bimotor, asa fixa, turbofan.	3174	Hora/voo (percorrida)	360	R\$ 19.950,00	R\$ 7.182.000,00
	9	Locação de Aeronave bimotora turbo hélice, potência mínima de 550 shp por motor	3174	Hora/voo (percorrida)	300	R\$ 14.265,17	R\$ 4.279.551,00
Valor Total Global Estimado R\$ 96.795.944,40 (noventa e seis milhões, setecentos e noventa e cinco mil novecentos e quarenta e quatro reais e quarenta centavos).							

1.2. Os serviços objeto desta contratação enquadram-se na categoria de serviços comuns, por possuírem padrões de desempenho e características gerais e específicas usualmente encontradas no mercado, conforme justificativa constante no Estudo Técnico Preliminar (ID 017562294).

1.3. O serviço objeto da contratação trata-se de serviço continuado devido à sua natureza essencial, o que significa que não pode haver interrupção ou descontinuidade. Qualquer interrupção no serviço teria um impacto imediato no andamento das atividades das Secretarias, como evidenciado no Estudo Técnico Preliminar (ID 017562294).

1.4. **Da Prevalência da Descrição Técnica sobre o Código CATSER.**

1.4.1. Em caso de divergência, contradição ou ambiguidade entre a descrição detalhada do serviço ou solução constante deste Termo de Referência (TR) e eventuais codificações associadas, tais como CATSER (Classificação de Serviços), **prevalecerá integralmente o descritivo técnico e qualitativo estabelecido neste instrumento, em todas as suas especificações, exigências e condições.**

1.4.2. A codificação de CATSER terá caráter **meramente complementar e auxiliar e de** exigências operacionais do sistema ComprasGov, caberá ao licitante a obrigação de **conferir a compatibilidade** entre o código eventualmente indicado e o descritivo do TR, abstendo-se de alegar desconhecimento, equívoco ou controvérsia decorrentes de eventual descompasso entre tais elementos. A participação no certame implica **aceitação expressa** desta cláusula, renunciando-se a quaisquer questionamentos futuros baseados em suposta incongruência entre descrição e codificação.

2. **DA FUNDAMENTAÇÃO E DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE DA CONTRATAÇÃO:**

2.1. A Secretaria de Estado da Administração do Piauí (SEAD), órgão central da administração do Governo do Estado do Piauí, tem entre seus objetivos a gestão de materiais, patrimônio e serviços auxiliares, bem como a administração do Centro Administrativo, nos termos do Art. 17º da Lei nº 7.884, de 8 de dezembro de 2022.

2.2. O inciso III, do artigo 17, da mencionada Lei, atribui ainda como competência da SEAD, exercer a supervisão, realização, acompanhamento e controle dos procedimentos técnico e administrativos das licitações e contratos dos órgãos e entidades da administração direta, autarquias e fundacional do Estado, inclusive contratações diretas por dispensa ou inexigibilidade de licitação, ou para formação dos correspondentes registros de preços.

2.3. **Da necessidade:**

2.3.1. A justificativa da necessidade encontra-se pormenorizada em tópico específico dos Estudos Técnicos Preliminares (ID 017562294), apêndice deste Termo de Referência.

2.4. **Do Quantitativo:**

2.4.1. O quantitativo estimado encontra-se pormenorizado em tópico específico dos Estudos Técnicos Preliminares (ID 017562294), apêndice deste Termo de Referência.

2.5. **Dos Fundamentos Normativos:**

2.5.1. O procedimento licitatório fundamenta-se no Decreto Estadual nº 21.872/2023, que regulamenta a Lei Federal nº 14.133/2021 no âmbito do Poder Executivo Estadual; no Decreto Estadual nº 21.938/2023, que disciplina o procedimento auxiliar do Sistema de Registro de Preços para a contratação de bens e serviços, inclusive obras e serviços de engenharia, no âmbito do Poder Executivo Estadual; na Lei Federal nº 14.133, de 1º de abril de 2021; e nas demais normas aplicáveis ao objeto deste procedimento licitatório.

3. **DA JUSTIFICATIVA PARA O PARCELAMENTO OU NÃO DA CONTRATAÇÃO:**

3.1. A justificativa para a adoção do **parcelamento** do objeto em **grupo e itens** encontra respaldo no **Estudo Técnico Preliminar**, em observância ao art. 18, §1º, inciso VIII, da Lei nº 14.133/2021 e ao art. 9º, inciso VII, da Instrução Normativa SEGES nº 58, de 8 de agosto de 2022. Conforme os apontamentos técnicos, o parcelamento em grupo e itens mostrou-se **tecnicamente viável e economicamente vantajoso** (art. 47, II, da Lei nº 14.133/2021), tendo em vista o aumento da competitividade entre licitantes e a redução dos riscos inerentes à contratação de um grande volume de itens por um único fornecedor.

3.2. O Art. 40, § 2º, inciso II, da Lei nº 14.133/2021, estabelece a hipótese legal para a aplicação do princípio do parcelamento do objeto no âmbito das contratações. Nesse sentido, na aplicação desse princípio, devem ser considerados: I - a viabilidade da divisão do objeto em grupo e itens; II - o aproveitamento das peculiaridades do mercado local, com vistas à economicidade, sempre que possível, desde que preservados os parâmetros de qualidade; e III - o dever de promover a ampliação da competição e evitar a concentração de mercado

3.3. O entendimento consolidado na **Súmula nº 247 do Tribunal de Contas da União** reforça a pertinência de se admitir a adjudicação por item ou por unidade autônoma, sempre que o objeto seja divisível e não haja prejuízo ao conjunto ou perda de economia de escala. Nesse contexto, a subdivisão em grupo e itens aqui proposta possibilita que licitantes, mesmo aqueles sem capacidade para fornecer a totalidade dos serviços, possam concorrer ao grupo e itens compatíveis com sua especialização.

3.4. Assim, em regra, a Administração deve observar o princípio do parcelamento sempre que viável, conforme dispõe o Art. 40, inciso V, alínea 'b', da Lei nº 14.133/2021. No caso em tela, **não se constata** restrições legais ou técnicas que obstem a adoção dessa divisão. Ao contrário, o parcelamento do objeto em grupos e itens favorece a eficiência na execução, a transparência e a economicidade, sem comprometer a unidade do procedimento licitatório.

4. **DA DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO:**

4.1. A descrição da solução como um todo abrange a contratação de serviços de **locação de aeronaves de asas fixas e rotativas, com disponibilidade do piloto, incluída logística de abastecimento e manutenção**, visando atender as necessidades de **transporte do Chefe do Poder Executivo Estadual, outras autoridades e dignatários**, por ocasião do cumprimento das agendas oficiais, em todo o território nacional, bem como o **transporte inter-hospitalar de pacientes e para ações de resgate**, dotada de equipamentos médicos homologados pela Agência de Aviação Civil - ANAC e **missões ambientais de combate a incêndios florestais**.

4.2. O fato de o serviço envolver também missões de resgate e combate a incêndios florestais, que demandam uma pronta resposta e disponibilidade contínua, reforça o caráter contínuo do serviço. Essas ações exigem que as aeronaves estejam disponíveis de maneira constante, com a logística de abastecimento e a preparação para operações em todo o território nacional.

4.3. Dessa forma, o serviço de locação/fretamento de aeronaves envolve múltiplas finalidades, demandas recorrentes e uma logística permanente de operação, é, sem dúvida, caracterizado como serviço de natureza continuada, com a contratação sendo realizada de forma centralizada e com flexibilidade, através do registro de preços.

4.4. A contratada deverá ter **base operacional em Teresina-PI**, de onde as aeronaves serão disponibilizadas para as missões contratadas. Essa base deve ser equipada com toda a infraestrutura necessária para garantir a eficiência e segurança das operações, o que inclui a manutenção de aeronaves e o gerenciamento da operação de transporte. Para tanto, a empresa deverá apresentar o **Certificado de Homologação de Empresa Aérea (CHETA)**, a fim de comprovar sua capacidade de realizar os serviços com aeronaves do tipo helicóptero e/ou avião, conforme exigido. A empresa deverá, ainda, comprovar que possui manutenção homologada para as aeronaves e que está em conformidade com as normas técnicas exigidas para a execução das operações.

4.5. Os serviços serão prestados no Estado do Piauí e em todo o território nacional, conforme as necessidades da contratante, devendo as aeronaves estar prontas, em plenas condições de voo, no local indicado pela contratante, a exemplo de **Teresina, Piauí, em prazo não superior a 02 (duas) horas para as aeronaves dos itens 3 (jato) e item 6 (bimotor)**, contados a partir da emissão da **Ordem de Serviço ou Ordem de Decolagem**, salvo em casos de fenômenos naturais que impossibilitem o cumprimento do prazo, desde que o fato seja comunicado à contratante.

4.6. **Demais informações sobre a solução encontram-se pormenorizadas no Anexo A deste Instrumento.**

## 5. REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO:

5.1. Nessa seção, é abordada a descrição dos requisitos da contratação necessários e suficientes à escolha da solução, diante disso, analisando o contexto geográfico onde as missões de transporte devem ser executadas, foram elaborados os seguintes requisitos da contratação, que balizaram a escolha das soluções:

5.1.1. A contratação do serviço de locação e fretamento de aeronaves, conforme as especificações indicadas nas demandas recebidas, exige uma série de requisitos técnicos e operacionais que visam garantir a segurança, a eficiência e a conformidade com as normas legais. O Decreto Estadual nº 21.872/2023, em seu artigo 23, inciso II, deixa claro que a escolha da solução contratual deve ser fundamentada em critérios de qualidade, desempenho e práticas de sustentabilidade. A discriminação detalhada desses requisitos é essencial para assegurar que o serviço atenda às demandas do Estado do Piauí de forma eficaz, segura e sustentável, cumprindo com os padrões exigidos pela legislação vigente.

5.1.2. Primeiramente, é fundamental que a empresa licitante comprove sua qualificação técnica e operacional. A obrigatoriedade de apresentação do **Certificado de Operador Aéreo (COA)**, expedido pela ANAC, certifica que a empresa está autorizada a operar aeronaves conforme as normas de segurança e regulamentação da aviação civil. Além disso, a empresa deve declarar formalmente a disponibilidade de aeronaves com as especificações mínimas exigidas, além de garantir que a tripulação seja devidamente licenciada, conforme os Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil (RBAC) e o Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA). Essas exigências visam assegurar que o serviço prestado atenda às condições de segurança, competência técnica e eficiência operacional necessárias para as missões exigidas pelo contrato, que incluem o transporte de autoridades, pacientes e missões de resgate e combate a incêndios florestais.

5.1.3. Outro aspecto essencial para a contratação é a **qualificação da aeronave** e a documentação relacionada a ela. A(s) empresa(s) deve apresentar os **certificados de matrícula e de aeronavegabilidade**, emitidos pela ANAC, garantindo que as aeronaves a serem utilizadas estão em conformidade com os requisitos técnicos e de segurança. Além disso, a **certificação operacional**, conforme o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), é um requisito essencial, pois assegura que a empresa tem autorização para realizar o transporte de passageiros e que suas aeronaves possuem todas as condições de operação exigidas. A empresa também deve fornecer documentação adicional, como **fichas de inspeção anual de manutenção, apólices de seguro e relações de aeronaves por prefixo**, de modo a garantir a transparência e a conformidade de todas as aeronaves utilizadas.

5.1.4. A capacidade operacional da(s) empresa(s) também deve ser um requisito prioritário. A(s) contratada(s) precisa ser capaz de operar aeronaves em todo o território nacional, incluindo a capacidade de realizar missões de transporte executivo, transporte inter-hospitalar e operações de resgate, além de missões ambientais de combate a incêndios florestais. A empresa precisa, portanto, demonstrar que está preparada para gerenciar todos os aspectos logísticos da operação, incluindo **abastecimento, manutenção das aeronaves e escala de tripulação**, uma vez que a Administração Pública não dispõe de equipe técnica ou infraestrutura para a execução dessas atividades. Este requisito é fundamental, pois a prestação do serviço envolve missões contínuas e de emergência, que exigem prontidão e flexibilidade.

5.1.5. Além disso, a contratada deverá ter **base operacional em Teresina-PI**, de onde as aeronaves serão disponibilizadas para as missões contratadas. Essa base deve ser equipada com toda a infraestrutura necessária para garantir a eficiência e segurança das operações, o que inclui a manutenção de aeronaves e o gerenciamento da operação de transporte. Para tanto, a empresa deverá apresentar o **Certificado de Homologação de Empresa Aérea (CHETA)**, a fim de comprovar sua capacidade de realizar os serviços com aeronaves do tipo helicóptero e/ou avião, conforme exigido. A empresa deverá, ainda, comprovar que possui manutenção homologada para as aeronaves e que está em conformidade com as normas técnicas exigidas para a execução das operações.

## 5.2. Sustentabilidade:

- 5.2.1. Nos termos do artigo 33, inciso IV, da Lei nº 12.305/2010 – Política Nacional de Resíduos Sólidos e Resolução CONAMA nº 362, de 23/06/2005, a CONTRATADA, ou seu prestador de serviço, deverá:
- 5.2.2. Efetuar o recolhimento e o descarte adequado do óleo lubrificante usado ou contaminado originário da contratação, bem como de seus resíduos e embalagens, obedecendo aos seguintes procedimentos:
- 5.2.3. Recolher o óleo lubrificante usado ou contaminado, armazenando-o em recipientes adequados e resistentes a vazamentos e adotando as medidas necessárias para evitar que venha a ser misturado com produtos químicos, combustíveis, solventes, água e outras substâncias que inviabilizem sua reciclagem, conforme artigo 18, incisos I e II, da Resolução CONAMA nº 362, de 23/06/2005, e legislação correlata;
- 5.2.4. Providenciar a coleta do óleo lubrificante usado ou contaminado recolhido, através de empresa coletora devidamente autorizada e licenciada pelos órgãos competentes, ou entregá-lo diretamente a um revendedor de óleo lubrificante acabado no atacado ou no varejo, que tem obrigação de recebê-lo e recolhê-lo de forma segura, para sua destinação final ambientalmente adequada, conforme artigo 18, inciso III e § 2º, da Resolução CONAMA nº 362, de 23/06/2005, e legislação correlata;
- 5.2.5. Exclusivamente quando se tratar de óleo lubrificante usado ou contaminado não reciclável, dar-lhe a destinação final ambientalmente adequada, devidamente autorizada pelo órgão ambiental competente, conforme artigo 18, inciso VII, da Resolução CONAMA nº 362, de 23/06/2005, e legislação correlata;
- 5.2.6. Respeitar as Normas Brasileiras – NBR publicadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas sobre resíduos sólidos; e
- 5.2.7. Adotar mecanismos que minimizem os efeitos prejudiciais da aviação civil sobre o meio ambiente, particularmente no que diz respeito a ruídos e emissão de gases dos motores da aeronave.
- 5.3. Não será exigido amostra.
- 5.4. **LGPD:**
- 5.4.1. A contratada deverá manter sigilo sobre os dados do governo e das informações do objeto em conformidade com a Lei nº 13.709/2018 – Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais – LGPD, e com as normas, padrões e regulamentos da administração pública estadual.
- 5.5. A(s) empresa(s) contratada(s) deverá(ão), durante toda a vigência do contrato, cumprir integralmente os requisitos técnicos, operacionais e legais relacionados à operação de aeronaves, conforme estabelecido a seguir:
- 5.5.1. Certificado de Operador Aéreo (COA), expedido pela ANAC, comprovando que a licitante possui autorização para operar aeronaves conforme as normas vigentes de segurança e regulamentação da aviação civil.
- 5.5.2. Declaração formal de que possui a aeronave com as especificações mínimas definidas neste termo, todo o aparato técnico e profissional em seu quadro de tripulação regularmente licenciados, no termos do Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil- RBAC e Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica RBHA, com habilitação compatível com o tipo da aeronave ofertada.
- 5.5.3. Relação explícita, bem como, declaração formal de disponibilidade das instalações, do aparelhamento e do pessoal técnico adequado e disponível para a realização do objeto da presente licitação, inclusive declarando que dispõe ou disporá para a execução do contrato de profissional habilitado ou que detenha experiência no ramo de transporte aéreo e que detenha conhecimentos da técnica e das normas nacionais e internacionais aplicáveis a esta modalidade de serviço.
- 5.5.4. Certificado de Matrícula (CM) e Certificado de Aeronavegabilidade (CA) emitido pela Agência Nacional de Aviação Civil constando os atuais proprietários e operadores atuais das aeronaves e as aeronaves que serão utilizadas na prestação de serviço.
- 5.5.5. Certificado de Especificações Operativas (E.O), da empresa constando o modelo da aeronave com as especificações do grupo ou itens.
- 5.5.6. Certificação operacional nos termos do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), autorizada pelos órgãos competentes para transporte de passageiros, com revisões atualizadas, pilotos habilitados, devidamente autorizados.
- 5.5.7. Para o **grupo 1 (item 1 - helicóptero) e Item 3 (jato) e Item 6 (bimotor)**, a licitante deverá apresentar Comprovação de SEGURO AERONÁUTICO, com cobertura RETA e/ou de responsabilidade civil do transportador aéreo (2º RISCO), no valor mínimo de R\$ 40.000.000,00 (quarenta milhões de reais) por acidente/incidente, devendo ser feito sua comprovação através da apólice de seguro e, com apresentação de comprovantes de quitação das faturas pagas.
- 5.5.8. Para o **Item 4 (Ambulância tipo-E)**, a licitante deverá apresentar comprovação de **seguro aeronáutico com cobertura RETA e/ou de responsabilidade civil do transportador aéreo (2º risco)** por acidente ou incidente. O valor da cobertura deverá atender, no mínimo, aos parâmetros regulatórios definidos pela **ANAC** e pela **SUSEP**, considerando o tipo de operação e risco envolvido. A comprovação deverá ser feita mediante apresentação da apólice vigente, acompanhada dos respectivos comprovantes de quitação.
- 5.5.9. Para o **Item 8 (jato)**, a licitante deverá apresentar comprovação de seguro com cobertura aeronáutica vigente (RETA e RCF-V), com responsabilidade civil mínima de R\$ 20.000.000,00 por ocorrência.

5.5.10. Para o **Item 9 (bimotor)**, a licitante deverá apresentar comprovação de seguro com cobertura aeronáutica vigente (RETA e RCF-V), com responsabilidade civil mínima de R\$ 10.000.000,00 por ocorrência, cobrindo danos a terceiros e ocupantes.

5.6. Os demais requisitos da contratação foram elencados no Anexo A deste Termo de Referência.

5.7. **Da vistoria:**

5.7.1. Não há necessidade de realização de avaliação prévia do local de execução dos serviços.

5.8. **Da subcontratação:**

5.8.1. Será permitida a subcontratação de 25% (vinte e cinco por cento) do objeto contratado, desde que a aeronave seja similar ou superior e na forma indicada no item (Detalhamento do serviço, anexo A) do Termo de Referência, sendo vedada a sub-rogação completa ou da parcela principal da obrigação.

5.8.2. A subcontratação depende de autorização prévia da Contratante, a quem incumbe avaliar se a subcontratada cumpre os requisitos de qualificação técnica necessários para a execução do objeto.

5.8.3. Em qualquer hipótese de subcontratação, permanece a responsabilidade integral da Contratada pela perfeita execução contratual, cabendo-lhe realizar a supervisão e coordenação das atividades da subcontratada, bem como responder perante a Contratante pelo rigoroso cumprimento das obrigações contratuais correspondentes ao objeto da subcontratação.

5.8.4. O contratado apresentará à Administração documentação que comprove a capacidade técnica do subcontratado, que será avaliada e juntada aos autos do processo correspondente.

5.8.5. É vedada a subcontratação de pessoa física ou jurídica, se aquela ou os dirigentes desta mantiverem vínculo de natureza técnica, comercial, econômica, financeira, trabalhista ou civil com dirigente do órgão ou entidade contratante ou com agente público que desempenhe função na contratação ou atue na fiscalização ou na gestão do contrato, ou se deles forem cônjuge, companheiro ou parente em linha reta, colateral, ou por afinidade, até o terceiro grau.

6. **DO MODELO DE EXECUÇÃO DO OBJETO:**

6.1. **Condições de execução dos serviços:**

6.1.1. Os serviços serão executados sob demanda, com a empresa contratada sendo acionada através de Ordem de Serviço.

6.1.1.1. Os serviços deverão ter execução em dias e horários determinados pelas autorizações de voo, devendo ser obedecido o disposto na legislação trabalhista, inclusive a emanada do Ministério do Trabalho e a relativa à Medicina e Segurança do Trabalho, e quanto à jornada de trabalho individual dos pilotos as disposições da Lei no 7.183, de 5 de abril de 1984 (Regula o exercício da Profissão de Aeronauta, e dá outras providências) e suas alterações ou legislação equivalente aplicável e em vigência.

I - Aeronaves indicadas nos Itens 3 (jato) e 6 (bimotor) devem estar prontas para decolagem no prazo máximo de 2 (duas) horas após a emissão da Ordem de Serviço/Ordem de Decolagem, salvo em caso de fenômeno da natureza que possa impossibilitar o cumprimento do prazo, desde que comunicado o fato a Contratante;

II - As demais aeronaves devem estar disponíveis conforme prazos estabelecidos no contrato, de acordo com a complexidade da missão;

III - O abastecimento e manutenção preventiva das aeronaves são de responsabilidade da contratada, devendo assegurar a operacionalidade e segurança dos equipamentos.

IV - A Contratada deve atender à solicitação para realizar os voos, com saída e chegada no aeroporto de Teresina - Senador Petrônio Portela, ou em outra pista localizada no município de Teresina, Estado do Piauí.

6.1.2. A contratação prevê a prestação de serviços para diferentes órgãos do Estado, incluindo:

- Secretaria de Segurança Pública (operações policiais e emergências);
- Corpo de Bombeiros (combate a incêndios florestais e resgates);
- Secretaria de Saúde (transporte aeromédico);
- Secretaria de Governo (deslocamento de autoridades e gestão de crises).

6.2. **Local e horário da prestação dos serviços**

6.2.1. Os serviços serão prestados no Estado do Piauí em todo o território nacional e em conformidade com as necessidades da Contratante;

6.3. **Materiais a serem disponibilizados**

6.3.1. Todos os materiais, equipamentos, uniformes e EPI's necessários à perfeita execução contratual, serão de responsabilidade da Contratada, sendo vedado qualquer repasse de cobrança à Contratada.

6.4. **Procedimentos de transição e finalização do contrato**

6.4.1. Não serão necessários procedimentos de transição e finalização do contrato devido às características do objeto.

6.5. **Da vigência contratual:**

6.5.1. O prazo de vigência da contratação é de 12 (doze) meses contados da assinatura do contrato na forma do artigo 105 da Lei nº 14.133, de 2021.

6.6. **Do recebimento:**

6.6.1. Os serviços serão **recebidos provisoriamente, no prazo de até 2 (dois) dias**, pelos fiscais técnico e administrativo, mediante termos detalhados, quando verificado o cumprimento das exigências de caráter técnico e administrativo. (Art. 140, I, a, da Lei nº 14.133 e Arts. 7º, inciso I, do Decreto Estadual nº 15.093, de 21 de fevereiro de 2013).

6.6.2. Os serviços serão **recebidos definitivamente no prazo máximo de 2 (dois) dias**, contados do recebimento provisório, por servidor ou comissão designada pela autoridade competente, após a verificação da qualidade e quantidade do serviço e consequente aceitação mediante termo detalhado.

6.6.3. O Contratado fica obrigado a reparar, corrigir, remover, reconstruir ou substituir, às suas expensas, no todo ou em parte, o objeto em que se verificarem vícios, defeitos ou incorreções resultantes da execução ou materiais empregados, **no prazo de até 2 (duas) horas**, cabendo à fiscalização não atestar a última e/ou única medição de serviços até que sejam sanadas todas as eventuais pendências que possam vir a ser apontadas no Recebimento Provisório.

6.6.4. Os serviços poderão ser rejeitados, no todo ou em parte, quando em desacordo com as especificações constantes neste Termo de Referência e na proposta, sem prejuízo da aplicação das penalidades.

6.6.5. O recebimento provisório ou definitivo não exclui a responsabilidade civil pela solidez e segurança da obra ou do serviço, nem ético-profissional pela perfeita execução do contrato, dentro dos limites estabelecidos pela lei ou pelo contrato.

6.6.6. Na hipótese de o termo circunstanciado ou a verificação a que se refere item 9.11 não serem, respectivamente, lavrado ou procedida dentro dos prazos fixados, reputar-se-ão como realizados, desde que comunicados à Administração nos 15 (quinze) dias anteriores à exaustão dos mesmos, situação na qual será responsabilizado o fiscal ou comissão responsável pela fiscalização.

6.7. **Da Garantia da Contratação:**

6.7.1. Será exigida a garantia da contratação de que tratam os arts. 96 e seguintes da Lei nº 14.133, de 2021, podendo o Contratado optar pela caução em dinheiro ou em títulos da dívida pública, seguro-garantia, fiança bancária ou título de capitalização, em valor correspondente a **5% (cinco por cento)** do valor anual do contrato firmado, devendo abranger toda a vigência do contrato, inclusive em caso de prorrogação.

6.8. **A garantia mínima da execução é:**

6.8.1. Para o Grupo 1, Item 1 (helicóptero) Garantia mínima de voo de 20 horas/mês, duração mínima de 01 (uma) hora por missão;

6.8.2. Para o Item 3 (jato) Garantia mínima de voo de 25 horas/mês;

6.8.3. Para o Item 6 (bimotor) Garantia mínima de voo de 30 horas/mês;

6.8.4. Para o Item 9 (bimotor) Garantia mínima de voo de 15 horas/mês, duração mínima de 01 (uma) hora por missão.

6.8.5. O total de HORA/VOADA acima estimados se não utilizadas dentro do mês, constituirão crédito de Hora/Voo em favor da CONTRATANTE que poderá utilizá-las em conformidade com as necessidades operacionais cabíveis, nos meses subsequentes, observados o prazo de vigência do Contrato;

6.9. **Da Fiscalização:**

6.9.1. As exigências de Fiscalização já se encontram previstas na Parte Geral da minuta-padrão do Contrato da Procuradoria Geral do Estado do Piauí - PGE.

7. **DAS EXIGÊNCIAS DE HABILITAÇÃO:**

7.1. **HABILITAÇÃO JURÍDICA**

7.1.1. As exigências de habilitação jurídica já se encontram previstas na Parte Geral da minuta-padrão do Edital da Procuradoria Geral do Estado do Piauí - PGE.

7.1.2. No caso de exercício de atividade de táxi aéreo e de serviço aéreo especializado: ato de registro ou autorização para funcionamento expedido pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, de acordo com a Portaria nº 190/GC-5, de 20 de março de 2001.

7.2. QUALIFICAÇÃO TÉCNICA

7.2.1. Requisitos de capacidade técnico-operacional:

7.2.1.1. Comprovação de aptidão para execução de serviço de complexidade tecnológica e operacional equivalente ou superior com o objeto desta contratação, ou com o item pertinente, por meio da apresentação de certidões ou atestados, por pessoas jurídicas de direito público ou privado, ou regularmente emitido(s) pelo conselho profissional competente, quando for o caso. Para fins da comprovação de que trata este subitem, os atestados deverão dizer respeito a contratos executados com as seguintes características mínimas:

a) Será exigida comprovação pela proponente de ter executado, em nome da empresa, a qualquer tempo, serviços compatíveis com o objeto desta licitação, através de certidão(ões) e/ou atestado(s), em nome da própria licitante (empresa), fornecido(s) por pessoas jurídicas de direito público ou privado. Os itens de serviços e parcelas de maior relevância com quantidades mínimas a serem comprovadas no percentual de **30% (trinta por cento)** dos quantitativos previstos nos itens.

PARCELAS DE MAIOR RELEVÂNCIA	QUANTITATIVO TOTAL (100%)	COMPROVAÇÃO MÍNIMA (30%)
Grupo 1, Item 1 - Locação de Aeronave Helicóptero monoturбина.	720 Hora/voo (percorrida)	216 Hora/voo (percorrida)
Item 3 - Locação de Aeronave jato biturbina, asa fixa, turbofan.	360 Hora/voo (percorrida)	108 Hora/voo (percorrida)
Item 6 - Locação de Aeronave bimotora turbo hélice.	420 Hora/voo (percorrida)	126 Hora/voo (percorrida)

7.2.1.2. O (s) atestado(s) de Capacidade Técnica deverão apresentar dados suficientes para a verificação de sua autenticidade, identificação da entidade expedidora e do responsável que o assinar, bem como deve propiciar a confirmação de que houve cumprimento da obrigação na forma e prazo exigidos para o fornecimento do objeto deste Termo de Referência.

7.2.1.3. Para a comprovação da exigência constante do item 7.2.1.1. será aceito o somatório de atestados.

7.2.1.4. Serão aceitos atestados fornecidos em nome da empresa matriz ou da(s) eventual(is) empresa(s) filial(is).

7.2.1.5. Não será aceita a substituição do Atestado de Capacidade Técnica por cópia de contratos, tendo em vista que a simples existência do contrato não comprova a capacitação técnica da empresa, sendo que o atestado, por ser uma declaração formal do órgão público ou empresa privada, é o único meio de atestar o correto fornecimento do objeto. Será aceito a cópia do respectivo contrato para a complementação das informações dos atestados apresentados, se necessário.

7.2.1.6. A licitante deve disponibilizar todas as informações necessárias à comprovação da legitimidade dos atestados solicitados, apresentando, dentre outros documentos, cópia do contrato que deu suporte à contratação, endereço atual da contratante e local em que foi executado o objeto contratado, dentre outros documentos.

7.2.1.7. Adicionalmente, para comprovação da qualificação técnico-operacional, deverão ser apresentados os seguintes documentos:

- I - **Certificado de Operador Aéreo (COA)** emitido pela ANAC, atestando que a empresa está legalmente autorizada a realizar o transporte aéreo comercial;
- II - **Declaração formal** de disponibilidade das aeronaves com as especificações mínimas exigidas e de que a tripulação está devidamente licenciada conforme os RBAC e RBHA;
- III - **Certificados das aeronaves:** Certificado de Matrícula (CM); Certificado de Aeronavegabilidade (CA);
- IV - **Certificado de Especificações Operativas (EO)** com os modelos das aeronaves ofertadas;
- V - **Certificação operacional** conforme RBAC nº 135, autorizada para transporte de passageiros;
- VI - **Fichas de inspeção anual de manutenção** das aeronaves;
- VII - **Relação de aeronaves por prefixo**;
- VIII - **Certificado de Homologação de Empresa de Transporte Aéreo (CHETA)**;
- IX - **Comprovação de manutenção homologada** para as aeronaves;
- X - **Comprovação de base operacional em Teresina-PI**, com infraestrutura adequada;
- XI - **Declaração de instalações e pessoal técnico disponível**, inclusive profissional com experiência em transporte aéreo;
- XII - **Comprovação do vínculo** do profissional com a empresa (por contrato social, CTPS, contrato de prestação de serviços, etc.).

7.2.1.8. Os Requisitos de capacidade técnico-operacional encontram-se devidamente justificados no Termo de Justificativas Relevantes, indicado no subtópico 4.2 (ID 017562330).

7.2.1.9. Atualização Normativa e Conformidade Regulatória: Tendo em vista a natureza técnica e de alta complexidade operacional dos serviços objeto da presente contratação, bem como as frequentes atualizações promovidas pelos órgãos reguladores da aviação civil, especialmente a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, este Termo de Referência estabelece que:

- I - A contratada deverá observar integralmente, durante toda a vigência contratual, os regulamentos técnicos da ANAC aplicáveis à operação de aeronaves civis, notadamente os Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil (RBAC) de números 61, 91, 121, 135 e 145, ou outros que venham a substituí-los ou complementá-los;
- II – Fica ressalvado que, caso sobrevenham alterações normativas nesses regulamentos que impactem direta ou indiretamente os requisitos operacionais, técnicos ou documentais exigidos neste certame, a contratada deverá proceder às adequações necessárias para atendimento às novas exigências, sem que disso decorra direito à readequação financeira contratual, salvo nos casos previstos nos arts. 124 e 125 da Lei nº 14.133/2021;
- III – A contratante manterá o monitoramento permanente da legislação aeronáutica vigente e, caso sejam identificadas alterações relevantes durante a fase de execução contratual, poderá proceder à atualização dos requisitos técnicos e operacionais por meio de termo aditivo ou regramento complementar, garantido o contraditório e ampla defesa;
- IV – Recomenda-se, ainda, que o contratado mantenha assessoria técnica especializada em direito aeronáutico e regulação do setor, como forma de assegurar o fiel cumprimento das normas vigentes, inclusive no que tange à segurança de voo, manutenção de aeronaves e qualificação de pessoal.

7.2.2. Qualificação técnico-profissional

7.2.2.1. Quanto à capacitação técnico-profissional, será exigida comprovação da empresa licitante de possuir em seu quadro, no momento de início da atividade, profissional devidamente registrado no **Conselho Regional de Engenharia – CREA**, relativa aos profissionais responsáveis pela manutenção das aeronaves, em razão do disposto na Instrução Suplementar – IS nº 145.151-001

da ANAC, para o acompanhamento dos serviços executados juntamente com a correspondente Anotação de Responsabilidade Técnica – ART por execução de serviço de características semelhantes, limitadas estas exclusivamente às parcelas de maior relevância e valor significativo do objeto da licitação.

7.2.2.2. Comprovação do vínculo entre o responsável técnico e a pessoa jurídica pelas modalidades a seguir:

- I - no caso de sócio, por meio do contrato social e sua última alteração;
- II - no caso de empregado permanente, através de cópia das anotações da Carteira de Trabalho e Previdência Social - CTPS, de Contrato de Trabalho por Tempo Indeterminado ou de qualquer outro documento comprobatório de vínculo empregatício previsto na legislação que rege a matéria;
- III - no caso de profissional contratado nos termos da legislação comum, mediante apresentação da cópia do contrato (Acórdão TCU nº 597/2007);

### 7.3. QUALIFICAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA

7.3.1. Certidão negativa de insolvência civil expedida pelo distribuidor do domicílio ou sede do licitante, caso se trate de pessoa física, ou de sociedade simples;

7.3.2. Certidão negativa de falência expedida pelo distribuidor da sede do fornecedor (Lei nº 14.133, de 2021, art. 69, caput, inciso II);

7.3.3. O licitante deverá apresentar os seguintes índices contábeis, extraídos do balanço patrimonial, demonstração de resultado de exercício e demais demonstrações contábeis dos 2 (dois) últimos exercícios sociais, atestando a boa situação financeira, conforme art. 7.2 da IN/MARE 05/95, Portaria GAB. SEAD. Nº 88/15:

LG= Liquidez Geral – superior a 1

SG= Solvência Geral – superior a 1

LC= Liquidez Corrente – superior a 1

Sendo,

$LG = (AC + RLP) / (PC + PNC)$

$SG = AT / (PC + PNC)$

$LC = AC / PC$

Onde:

AC= Ativo Circulante

RLP= Realizável a Longo Prazo

PC= Passivo Circulante

PNC= Passivo Não Circulante

AT= Ativo Total

7.3.4. As demonstrações contábeis apresentadas poderão ser submetidas à apreciação do Conselho Regional de Contabilidade.

7.3.5. O atendimento dos índices econômicos previstos neste item do Termo de Referência deverá ser atestado mediante declaração assinada por profissional habilitado da área contábil, apresentada pelo fornecedor.

7.3.6. Caso a empresa interessada apresente resultado inferior ou igual a 1 (um) em qualquer dos índices de Liquidez Geral (LG), Solvência Geral (SG) e Liquidez Corrente (LC), será exigido para fins de habilitação **patrimônio líquido mínimo** não inferior a **10% (dez por cento)** do valor total estimado da contratação.

7.3.7. A exigência de Qualificação Econômico Financeira de Patrimônio Líquido Mínimo encontra-se devidamente justificada no Termo de Justificativas Relevantes, indicada no subtópico 4.3 (ID 017562330).

### 7.4. REGULARIDADE FISCAL, SOCIAL E TRABALHISTA:

7.4.1. As exigências de Regularidade Fiscal, Social e Trabalhista já se encontram previstas na Parte Geral da minuta-padrão do Edital da Procuradoria Geral do Estado do Piauí - PGE-PI.

## 8. DA PREVISÃO DA VEDAÇÃO OU DA PARTICIPAÇÃO DE EMPRESAS SOB A FORMA DE CONSÓRCIO E COOPERATIVA:

8.1. **Não poderão participar desta licitação consórcio de empresas**, qualquer que seja a sua forma de constituição. A vedação à participação de consórcio neste certame jus fica-se diante da natureza do objeto licitado, o qual apresenta natureza comum, podendo ser ofertado por um número amplo de potenciais participantes, inclusive empresas de pequeno e médio porte que em sua maioria apresentam o mínimo exigido no tocante a qualificação técnica e econômico-financeira, não implicando em qualquer limitação quanto a competitividade.



8.2. **Não será permitida a participação das cooperativas** no certame, a vedação a participação de cooperativas neste certame justifica-se em razão das características do serviço que se pretende contratar é passível de execução com autonomia pelos cooperados, sem relação de subordinação, seja entre a cooperativa e os cooperados, seja entre estes e a Administração.

9. **DOS CRITÉRIOS DE ACEITAÇÃO DAS PROPOSTAS:**

9.1. A licitação do objeto consubstanciado neste Termo de Referência será realizada de forma **dividida em 1 (um) grupo e 7 (sete) itens**, conforme tabela constante no **Item 1.1** deste Termo de Referência, facultando-se ao licitante a participação em quantos grupos e itens forem de seu interesse.

9.2. A execução do serviço ocorrerá sob o regime de **empreitada por preço unitário**.

9.3. Para julgamento das propostas será adotado o critério de **MENOR PREÇO POR GRUPO (grupo de itens) e ITENS**, devendo o licitante cotar o **valor unitário e total**, observadas as condições definidas neste Termo de Referência, edital e anexos.

9.4. A proposta comercial terá validade mínima de **90 (noventa) dias**, a contar da data da abertura da sessão pública.

9.5. O licitante deverá consignar na proposta comercial o valor unitário/total do item/grupo, o qual será utilizado para fins de aceitabilidade e julgamento da proposta final.

9.6. A apresentação das propostas implica **obrigatoriedade do cumprimento das disposições nelas contidas**, em conformidade com o que dispõe este Termo de Referência, assumindo o proponente o compromisso de executar o objeto licitado nos seus termos.

9.7. Havendo eventual empate entre propostas ou lances, o critério de desempate será aquele previsto no [art. 60 da Lei nº 14.133, de 2021](#), nesta ordem:

- a) disputa final, hipótese em que os licitantes empatados poderão apresentar nova proposta em ato contínuo à classificação;
- b) avaliação do desempenho contratual prévio dos licitantes, para a qual deverão preferencialmente ser utilizados registros cadastrais para efeito de atesto de cumprimento de obrigações previstas na Lei n. 14.133/2021;
- c) desenvolvimento pelo licitante de ações de equidade entre homens e mulheres no ambiente de trabalho, conforme regulamento;
- d) desenvolvimento pelo licitante de programa de integridade, conforme orientações dos órgãos de controle.

9.8. Persistindo o empate, será assegurada preferência, sucessivamente, aos bens e serviços produzidos ou prestados por:

- a) empresas estabelecidas no território do Estado do Piauí;
- b) empresas brasileiras;
- c) empresas que invistam em pesquisa e no desenvolvimento de tecnologia no País;
- d) empresas que comprovem a prática de mitigação, nos termos da [Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009](#)

9.9. O lance deverá ser ofertado pelo valor unitário **de cada item que compõe o grupo e itens**, conforme exigência operacional da plataforma Compras.gov.br.

9.10. O intervalo mínimo de diferença de valores ou percentuais entre os lances, que incidirá tanto em relação aos lances intermediários quanto em relação à proposta que cobrir a melhor oferta, deverá ser de **R\$ 100,00 (cem reais)**.

9.11. Será adotado para o envio de lances no pregão eletrônico o modo de disputa **“aberto e fechado”**, os licitantes apresentarão lances públicos e sucessivos, com lance final e fechado, conforme justificativa constante no Documento de ID 017562330.

9.12. O licitante deverá ser vencedor em todos os itens que compõe o grupo.

10. **DAS OBRIGAÇÕES DO CONTRATANTE:**

10.1. As obrigações gerais da contratante já se encontram previstas na minuta-padrão de contrato de serviço da Procuradoria Geral do Estado do Piauí - PGE-PI.

11. **DAS OBRIGAÇÕES DA CONTRATADA:**

11.1. As obrigações gerais da contratada já se encontram previstas na minuta-padrão de contrato de serviço da Procuradoria Geral do Estado do Piauí - PGE-PI.

11.2. Obrigações Específicas:

- 11.2.1. Prestar os serviços de locação de acordo com as normas instituídas pelo Código Brasileiro da Aeronáutica e as recomendações da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC e demais regulamentações aplicáveis ao caso;
- 11.2.2. Entregar ao Gestor do Contrato/Fiscal a documentação de regularidade da aeronave e do piloto de acordo com as exigências da ANAC para a operacionalização do voo;
- 11.2.3. Colocar a aeronave em perfeitas e adequadas condições de voo, fornecendo combustíveis, lubrificantes, bem como realizar todas as inspeções, revisões necessárias à operação e manutenção da mesma;
- 11.2.4. Equipar a aeronave com instrumentos para os voos de acordo com as exigências estabelecidas pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC;
- 11.2.5. Atender a todos os prazos e condições estabelecidos para a prestação dos serviços sob pena da aplicação das sanções previstas na legislação e no contrato;
- 11.2.6. Prestar os serviços de acordo com as condições estabelecidas na sua proposta, no contrato e nas normas legais aplicadas, obedecendo ao disposto no Código de Defesa do Consumidor;
- 11.2.7. Responder, integral e objetivamente, por perdas e danos que vier a causar à contratante ou a terceiros em razão de ação ou omissão, sua ou de seus prepostos, independentemente de outras cominações contratuais ou legais a que estiver sujeita;
- 11.2.8. Aceitar nas mesmas condições originais da contratação os acréscimos ou supressões que se fizerem necessárias na prestação dos serviços consoantes dispõe o artigo 125 da Lei nº 14.133/21;
- 11.2.9. Manter, durante a vigência do contrato, todas as condições de habilitação exigidas na Licitação, assim como comunicar quaisquer alterações havidas em seu contrato social;
- 11.2.10. Comunicar, por escrito, à contratante, qualquer irregularidade de caráter urgente e prestar os esclarecimentos que julgar necessários;
- 11.2.11. Efetuar a troca da aeronave quando esta for reclamada pela contratante, sem prejuízo das sanções previstas, caso seja detectado falhas ou irregularidades no funcionamento da mesma;
- 11.2.12. Atender ao prazo de substituição da aeronave estabelecido pela contratante sujeitando-se, na inobservância, às penalidades previstas na lei e no ato convocatório;
- 11.2.13. Assumir plena responsabilidade legal, administrativa e técnica pela execução, segurança e qualidade dos serviços;
- 11.2.14. Submeter-se à fiscalização que a contratante exercerá sobre os serviços;
- 11.2.15. Responsabilizar-se por quaisquer acidentes de trabalho na execução dos serviços aéreos realizados, resultante de caso fortuito ou por qualquer outro que venha a ocorrer;
- 11.2.16. Proceder à contratação de seguro para passageiros, que dê cobertura aos passageiros indicados pela contratante nos voos objeto do contrato;
- 11.2.17. Confirmar por escrito, e-mail ou outro meio legal, até uma hora após o recebimento da solicitação de voo, o prefixo da aeronave, o percurso, o horário programado e o local de decolagem;
- 11.2.18. Proceder a vistoria, manutenção e reparo em cada uma das aeronaves, antes de sua utilização, de forma a apresentá-las em perfeitas condições de uso e de acordo com as demais exigências estipuladas no contrato e na legislação aplicada à locação desses serviços.
- 11.2.19. Base operacional para a aeronave em Teresina, capital do Estado do Piauí.
- 11.2.20. O total de HORA/VOADA estimadas para garantia mínima se não utilizadas dentro do mês, constituirão crédito de HORA/VOO em favor da CONTRATANTE que poderá utilizá-las em conformidade com as necessidades operacionais cabíveis, nos meses subsequentes, observados o prazo de vigência do Contrato;
- 11.2.21. Executar os serviços observando as especificações técnicas contidas no **Anexo A** do Termo de Referência.

## 12. **DA LEI GERAL DE PROTEÇÃO DE DADOS (LGPD):**

- 12.1. As disposições da aplicabilidade da Lei Geral de Proteção de dados encontram-se previstas na cláusula dezesseis da parte geral da minuta padrão de contrato da Procuradoria Geral do Estado do Piauí - PGE-PI.

## 13. **DOS CRITÉRIOS E PRAZOS DE MEDIÇÃO E DE PAGAMENTO:**

- 13.1. Os critérios de medição de pagamento encontram-se previstos na cláusula quinta da parte geral da minuta-padrão de contrato da Procuradoria Geral do Estado do Piauí - PGE.

### 13.2. **Do reajuste:**

- 13.2.1. Os preços inicialmente contratados são fixos e irredutíveis no prazo de um ano contado da data limite para a apresentação das propostas.

13.2.2. Para fins de reajuste do valor contratual será utilizado o Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), exclusivamente para as obrigações iniciadas e concluídas após a ocorrência da anualidade.

14. **DA ALOCAÇÃO DE RISCOS:**

14.1. Conceitua-se Matriz de Risco como cláusula contratual, sendo caracterizadora do equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato, que tem por objetivo alocar às partes (contratante e contratada), de forma prévia e acertada, as responsabilidades pelos riscos relacionados a eventos supervenientes à contratação.

14.2. Assim, as responsabilidades das partes, sem prejuízo das demais obrigações constantes neste Termo de Referência, estão previstas na Matriz de Riscos - **ANEXO B** deste Termo de Referência e na minuta de contrato.

14.3. Caso as situações descritas na Matriz de riscos venham a ocorrer, poderão ser adotadas as providências a seguir:

14.4. Utilização de seguros obrigatórios previamente definidos no contrato;

14.5. Restabelecimento da equação econômico-financeira do contrato nos casos em que o sinistro seja considerado na matriz de riscos como causa de desequilíbrio não suportada pela parte que pretenda o restabelecimento;

14.6. Resolução do contrato quando o sinistro majorar excessivamente ou impedir a continuidade da execução contratual.

14.7. Foram previstas três formas de alocação de riscos, conforme Matriz de Risco - **ANEXO B** deste Termo de Referência, quais sejam:

14.8. **Alocação ao Contratante:** riscos que são assumidos e gerenciados pelo contratante.

14.9. **Alocação à Contratada:** riscos que são transferidos à contratada.

14.10. **Alocação Compartilhada:** riscos atribuídos entre Contratante e Contratada.

14.11. A transferência foi feita por meio de consideração de reserva de contingência proporcional ao risco de materialização do evento apontado e impacto financeiro ao orçamento estimado.

15. **DAS SANÇÕES ADMINISTRATIVAS:**

15.1. As sanções já se encontram previstas na Parte Geral da minuta-padrão de contrato da Procuradoria Geral do Estado do Piauí - PGE.

16. **ESTIMATIVA DO VALOR DA CONTRATAÇÃO**

16.1. O custo estimado total da contratação é de **R\$ 96.795.944,40 (noventa e seis milhões, setecentos e noventa e cinco mil novecentos e quarenta e quatro reais e quarenta centavos)**, conforme custos unitários apostos no item 1 deste Termo de Referência.

17. **DOS RECURSOS ORÇAMENTÁRIOS:**

17.1. Por se tratar de procedimento licitatório com Sistema de Registro de Preços, os recursos para custeio das despesas decorrentes da contratação que se seguir à licitação de que trata este Termo de Referência correrão à conta das dotações orçamentárias de cada Órgão/Ente do Estado participante do Registro, para os exercícios alcançados pelo prazo de validade da Ata de Registro de Preços, a cargo do CONTRATANTE, cujos programas de trabalho e elementos de despesas específicos constarão da respectiva Nota de Reserva.

17.2. A estimativa de custo levou em consideração o risco envolvido na contratação e sua alocação entre contratante e contratado, conforme especificado na matriz de risco Anexo B deste Termo de Referência.

18. **DA UTILIZAÇÃO DO SISTEMA DE REGISTRO DE PREÇOS**

18.1. **Justificativa da utilização do Sistema de Registro de Preços (Art. 4º, DECRETO Nº 21.938/2023):**

18.1.1. A adoção do Sistema de Registro de Preços (SRP) para a contratação objeto do processo licitatório justifica-se com base no **Decreto Estadual nº 21.938/2023, especialmente em seus artigos 4º, incisos II e III.**

18.1.2. O inciso II prevê a utilização do SRP quando for mais conveniente a aquisição de bens ou a contratação de serviços em entregas parceladas ou remuneradas por unidade de medida. No caso concreto, a contratação dos serviços de transporte aéreo, incluindo aeronaves de asas fixas e rotativas, se insere nesse contexto, uma vez que a demanda por esses serviços ocorre de forma não linear ao longo do período contratual. Assim, o SRP permite que os órgãos adquiram as horas de voo de acordo com suas necessidades, evitando o desperdício de recursos e garantindo maior eficiência na gestão do contrato.

18.1.3. Já o inciso III trata da conveniência do SRP para atender a mais de um órgão ou entidade da administração pública. O estudo de demanda prévio realizado pela Secretaria de Estado da Administração do Piauí (SEAD) evidenciou que a necessidade dos serviços de transporte aéreo não é exclusiva de um único órgão, mas, sim, de diversas entidades da Administração Estadual. Isso inclui desde o transporte do Chefe do Poder Executivo Estadual e demais autoridades até operações estratégicas da Secretaria de Segurança Pública e do Corpo de Bombeiros. Ao consolidar a demanda em um único procedimento licitatório, o SRP viabiliza economia de escala, padronização da prestação do serviço e otimização dos recursos públicos.

18.1.4. Dessa forma, a utilização do SRP para essa contratação revela-se a opção mais vantajosa para a Administração Pública, pois proporciona flexibilidade na execução dos serviços, atendimento eficiente a múltiplas entidades e otimização dos custos, alinhando-se aos princípios da economicidade, eficiência e planejamento estratégico.

18.1.5. Nesse caso, o Sistema de Registro de Preços se configura como um conjunto de procedimentos para registro formal de preços relativos a prestação de serviços e aquisição de bens, para contratações futuras. Possui em suas características a possibilidade de ser utilizado para atender as pretensões contratuais de diversos órgãos em um único certame conduzido por um órgão gerenciador, *in caso*, a Secretaria da Administração do Estado do Piauí, competência esta atribuída pela Lei n 7.884, de 08 de dezembro de 2022.

18.1.6. Dessa forma, a escolha pelo Sistema de Registro de Preços para a contratação do serviço de locação de aeronaves demonstra-se como uma estratégia alinhada aos princípios da economicidade, eficiência e eficácia na gestão dos recursos públicos, contribuindo para o atendimento das necessidades da administração pública estadual do Piauí de maneira otimizada e responsável.

18.1.7. Nesse sentido, justifica-se ainda a motivação para utilização do Sistema de Registro de Preços em razão da demanda ser eventual e futura, sendo utilizado o registro de acordo com a necessidade dos produtos/serviços demandados. Outro ponto que merece destaque é o emprego de recursos financeiros somente para o atendimento imediato da demanda. Desse modo, a abertura do Sistema de Registro de Preços, justifica-se, ainda, pelo desenvolvimento e manutenção dos serviços da Administração Pública, mesmo que a demanda possa vir a ser eventual e futura, o objeto seja utilizado de acordo com a necessidade dos serviços demandados.

## 18.2. Órgãos Envolvidos:

18.2.1. **Órgão Gerenciador da Ata:** Secretaria de Estado da Administração do Piauí – SEAD.

18.2.2. **Órgãos Participantes da Ata:**

- 1 - GAMIL Id nº 7304874 e Id nº 7752357; Sei nº 00015.001805/2023-14, Id nº 010405948; Id nº 013352280; Id nº 013362619;
- 2- CBMEPI SEI nº 00321.004778/2023-60, Id nº 7381776;
- 3 - SESAPI Id nº 7635894;
- 4 - SEGOV Id nº 0020275167;
- 5 - SSP Id nº 012825302.

## 18.3. Prazo de vigência da ata:

18.3.1. A Ata de Registro de Preços decorrente do presente pregão eletrônico terá validade de 01 (um) ano, contada a partir do 1º dia útil subsequente à data de divulgação no PNCP, e poderá ser prorrogada, por igual período, desde que comprovado o preço vantajoso, conforme o art. 17 Decreto nº 21.938, de 28 de março de 2023.

## 18.4. Da Possibilidade de Prorrogação e Renovação de Quantitativos:

18.4.1. A vigência da Ata de Registro de Preços poderá ser prorrogada por igual período (ou seja, por mais 1 (um) ano), desde que comprovado que o preço registrado permanece vantajoso para a Administração, em conformidade com o Art. 23 do Decreto Estadual nº 21.938/2023.

18.4.2. Em caso de prorrogação da vigência da Ata de Registro de Preços, fica expressamente prevista a possibilidade de renovação do quantitativo inicialmente registrado para o novo período de vigência. Esta renovação implica na replicação da estimativa de consumo anual para o ano subsequente de prorrogação, em atenção à anualidade do planejamento.

## 18.5. Do prazo para assinatura da Ata:

18.5.1. Após a homologação da licitação, o fornecedor será convocado para assinar a Ata de Registro de Preços, contrato ou instrumento equivalente, conforme o caso, ocasião em que terá o prazo de **05 (cinco) dias úteis**, prorrogável uma vez por igual período, para a assinatura da Ata de Registro de Preços, mediante a apresentação de motivo justo e aceito pela Contratante, sob pena de decair o direito à contratação, sem prejuízo da aplicação das penalidades cabíveis.

## 18.6. Da possibilidade de adesão por órgãos e entidades não participantes:

- 18.6.1. Os órgãos ou entes que não participaram do registro de preços, quando desejarem fazer uso da Ata de Registro de Preços, deverão manifestar seu interesse junto à Secretaria de Administração, para que esta indique os possíveis fornecedores e respectivos preços a serem praticados, obedecida a ordem de classificação.
- 18.6.2. Caberá ao fornecedor beneficiário da Ata de Registro de Preços, observadas as condições nela estabelecidas, optar pela aceitação ou não do fornecimento, desde que este fornecimento não prejudique as obrigações anteriormente assumidas com o órgão gerenciador e órgãos participantes.
- 18.6.3. As aquisições ou contratações adicionais a que se refere o item 18.6.1 não poderão exceder, por órgão ou entidade, a 50% (cinquenta por cento) dos quantitativos dos itens do instrumento convocatório e registrados na ata de registro de preços para o órgão gerenciador e órgãos participantes.
- 18.6.4. O quantitativo decorrente das adesões à ata de registro de preços a que se refere item 18.6.1 não poderá exceder, na totalidade, ao dobro do quantitativo de cada item registrado na ata de registro de preços para o órgão ou entidade gerenciadora e órgãos ou entidades participantes, independentemente do número de órgãos ou entidades não participantes que aderirem.
- 18.6.5. Ao órgão não participante que aderir à ata competem os atos relativos à cobrança do cumprimento pelo fornecedor das obrigações contratualmente assumidas e a aplicação, observada a ampla defesa e o contraditório, de eventuais penalidades decorrentes do descumprimento de cláusulas contratuais, em relação as suas próprias contratações, informando as ocorrências ao órgão gerenciador.
- 18.6.6. Após a autorização do órgão gerenciador, o órgão não participante deverá efetivar a contratação solicitada em até noventa dias, observado o prazo de validade da Ata de Registro de Preços.
- 18.6.7. O prazo de que trata o item 18.6.6. poderá ser excepcionalmente prorrogado, mediante solicitação do órgão ou entidade não participante aceita pela Secretaria de Administração, desde que respeitado o limite temporal de vigência da ata de registro de preços.

18.7. **Das obrigações do órgão gerenciador da ata:**

- 18.7.1. As obrigações da Administração e do fornecedor registrado encontram-se definidos no Edital e no Termo de Contrato, conforme disposto na Cláusula 7 da Minuta da Ata de Registro de Preços.

18.8. **Das obrigações da detentora da ata:**

- 18.8.1. As obrigações da Administração e do fornecedor registrado encontram-se definidos no Edital e no Termo de Contrato, conforme disposto na Cláusula 7 da Minuta da Ata de Registro de Preços.

19. **DAS DISPOSIÇÕES FINAIS:**

- 19.1. O proponente é responsável pela fidelidade e legitimidade das informações prestadas e dos documentos apresentados em qualquer fase da licitação. A falsidade de qualquer documento apresentado ou a inverdade das informações nele contidas implicará a imediata desclassificação do proponente que o tiver apresentado, ou, caso tenha sido o vencedor, a rescisão do contrato ou da prestação dos serviços, sem prejuízo das demais sanções cabíveis;
- 19.2. As normas que disciplinam este procedimento licitatório serão sempre interpretadas em favor da ampliação da disputa entre os proponentes, desde que não comprometam o interesse da Administração, a finalidade e a segurança da contratação;
- 19.3. A participação do proponente neste certame implica em aceitação de todos os termos deste Termo de Referência.
- 19.4. O foro designado para julgamento de quaisquer questões judiciais resultantes deste Termo de Referência será o do Município de Teresina – Piauí.

20. **ANEXOS DO TERMO DE REFERÊNCIA**

- ANEXO A** - CADERNO DE ESPECIFICAÇÃO TÉCNICA DA EXECUÇÃO DO SERVIÇO;
- ANEXO B** - MATRIZ DE ALOCAÇÃO DE RISCOS;
- ANEXO C** - ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR (ID 017562294);
- ANEXO D** - MAPA DE RISCOS (ID 017562310);
- ANEXO E** - TERMO DE JUSTIFICATIVAS RELEVANTES (ID 017562330).

**ANEXO A DO TERMO DE REFERÊNCIA - CADERNO DE ESPECIFICAÇÃO TÉCNICA DA EXECUÇÃO DO SERVIÇO**

**SUMÁRIO**

- 23 - DETALHAMENTO DO SERVIÇO;
- 24 - CATEGORIAS DE REGISTRO DAS AERONAVES;
- 25 - SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL;
- 26 - OPERADOR DAS AERONAVES;
- 27 - OPERAÇÕES POR DEMANDA COM AS AERONAVES;
- 28 - REGRAS DE VOO EM VFR E/OU IFR;
- 29 - SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL (SGSO);
- 30 - QUALIFICAÇÃO MÍNIMA DA TRIPULAÇÃO E PESSOAL DE SOLO;
- 31 - MANUTENÇÃO PREVENTIVA DAS AERONAVES;
- 32 - SUBSTITUIÇÃO DAS AERONAVES;
- 33 - LIVRO DE BORDO;
- 34 - RESPONSABILIDADES DO DETENTOR DE CERTIFICADO (COA);
- 35 - DAS MEDIDAS DE FATURAMENTO;
- 36 - QUALIFICAÇÃO PARA AERONAVES AMBULÂNCIA TIPO E;
- 37 - DOCUMENTOS DA AERONAVE;

21. DETALHAMENTO DO SERVIÇO

21.1. O detalhamento do serviço compreende as especificações e condições, prevista na tabela abaixo:

Ordem/Item	Detalhamento dos Serviços	Unidade de Medida/Critério de aferição
1	<p><b>Locação de Aeronave Helicóptero Monoturbina.</b></p> <p>Helicóptero monoturbina potência mínima de 700 SHP, configuração executiva com ar condicionado, com capacidade mínima de 05 passageiros, autonomia mínima de voo de 03 (três) horas, sistema de navegação por GPS, sistema de controle FADEC, velocidade de cruzeiro acima de 200km/h, homologada para voo em regras de voos visuais (VFR); Custos de piloto, combustível, manutenção, pernoite, taxas aeroportuárias, equipada com interlink e todos os custos a cargo da empresa contratada; Autonomia: Mínimo de 03 (três) horas de voo com carga máxima, ou alcance de 550 km, com reserva de combustível conforme RBAC 91 ou 135; Peso Máximo de Decolagem (MTOW): Até 3.200 kg, compatível com helicópteros monoturbina leves/médios da categoria.</p>	Hora/voo (percorrida)
2	<p><b>Locação de Aeronaves Asas rotativas Helicóptero monoturbina (com bambi bucket).</b></p> <p>Locação de Aeronave Asas rotativas (Helicóptero) monoturbina, potência de decolagem de no mínimo de 747 (SHP), com indicador de velocidade IAS (Indicated airspeed), configuração policial, 2 (duas) traseiras portas deslizantes, trem de pouso tipo esqui alto com degraus contínuos, farol de busca com tecnologia de iluminação em LED com potência mínima de 800 W e giro de 360º, sistema de combate a incêndio com Bambi Bucket com capacidade de carga para 540 litros regulável e reservatório para agua portátil com capacidade para 10.000 litros, sistema de resgate aquático (puçá) com capacidade para no mínimo 500 kg ou 03 pessoas, kit maca e cilindro oxigênio para resgate e transporte aeromédico homologados pela ANAC, com ar condicionado, sistema de controle FADEC, VEMD, com capacidade para transporta 2 (dois) pilotos em duplo comando, 4 (quatro) operadores aerotáticos, ou 2 pilotos e 4 passageiros, autonomia mínima de voo de 03 (três) horas, sistema de navegação por GPS, velocidade de cruzeiro acima de 200 km/h, homologada para voo em regras de voos visuais (VFR DIURNO E NOTURNO), Custo piloto comandante, combustível, manutenção 24 horas, com reposição de máquina de igual configuração em até 48 h, em caso de indisponibilidade da máquina acima de 10 dias, taxas aeroportuárias e todos os custos incidentes a cargo da empresa Contratada.</p>	Hora/voo (percorrida)
3	<p><b>Locação de Aeronave jato biturbina, asa fixa, turbofan.</b></p> <p>Aeronave tipo jato, turbofan, pressurizada, potência mínima de 2800 Lbs por motor, capacidade mínima de 09 (nove) passageiros (sendo considerado para tal quantitativo o assento sanitário - potty seat) e 02</p>	Hora/voo (percorrida)

	(dois) tripulantes (piloto comandante e copiloto), equipada com ar condicionado de solo, com sistema de navegação via satélite acoplado ao Piloto Automático e com capacidade PBN (Performace-based navigation), equipada com radar meteorológico, COCKPIT VOICE RECORDER (CVR), ENHANCED GROUND PROXIMITY WARNING SYSTEM (EGPWS) E RECUEED VERTICAL SEPARITION MINIMUM (RVSM). Com capacidade de pouso em pistas homologadas, com Certificado de Matrícula emitido pela Agencia Nacional de Aviação Civil (ANAC) em nome da empresa contratada, constando a mesma como operadora de aeronave na categoria TPX e inclusa na Especificação Operativa (EO) da contratada com até 1.000 metros de extensão. Alcance mínimo de voo de 2.700 km; Velocidade de cruzeiro 650 km/h; Compartimento de bagagens externo; Hora mínima por trecho: 1h. Custos de combustível, pernoite, manutenção, taxas aeroportuárias, equipada com interlink, redundância em caso de passe, tarifa DECEA, custos com a tripulação, atendimento no hangar-FBO e todos os demais custos a cargo da empresa contratada. Com garantia mínima de 25 horas/mês.	
4	<p><b>Locação de Ambulância TIPO "E" - Aeronaves Ambulância de Suporte Avançado.</b></p> <p>Aeronaves Ambulância de Suporte Avançado, destinado ao atendimento e transporte de pacientes de alto risco em emergências pré-hospitalares e/ou de transporte inter-hospitalar que necessitam de cuidados médicos intensivos: Aeronave bimotora, com asa fixa, para transporte de pacientes adulto, neonatal e criança, com UTI aeromóvel, autonomia de voo de 04 (quatro) horas, radar meteorológico colorido, sistema de navegação via satélite (GPS), de fabricação inferior a 35 anos de uso, capacidade para transporte de 01 (um) piloto, 01 (um) copiloto, 01 (um) médico, 01 (um) enfermeiro, 01 (um) paciente, para vôos IFR noturno e diurno, dotada de equipamentos médicos homologados pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, em conformidade com a NBR 14561, veículo para atendimento a emergência médica e resgate. Deverá possuir os acessórios (Capítulo III), bem como os requisitos técnicos (Capítulo IV, itens: 1.3.1; 1.3.2; 3.5) previstos na Portaria do Ministério da Saúde nº 2.048, de 05 de novembro de 2002, que trata do Regulamento Técnico dos Sistemas Estaduais de Urgência e Emergência. Custos de piloto, combustível, manutenção, taxas aeroportuárias e todos os custos a cargo da empresa contratada.</p>	Hora/voo (percorrida)
5	<p><b>Locação de Aeronave Turbo hélice para combate a incêndios florestais.</b></p> <p>Contratação de serviço de locação de aeronave para combate a incêndios florestais, com apoio operacional sob demanda, com serviço de pilotagem de avião, por hora/voo. Especificações Mínimas:</p> <p>1. Avião turbo hélice, regularmente homologado pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). 2. Capacidade mínima do Hopper de 1.800 litros; 3. Autonomia mínima: 04 horas de voo; 4. Peso vazio com equipamento pulverizador instalado de 4.546 lbs; 5. Carga Útil de 2.450 kg; 6. Capacidade de Combustível de 644 litros; 7. Envergadura da Asa de 52 pés; 8. Capacidade de transporte e lançamento mínimo de 1.800 litros de água ou produtos de combate a incêndios florestais e dispersantes; 9. Velocidade de cruzeiro não inferior a 210 Km/h; 10. Com pintura e interior em bom estado de conservação; 11. Distância para decolagem em pista com 1200 metros mínimos; 12. Identificação de prefixo da aeronave; 13. Equipada com comporta especial para combate a incêndios em coberturas vegetais; 14. Equipada com adaptador de engate rápido "storz" para mangueira de 63,5 mm (2.1/2 polegadas), utilizada em caminhões do Corpo de Bombeiros; 15. Equipada com GPS, bússola magnética, transponder, rádio VHF (frequência aeronáutica), HT aeronáutico portátil e HT-VHF-FM com frequência programável portátil; 16. Registrada na categoria SAE de acordo com as exigências estabelecidas pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e de acordo com as demais normas legais pertinentes. 17. Custos de piloto, combustível, manutenção, taxas aeroportuárias e todos os custos a cargo da empresa contratada.</p>	Hora/voo (percorrida)
6	<p><b>Locação de Aeronave bimotora turbo hélice.</b></p> <p>Aeronave asa fixa, bimotora, turbo hélice, com potência mínima de 750 SHP por motor, hélices Quadripá, cabine pressurizada com Certificado de Aeronavegabilidade (C.A) válido, homologada para voos sob Regras de Voos por Instrumentos (IFR), que cumpra com os requisitos dos manuais de manutenção (Célula, Motores e Hélices) de acordo com os seus respectivos fabricantes, com capacidade de configuração para 06 (seis) passageiros e 02 (dois) tripulantes (piloto comandante e copiloto), equipada de ar-condicionado de solo, sistema de navegação por satélite acoplado ao piloto automático e com capacidade PBN (Performance-Based Navigation), equipado com radar meteorológico, Cockpit Voice Recorder (CVR), autonomia mínima de 04 (quatro) horas, peso máximo de decolagem de 4.700 kg, velocidade de cruzeiro mínima de 380 km/h (trezentos e oitenta quilômetros por hora), com Certificado de Matrícula emitido pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) em nome da empresa contratada, constando a mesma como operadora da aeronave na categoria TPX e a mesma inclusa na Especificação Operativa (E.O.) da respectiva empresa devidamente homologada. Hora mínima por trecho: 1h. Custos de piloto, combustível, manutenção, taxas aeroportuárias e todos os custos incidentes a cargo da empresa Contratada.</p>	Hora/voo (percorrida)
7	<p><b>Locação de Aeronave asa fixa, monomotor turbohélice.</b></p>	Hora/voo (percorrida)

	Locação de Aeronave asa fixa, monomotor turboélice, com capacidade mínimo para transporte de 02 pilotos e 08 passageiros, carga útil mínima de 1.600 kg, alcance mínimo de 1.500km, velocidade de cruzeiro de 340 km/h, autonomia de no mínimo 5:30h de voo, com disponibilidade de pouso e decolagem em pistas de até 600m, potência de motorização de pelo menos 860 (SHP), aviônicos Garmin G1000NXi, Custos de 2 (dois) pilotos comandantes, combustível, manutenção 24h, com reposição de maquina de igual configuração em até 48h, em caso de indisponibilidade da máquina acima de 10 dias, taxas aeroportuárias e todos os custos incidentes a cargo da empresa Contratada.	
8	<p><b>Locação de Aeronave jato executivo bimotor, asa fixa, turbofan.</b></p> <p>Aeronave tipo jato executivo, bimotor turbofan, asa fixa, destinada ao transporte aéreo estadual e interestadual de autoridades, servidores e cargas leves, com capacidade mínima de 07 (sete) passageiros e 02 (dois) tripulantes (piloto comandante e copiloto), totalizando 09 (nove) ocupantes, incluindo serviços completos de operação, manutenção, tripulação, combustível, taxas aeroportuárias, pernoite e atendimento logístico; Autonomia e Alcance: Em seu peso máximo de decolagem, a aeronave deve possuir alcance entre 2.700 km (1.458 milhas náuticas) e 4.200 km (2.267 milhas náuticas), dependendo do modelo. Utilizando a ocupação de todo os assentos, a aeronave deve cumprir voos diretos com distância mínima de 1.351 km (730 milhas náuticas). Velocidade de Cruzeiro: Mínima de 750 km/h (405 nós); Motorização: 02 (dois) motores turbofan, potência mínima de 2.800 libras de empuxo por motor. Sistemas e Equipamentos: Sistema de navegação via satélite (GPS/INS) acoplado ao piloto automático com capacidade PBN; piloto automático com acoplamento ILS; radar meteorológico colorido; Cockpit Gravador de Voz (CVR); Sistema Avançado de Aviso de Proximidade do Solo (EGPWS); Mínimo de Separação Vertical Reduzido (RVSM); transponder Modo S com ADS-B OUT; TCAS II; rádio VHF; ar condicionado de solo (independente do funcionamento dos motores) e em voo; Compartimento de Bagagem: Mínimo de 1,5 m³ (50 pés cúbicos), interno ou externo.</p>	Hora/voo (percorrida)
9	<p><b>Locação de Aeronave bimotora turbo hélice.</b></p> <p>Aeronaves bimotores turboélice, asa fixa, destinadas ao transporte regional utilitário e executivo de autoridades, servidores e cargas leves, com capacidade máxima de 06 (seis) passageiros, incluindo 02 (dois) tripulantes (piloto comandante e copiloto), totalizando até 08 (oito) ocupantes em configuração padrão, incluindo serviços completos de operação, manutenção, tripulação, combustível, taxas aeroportuárias, pernoite e atendimento logístico; Mínimo de 1.500 km (810 milhas náuticas) ou 04 (quatro) horas de voo com carga máxima, com reserva de combustível conforme RBAC 91 ou 135; Mínimo de 400 km/h (215 nós), garantindo eficiência em operações regionais.; 02 (dois) motores turboélice Pratt &amp; Whitney Canada PT6A, com potência mínima de 550 shp por motor (total mínimo de 1.100 shp), certificados para operações em condições tropicais, garantindo confiabilidade e baixa frequência de manutenção; Peso Máximo de Decolagem (MTOW): Até 6.350 kg, adequado ao porte das aeronaves da categoria, abrangendo variantes da linha King Air C90 (4.581–4.765 kg) e 200/250 (5.670–6.350 kg); Sistema de navegação por satélite (GPS/INS) acoplado ao piloto automático, com capacidade PBN (Performance- Based Navigation). Rádio VHF e transponder com Modo S para comunicação e rastreamento em tempo real. Piloto automático básico ou avançado, com capacidade de acoplamento em aproximações ILS. Sistema de degelo pneumático ou elétrico em asas, hélices e superfícies críticas. Radar meteorológico colorido. Cockpit Voice Recorder (CVR), em conformidade com normas de segurança (RBAC 135 ou equivalente). Trem de pouso robusto, adequado para operações em pistas pavimentadas e, preferencialmente, não pavimentadas (quando certificado). Ar condicionado de solo e em voo, com controle de temperatura para cabine e cockpit. Cabine: Configuração utilitária ou executiva, pressurizada, com assentos ergonômicos ajustáveis ou removíveis, acabamento interno funcional ou premium (ex.: couro ou material similar), e isolamento acústico reforçado.</p>	Hora/voo (percorrida)

22. CATEGORIAS DE REGISTRO DAS AERONAVES

- 22.1. A aeronave especificada no **Item 4 (Ambulância tipo-E)** deverá ser registrada na Categoria Serviço de Transporte Aéreo Público Não-Regular, realizado por um operador sujeito a certificação operacional nos termos do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), autorizada pelos órgãos competentes para transporte de passageiros, com revisões atualizadas, pilotos habilitados, devidamente autorizados.
- 22.2. Em conformidade com a **seção VIII, Art. 82, I e II** da Resolução ANAC nº 293, deve ser considerada para mudança de categoria de aeronave a juntada da seguinte documentação: certificado de tipo da aeronave para a categoria requerida, quando for o caso; e apólice ou certificado de seguro na nova condição.

23. SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL

- 23.1. Cada aeronave deve possuir cobertura de seguro de responsabilidade civil nas classes a seguir, aplicáveis à sua configuração e operação:
- (a) Classe I – Passageiro e respectivas bagagens de mão;
  - (b) Classe II – Tripulantes;
  - (c) Classe III - Pessoas e bens no solo;
  - (d) Classe IV – Colisão ou abalroamento; e



(e) Classe V – cargas e bagagens despachadas.

23.2. Com relação às Classes I e II, o seguro deve ser proporcional à quantidade de assentos, em conformidade com o disposto no art. 281, II do CBAer.

23.3. É obrigatório o seguro da Classe V para aeronaves que operem na Categoria Serviço de Transporte Aéreo Público Não-Regular.

23.4. Qualquer ato praticado para o RAB relativo à aeronave que, em decorrência de inquérito ou processo administrativo judicial, esteja entregue em custódia, guarda ou depósito deve ter anexada a apólice ou certificado de seguro de casco, com cobertura plena de seu valor de mercado e com as garantias de operações normalmente concedidas pelas autoridades brasileiras, quando autorizada a sua operação ao fiel depositário.

23.4.1. Para o **grupo 1 (item 1 - helicóptero) e Item 3 (jato) e Item 6 (bimotor)** a Contratada obriga-se a manter, durante a vigência do Contrato e de suas eventuais prorrogações, o SEGURO AERONÁUTICO, com cobertura RETA e/ou de responsabilidade civil do transportador aéreo (2º RISCO), no valor mínimo de R\$ 40.000.000,00 (quarenta milhões de reais) por acidente/incidente, devendo ser feito sua comprovação através da apólice de seguro e, a Contratada deverá apresentar, à Contratante, os comprovantes de quitação das faturas pagas.

23.4.2. Para o **Item 4 (Ambulância tipo-E)** a Contratada obriga-se a manter, durante a vigência do Contrato e de suas eventuais prorrogações, o SEGURO AERONÁUTICO, com cobertura RETA e/ou de responsabilidade civil do transportador aéreo (2º RISCO), devendo ser feito sua comprovação através da apólice de seguro e, a Contratada deverá apresentar, à Contratante, os comprovantes de quitação das faturas pagas.

23.4.3. Para o **Item 8 (jato)**, a licitante deverá apresentar comprovação de seguro com cobertura aeronáutica vigente (RETA e RCF-V), com responsabilidade civil mínima de R\$ 20.000.000,00 por ocorrência.

23.4.4. Para o **Item 9 (bimotor)**, a licitante deverá apresentar comprovação de seguro com cobertura aeronáutica vigente (RETA e RCF-V), com responsabilidade civil mínima de R\$ 10.000.000,00 por ocorrência, cobrindo danos a terceiros e ocupantes.

## 24. OPERADOR DAS AERONAVES

24.1. Em conformidade com a **seção 135.25** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135) o detentor de certificado somente pode operar uma aeronave segundo este Regulamento se essa aeronave: (a) for registrada como aeronave civil no Registro Aeronáutico Brasileiro e transporte um certificado de aeronavegabilidade apropriado e válido, emitido segundo os RBAC aplicáveis, e (b) estiver em condições aeronavegáveis e atender aos requisitos aplicáveis de aeronavegabilidade dos RBAC, inclusive aqueles relativos à identificação e equipamentos.

24.2. Em conformidade com a **seção 135.25** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135) o detentor de certificado deve ter o uso exclusivo de pelo menos uma aeronave que atenda aos requisitos de pelo menos uma espécie de operação autorizada nas especificações operativas desse detentor de certificado. Adicionalmente, para cada espécie de operação para a qual o detentor de certificado não tem o uso exclusivo de uma aeronave, ele deve ter disponível para uso, segundo um contrato escrito (incluindo arranjos para executar manutenção requerida), pelo menos uma aeronave que atenda aos requisitos para aquela espécie de operação. No entanto, este parágrafo não proíbe que o operador use ou autorize o uso de uma aeronave para outras operações que não aquelas segundo este Regulamento e não requer que o detentor de certificado tenha o uso exclusivo de todas as aeronaves por ele utilizadas.

## 25. OPERAÇÕES POR DEMANDA COM AS AERONAVES

25.1. Em conformidade com a **seção 135.69** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), durante operações segundo este Regulamento, se o detentor de certificado para o qual foi emitido um certificado de operador aéreo (COA) ou um piloto em comando tomar conhecimento de condições, incluindo condições de aeródromos e de pistas, que sejam um risco para operações seguras, devem, conforme for o caso, restringir ou suspender as operações, como necessário, até que essas condições sejam corrigidas.

25.1.1. Um piloto em comando somente pode consentir que um voo prossiga para um aeródromo onde ele pretende pousar sob as condições referidas no item anterior *supra* se na opinião dele, existir razoável probabilidade de que essas condições consideradas um perigo para operações seguras possam estar corrigidas no horário de chegada ou se não houver mais nenhum outro procedimento seguro. Neste último caso, a continuação do voo em direção ao aeródromo é uma situação de emergência conforme a seção 135.19 deste Regulamento.

25.2. Em conformidade com a **seção 135.71** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135) um piloto em comando somente pode iniciar um voo se ele verificar que as inspeções de aeronavegabilidade requeridas pela seção 91.409 do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou pelas seções 135.419 ou 135.425, o que for aplicável, foram realizadas.

25.3. Em conformidade com a **seção 135.100** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), o tripulante de voo não pode executar e o piloto em comando não pode permitir qualquer atividade durante fases críticas do voo que possa desviar qualquer tripulante de voo do desempenho de suas obrigações ou que possa interferir de algum modo com a execução apropriada dessas obrigações. Atividades como alimentar-se, envolver-se em conversações não essenciais, fazer comunicações desnecessárias aos passageiros ou ler publicações não relacionadas com a condução do voo não são atividades requeridas para a operação segura da aeronave.

25.4. Em conformidade com a **seção 135.229** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), piloto de uma aeronave transportando passageiros à noite somente pode decolar ou pousar em um aeródromo se: o piloto tiver determinado a direção do vento pela observação de um indicador de solo iluminado ou por informação da estação de solo local. No caso de decolagem, a direção do vento pode ser determinada pela observação pessoal do piloto; os limites da área a ser utilizada para pouso ou decolagem forem claramente mostrados: para aviões, por luzes demarcadoras dos limites ou da pista; e para helicópteros, por luzes ou materiais reflexivos demarcadores dos limites ou da pista.

25.5. Em conformidade com a **seção 135.229** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), para os propósitos do parágrafo (b) desta seção, se a área a ser utilizada para decolagem ou pouso for marcada por lampiões ou candeeiros, seu uso deve ser aprovado pela ANAC.

25.6. Em conformidade com a **seção 135.229** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), os pousos e decolagens de helicópteros em locais não homologados ou registrados são autorizados sob certas condições, como estabelecido na seção 91.329 e 91.331 do RBHA 91, aplicando-se a seção 135.77 deste Regulamento quanto às responsabilidades envolvidas.

25.7. Em conformidade com a **seção 119.47** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 119 (RBAC nº 119), o detentor de certificado deve possuir uma base principal de operações. Deve estabelecer, também, uma base principal de manutenção que pode estar localizada na mesma localidade da base principal de operações ou em local diferente. (Redação dada pela Resolução nº 463, de 07.02.2018).

25.8. Em conformidade com a **seção 119.47** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 119 (RBAC nº 119), pelo menos 90 dias antes da data proposta para mudança de endereço de sua de sua base principal de operações ou de sua base principal de manutenção, o detentor de certificado deve prover comunicação escrita de suas intenções à ANAC.

25.9. Em conformidade com a **seção 119.53** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 119 (RBAC nº 119), a menos que de outra forma autorizada pela ANAC, um detentor de certificado emitido segundo este regulamento antes de colocar em vigor um contrato de “wet leasing” pelo qual ele deve ceder uma aeronave com tripulação para outro detentor de certificado emitido segundo este regulamento, ambos autorizados a conduzir operações de transporte aéreo público segundo um mesmo RBAC, deve prover à ANAC uma cópia do contrato de “wet leasing” a ser executado, pelo qual ele (arrendador) entregará a aeronave com tripulação a outra pessoa (arrendatário). (Redação dada pela Resolução nº 463, de 07.02.2018).

25.10. Em conformidade com a **seção 119.53** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 119 (RBAC nº 119), nenhum detentor de certificado emitido segundo este regulamento pode efetuar contratos de “wet leasing” (como arrendatário) com uma empresa aérea estrangeira ou com qualquer outra pessoa estrangeira ou, ainda, com qualquer pessoa não autorizada a engajar-se em serviços de transporte aéreo público (como arrendador). (Redação dada pela Resolução nº 463, de 07.02.2018).

25.11. Em conformidade com a **seção 119.53** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 119 (RBAC nº 119), ao receber cópia de um contrato de “wet leasing” a ANAC verifica se o arrendatário tem condições de assumir o controle operacional da aeronave e, caso positivo, emite emendas às especificações operativas de cada parte do contrato, como necessário. Caso seja verificado que o arrendatário não tem condições de assumir o controle operacional da aeronave, o contrato não pode ser executado.

25.11.1. Em conformidade com a **seção 119.53** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 119 (RBAC nº 119), o arrendador deve prover, pelo menos, as seguintes informações para serem incorporadas às especificações operativas de ambas as partes: os nomes das partes do contrato e a duração do mesmo; as marcas de nacionalidade e de matrícula de cada aeronave envolvida na operação; as espécies de operação (por ex. doméstica, de bandeira, suplementar, complementar ou sob demanda) os aeródromos ou as áreas de operação; e caso o contrato permita que as partes realizem voos intercalados sob controle operacional de uma e de outra parte, uma declaração especificando a parte considerada como tendo o controle operacional da aeronave em cada voo e os horários, aeródromos ou áreas nas quais tal controle é exercido.

25.12. Em conformidade com a **seção 119.53** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 119 (RBAC nº 119), exceto como previsto no parágrafo (f) desta seção, um detentor de certificado emitido segundo este regulamento e operando segundo os RBAC 121 ou 135 não pode conduzir nenhuma operação para outro detentor de certificado ou para uma empresa aérea estrangeira operando segundo o RBAC 129 ou, ainda, para um estrangeiro engajado em transporte aéreo público somente fora do Brasil, a menos que ele possua Concessão ou Autorização para operar transporte aéreo público Data da emissão: 14 de fevereiro de 2018 RBAC nº 119 Emenda nº 04 Origem: SPO 21/31 emitida pela ANAC, conforme aplicável, e esteja autorizado pelas suas especificações operativas a conduzir as mesmas espécies de operação (como definido em 119.03).

25.13. Em conformidade com a **seção 119.53** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 119 (RBAC nº 119), operador conduzindo a operação substituta deve conduzir tal operação de acordo com as mesmas autorizações de operação do operador que contratou as operações substitutas. Essas operações substitutas devem ser conduzidas entre aeródromos para os quais o operador substituído possui autorização para operações regulares ou dentro das áreas de operação para as quais o operador substituído possui autorização para conduzir operações suplementares ou sob demanda.

25.14. Em conformidade com a **seção 119.53** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 119 (RBAC nº 119).

25.15. Em conformidade com a **seção 135.227** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), um piloto não pode decolar com uma aeronave que tenha gelo, geada ou neve aderidas a qualquer pá de rotor, hélice, para-brisas, asa, estabilizador ou superfície de controle, instalação do motor ou a qualquer parte do sistema de velocímetro, altímetro, indicador de velocidade vertical ou sistema dos instrumentos de indicação de atitude de voo, exceto que decolagens podem ser realizadas com geada sob as asas na área dos tanques de combustível se autorizado pela ANAC.

25.16. Em conformidade com a **seção 135.227** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), um detentor de certificado somente pode autorizar a decolagem de um avião, assim como um piloto somente pode decolar com esse avião, caso as condições meteorológicas forem tais que haja razoável probabilidade de aderir gelo, geada ou neve ao avião, se o piloto tiver completado todo o treinamento aplicável requerido pela seção 135.341 deste Regulamento e se um dos seguintes requisitos for atendido:

- (1) uma verificação de contaminação pré-decolagem, que tenha sido estabelecida pelo detentor de certificado para o específico tipo de avião e aprovada pela ANAC, tenha sido completada dentro dos 5 minutos precedentes à decolagem. Uma verificação de contaminação pré-decolagem é uma verificação feita para assegurar que as asas e superfícies de controle de um avião estão livres de geada, gelo ou neve; ou
- (2) o detentor de certificado possua um procedimento aprovado alternativo e, segundo este procedimento, tenha sido determinado que o avião está livre de geada, gelo ou neve; ou
- (3) o detentor de certificado tenha um programa aprovado de degelo/antigelo que atenda aos requisitos do parágrafo 121.629(c) do RBAC nº 121 e a decolagem atenda ao previsto nesse programa.

25.17. Em conformidade com a seção **135.227** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), um piloto somente pode voar sob regras IFR em condições conhecidas ou previstas de formação leve ou moderada de gelo ou sob regras VFR em condições conhecidas de formação leve ou moderada de gelo, se:

- (1) a aeronave possuir equipamento de degelo ou de antigelo em funcionamento protegendo cada pá de rotor ou hélice e cada para-brisa, asa, estabilizador ou superfície de controle e cada sistema de velocidade, altitude, razão de subida e instrumento de atitude de voo;
- (2) o avião possuir as provisões de proteção contra gelo previstas no parágrafo A135.17(b) do Apêndice A deste Regulamento; ou
- (3) o avião atender as provisões para certificação de tipo de aeronaves categoria transporte, incluindo os requisitos de certificação para voo em condições de gelo.

25.18. Em conformidade com a seção **135.227** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), um piloto somente pode operar um helicóptero em voo IFR em condições conhecidas ou previstas de formação de gelo, ou em voo VFR em condições conhecidas de formação de gelo, se o helicóptero tiver sido certificado e esteja adequadamente equipado para operação em condições de formação de gelo.

25.19. Em conformidade com a seção **135.227** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), exceto para um avião que possua as provisões de proteção contra gelo previstas no parágrafo A135.17(b) do Apêndice A deste Regulamento ou aquelas previstas para aeronaves certificadas na categoria transporte, o piloto não pode voar com uma aeronave em condições conhecidas ou previstas de formação pesada de gelo.

25.20. Em conformidade com a seção **135.227** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), se informações confiáveis recebidas pelo piloto em comando indicarem que as previsões de formação de gelo não se concretizarão em face de mudanças de tempo ocorridas desde a última previsão meteorológica, não se aplicam as restrições dos parágrafos (b), (c) e (d) desta seção baseadas em previsões de condições meteorológicas.

## 26. REGRAS DE VOO EM VFR E/OU IFR

26.1. Em conformidade com a seção **135.163** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), somente é permitido operar uma aeronave em voo IFR transportando passageiros se ela possuir os seguintes equipamentos e instrumentos: um indicador de velocidade vertical para cada piloto requerido; um indicador de temperatura externa; um tubo “pitot”, com aquecimento, para cada indicador de velocidade requerido; um dispositivo de alarme de falha de energia ou um indicador de vácuo para mostrar a energia disponível para instrumentos giroscópicos de cada fonte de energia; uma fonte alternada de pressão estática para os indicadores de altitude, velocidade e velocidade vertical.

26.2. Em conformidade com a seção **135.213** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), sempre que uma pessoa operando uma aeronave segundo este Regulamento, necessitar utilizar informações e/ou previsões meteorológicas, ela deve utilizar as informações e previsões feitas pelo Comando da Aeronáutica ou outros órgãos por ele aprovados ou reconhecidos. No entanto, para operações VFR, o piloto em comando pode usar informações baseadas em suas próprias observações ou em observações de outros pilotos.

26.3. Em conformidade com a seção **135.175** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), somente é permitido iniciar um voo em condições IFR ou VFR noturno quando as informações meteorológicas conhecidas indicarem que trovoadas ou outras condições meteorológicas potencialmente perigosas e que podem ser detectadas por radar meteorológico têm razoável probabilidade de serem esperadas ao longo da rota a ser voada, se o equipamento de radar meteorológico requerido pelo parágrafo (a) desta seção estiver em condições satisfatórias de operação.

26.4. Em conformidade com a seção **135.215** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), exceto como previsto nos parágrafos (b), (c) e (d) desta seção, é vedado operar uma aeronave em voo IFR fora do espaço aéreo controlado ou em um aeródromo que não tenha um procedimento de aproximação por instrumentos aprovado.

26.5. Em conformidade com a seção **135.223** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), somente é permitido operar uma aeronave em condições IFR se possuir combustível e óleo suficiente (considerando informações ou previsões meteorológicas ou qualquer combinação delas) para: completar o voo para o primeiro aeródromo onde se pretende pousar; voar desse aeródromo para o aeródromo de alternativa; e voar, em seguida, durante 45 minutos em velocidade normal de cruzeiro ou, para helicópteros, voar, em seguida, 30 minutos em velocidade normal de cruzeiro.

26.6. Em conformidade com a seção **135.225** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), um piloto somente pode iniciar um procedimento de aproximação por instrumentos para um aeródromo se: o aeródromo possuir instalações meteorológicas operadas pelo Comando da Aeronáutica ou agência por ele reconhecida e a última informação meteorológica emitida pelo órgão citado no parágrafo (a)(1) desta seção indicar que as condições atmosféricas estão nos mínimos ou acima dos mínimos para aproximação IFR aprovados para o aeródromo.

26.7. Em conformidade com a **seção 135.225** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), Um piloto somente pode iniciar o segmento final de uma aproximação por instrumentos para um aeródromo se a última informação meteorológica emitida pelo órgão citado em (a)(1) desta seção indicar que as condições atmosféricas do aeródromo estão nos mínimos ou acima dos mínimos para aproximação IFR aprovados para ele.

26.8. Em conformidade com a **seção 135.225** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), Se o piloto já tiver iniciado o segmento final de uma aproximação por instrumentos, cumprindo o previsto pelo parágrafo (b) desta seção, e for informado de que as condições atmosféricas caíram abaixo dos mínimos, então o piloto pode continuar a aproximação e o pouso pode ser feito se as duas condições abaixo forem atendidas: a informação meteorológica mais recente tiver sido recebida pelo piloto quando a aeronave estiver em uma das seguintes fases da aproximação e o piloto julgar, ao atingir a altitude mínima de descida fixada no procedimento (MDA ou DA/DH), que as reais condições atmosféricas são pelo menos iguais aos mínimos estabelecidos para o procedimento sendo executado.

26.9. Em conformidade com a **seção 135.363** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), a distância de 10 milhas especificada nas seções 135.369 a 135.373 deste regulamento pode ser reduzida para 5 milhas, por não mais que 20 milhas, quando operando sob VFR ou quando as facilidades de navegação fornecerem identificação confiável e precisa da localização de elevações proeminentes e obstruções existentes entre 5 e 10 milhas para cada lado do curso pretendido.

26.10. Em conformidade com a seção 135.173 do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), somente é permitido iniciar um voo em condições IFR ou VFR noturno quando informações meteorológicas indicarem que existem razoáveis probabilidades de que trovoadas ou outras condições atmosféricas potencialmente perigosas, que podem ser detectadas pelos equipamentos de detecção de trovoadas de bordo requeridos pelos parágrafos (a) ou (b) desta seção, ocorram ao longo da rota a ser voada, se o equipamento de detecção instalado estiver em condições satisfatórias de funcionamento.

26.11. Em conformidade com a **seção 135.105** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), ressalvado o disposto nas seções 135.99 e 135.111 deste Regulamento e exceto se forem necessários dois pilotos para operações VFR, uma pessoa pode operar uma aeronave sem um piloto segundo em comando desde que a aeronave esteja equipada com um sistema de piloto automático aprovado em funcionamento e que sua utilização esteja autorizada pelas especificações operativas apropriadas.

## 27. SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL (SGSO)

27.1. Em conformidade com a **seção 135.701** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), sistema de gerenciamento da segurança operacional (SGSO) significa abordagem sistemática para a gestão da segurança operacional em detentor de certificado, incluindo as políticas, responsabilidades, estruturas organizacionais, processos e procedimentos necessários. Essa abordagem inclui o conjunto de ferramentas gerenciais e metodologias definidas, estruturadas e implantadas com o intuito de embasar e auxiliar as decisões a serem tomadas pelo gestor responsável do detentor de certificado, reduzindo dessa forma os riscos inerentes às atividades da organização.

27.2. Em conformidade com a **seção 135.705** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), o detentor de certificado deve desenvolver e manter atualizada a documentação do SGSO que descreva: a política e os objetivos de segurança operacional; os requisitos de segurança operacional do SGSO; os processos e procedimentos do SGSO; as obrigações, responsabilidades e atribuições dos membros da organização em relação aos processos e procedimentos do SGSO; e os registros do SGSO e os respectivos controles necessários para sua identificação, armazenamento, proteção, retenção e descarte.

27.3. Em conformidade com a **seção 135.705** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), o detentor de certificado deve desenvolver e manter atualizado um manual de gerenciamento da segurança operacional (MGSO), que é parte do manual geral da empresa, como parte da documentação de seu SGSO.

27.4. Em conformidade com a **seção 135.707** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), o detentor de certificado deve desenvolver e manter um processo que assegure a análise, avaliação e controle dos riscos à segurança operacional associados aos perigos identificados.

27.5. Em conformidade com a **seção 135.709** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), o detentor de certificado deve desenvolver e manter os meios necessários para monitorar e medir o desempenho de segurança operacional da organização e para validar a efetividade de seus controles de risco à segurança operacional.

27.6. Em conformidade com a **seção 135.709** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), o desempenho de segurança operacional do detentor de certificado deve ser monitorado e medido em relação a indicadores e metas de desempenho de segurança operacional de seu SGSO.

27.7. Em conformidade com a **seção 135.709** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), o detentor de certificado deve desenvolver e manter um processo para identificar alterações que podem afetar o nível de risco à segurança operacional de seus produtos ou serviços e para identificar e gerenciar os riscos à segurança operacional que podem surgir a partir dessas mudanças.

27.8. Em conformidade com a **seção 135.709** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), o detentor de certificado deve monitorar e avaliar a efetividade dos processos do SGSO de modo a permitir a melhoria contínua do desempenho global.

## 28. QUALIFICAÇÃO MÍNIMA DA TRIPULAÇÃO E PESSOAL DE SOLO

28.1. Em conformidade com a **seção 135.242** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), o detentor de certificado somente pode utilizar uma pessoa como tripulante de voo e uma pessoa somente pode exercer as funções de tripulante de voo em uma aeronave operando segundo este Regulamento, se essa pessoa: possuir uma licença apropriada às funções a serem exercidas, emitida pela ANAC; tiver em seu poder a licença requerida pelo parágrafo (a)(1) desta seção e o certificado de habilitação técnica, todos válidos e compatíveis com a atividade sendo desenvolvida; possuir um CMA válido e compatível com a atividade sendo desenvolvida e for vinculado ao detentor de certificado, com contrato de trabalho de acordo com a legislação trabalhista vigente.

28.2. Em conformidade com a **seção 135.242** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), no caso de um novo tipo de aeronave, o detentor de certificado pode utilizar como piloto em comando da aeronave um piloto do fabricante e/ou vendedor da mesma, até que um número suficiente de seus pilotos em comando atinja as marcas estabelecidas pelas seções 135.243 e 135.244 deste Regulamento, conforme aplicável, mas, em nenhum caso, por mais de 180 dias corridos após o recebimento formal da primeira aeronave do novo tipo.

Adicionalmente: deve haver um contrato entre o fabricante e/ou vendedor da aeronave e o detentor de certificado, prevendo fornecimento de treinamento no novo tipo de aeronave; e o(s) piloto(s) do fabricante e/ou vendedor da aeronave deve(m) possuir contrato de trabalho com o mesmo e deve(m) ser qualificado(s) pela ANAC conforme estabelecido no parágrafo 135.244(b)(3) deste Regulamento ou, se estrangeiro, deve ser aprovado pela ANAC, conforme o disposto no art. 158 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

28.3. Em conformidade com a **seção 135.242** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), cada tripulante, quando solicitado, deve apresentar à fiscalização da ANAC os documentos requeridos pelo parágrafo (a)(2) desta seção.

28.4. Em conformidade com a **seção 135.242** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), o detentor de certificado operando segundo este Regulamento deve obedecer às restrições de idade para as prerrogativas dos pilotos em comando estabelecidas pelo RBAC nº 61.

28.5. Em conformidade com a **seção 135.242** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), o detentor de certificado não pode permitir que um tripulante exerça e um tripulante não pode exercer duas ou mais funções simultâneas a bordo de uma aeronave, mesmo que esse tripulante seja habilitado pela ANAC para o exercício de mais de uma função a bordo.

28.6. Em conformidade com a **seção 135.243** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), exceto como previsto no parágrafo (a) desta seção, o detentor de certificado somente pode utilizar uma pessoa e uma pessoa somente pode trabalhar como piloto em comando de uma aeronave operando VFR, se essa pessoa: possuir pelo menos uma licença de piloto comercial, na categoria apropriada, com habilitação classe ou tipo, conforme aplicável, válida e tiver pelo menos 500 horas de voo como piloto, incluindo um mínimo de 100 horas de voo em navegação, das quais pelo menos 25 tenham sido voadas à noite; e para avião: possuir habilitação IFR para avião ou uma licença de piloto de linha aérea com habilitação categoria avião.

28.7. Em conformidade com a **seção 135.243** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), exceto como previsto no parágrafo (a) desta seção, o detentor de certificado somente pode utilizar uma pessoa e uma pessoa somente pode trabalhar como piloto em comando de uma aeronave operando IFR, se essa pessoa: possuir pelo menos uma licença de piloto comercial na categoria apropriada, com habilitação de classe ou tipo, conforme aplicável, válida; tiver pelo menos 1200 horas de voo como piloto, incluindo um mínimo de 500 horas de voo em navegação, 100 horas de voo noturno e 75 horas de voo por instrumentos real ou simulado das quais pelo menos 50 horas adquiridas em voo real; e para um avião: possua habilitação IFR para avião ou uma licença de piloto de linha aérea com habilitação categoria avião; ou para helicóptero: possua habilitação IFR para helicópteros ou uma licença de piloto de linha aérea com habilitação categoria helicóptero.

28.8. Em conformidade com a **seção 135.243** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), para operação com helicópteros certificados para operação com um só piloto, se as especificações operativas do detentor de certificado autorizarem exclusivamente operações VFR para esses helicópteros, o piloto em comando não precisa ter habilitação IFR para helicóptero quando o voo for realizado no período diurno, ou, caso realizado no período noturno, quando ocorra inteiramente em ATZ, CTR ou TMA, incluindo as projeções dos seus limites laterais, ou ainda, na inexistência desses espaços aéreos, dentro de um raio de 50 km (27 NM) do aeródromo de partida.

28.9. Em conformidade com a **seção 135.245** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), quanto às qualificações para piloto segundo em comando, exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, o detentor de certificado somente pode utilizar uma pessoa e uma pessoa somente pode trabalhar como piloto segundo em comando de uma aeronave, se essa pessoa possuir pelo menos uma licença de piloto comercial ou piloto de tripulação múltipla, na categoria apropriada, for qualificada para voo IFR e para a aeronave, e tiver completado o apropriado programa de treinamento para a aeronave e para a função a bordo aprovado para o detentor de certificado.

28.10. Em conformidade com a **seção 135.245** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), o piloto segundo em comando de uma aeronave não necessita possuir habilitação IFR se a seção 135.243 não requerer habilitação IFR para o piloto em comando desta aeronave.

28.11. Em conformidade com a **seção 135.247** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), ressalvado o disposto no parágrafo (b) desta seção, o detentor de certificado somente pode utilizar uma pessoa e uma pessoa somente pode trabalhar como piloto em comando de uma aeronave se essa pessoa cumprir com os requisitos de experiência recente da seção 61.21 do RBAC nº 61.

28.12. Em conformidade com a **seção 135.293** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), o detentor de certificado somente pode utilizar uma pessoa como piloto e uma pessoa somente pode trabalhar como piloto em um voo se, dentro dos 12 meses calendários precedendo esse voo, esse piloto tiver sido aprovado em um exame, oral ou escrito, aplicado por um servidor designado pela ANAC ou por um piloto examinador credenciado sobre os conhecimentos do piloto nas áreas arroladas nesta seção.

28.13. Em conformidade com a **seção 135.297** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), o detentor de certificado somente pode utilizar uma pessoa como piloto em comando e uma pessoa somente pode trabalhar como piloto em comando de uma aeronave voando IFR se dentro dos 6 meses calendários precedendo esse voo o piloto tiver sido aprovado em um exame de proficiência em voo por instrumentos, aplicado por um servidor designado pela ANAC ou por um piloto examinador credenciado.

28.14. Em conformidade com a **seção 135.297** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), um piloto somente pode executar qualquer procedimento de aproximação de precisão por instrumentos em condições IMC se, dentro dos 6 meses calendários precedendo esse voo, o piloto tiver demonstrado proficiência no tipo de procedimento a ser executado.

28.15. Em conformidade com a **seção 135.297** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), um piloto somente pode executar qualquer procedimento de aproximação de não-precisão por instrumentos em condições IMC se, dentro dos 6 meses calendários precedendo esse voo, o piloto tiver demonstrado proficiência na execução desse tipo de procedimento de aproximação ou em dois outros tipos de aproximação de não-precisão.

28.16. Em conformidade com a **seção 135.297** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), o exame de proficiência em instrumentos deve: para um piloto em comando de um avião mencionado no parágrafo 135.243(a) deste regulamento, incluir procedimentos e manobras requeridas a um piloto de linha aérea qualificado no particular tipo de avião, se apropriado; e para um piloto em comando de um helicóptero ou avião mencionado no parágrafo 135.243(c) deste regulamento, incluir os procedimentos e manobras requeridas a um piloto comercial com qualificação IFR e, se aplicável, qualificado no particular tipo de aeronave.

28.17. Em conformidade com a **seção 135.299** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), o detentor de certificado somente pode utilizar um piloto e uma pessoa somente pode trabalhar como piloto em comando de um voo se, dentro dos 12 meses calendários precedendo esse voo, esse piloto tiver sido aprovado em um exame em voo em um dos tipos de aeronave voada por ele.

28.18. Em conformidade com a **seção 135.295** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), a Contrata somente pode utilizar uma pessoa como comissário e uma pessoa somente pode trabalhar como comissário em um voo se, dentro dos 12 meses calendários precedendo esse voo, o detentor de certificado tiver verificado por apropriado exame inicial ou periódico, aplicado por servidor designado pela ANAC ou por um comissário examinador credenciado, que essa pessoa tem conhecimento e competência nas seguintes áreas, como apropriado para os deveres e responsabilidades que lhe serão atribuídos.

28.19. Em conformidade com a **seção 135.95** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), o detentor de certificado somente pode utilizar os serviços de uma pessoa para serviços no solo ou como tripulante se a pessoa executando esses serviços: for detentora de uma licença apropriada, com habilitações válidas (se aplicável); for qualificada, segundo os RBAC ou RBHA aplicáveis, para a operação na qual a pessoa está sendo utilizada e for instruída em relação a suas obrigações e responsabilidades e da relação entre elas e as operações de voo.

## 29. MANUTENÇÃO PREVENTIVA DAS AERONAVES

29.1. Em conformidade com a **seção 135.411** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), aeronaves cujo tipo foi certificado com uma configuração para passageiros, excluindo qualquer assento de piloto, com 9 assentos ou menos, devem ser mantidas segundo o RBAC nº 43 e o RBHA 91, ou segundo o RBAC que venha a substituí-lo, e de acordo com as seções 135.412, 135.413 (exceto parágrafo 135.413(b)), 135.415, 135.417 e 135.421 deste Regulamento. Pode ser utilizado um programa de inspeções aprovado de acordo com a seção 135.419 deste Regulamento.

29.2. Em conformidade com a **seção 135.412** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), instalações, recursos, equipamentos, ferramentas, materiais e dados técnicos para manutenção, manutenção preventiva e alteração O conjunto de recursos e instalações para manutenção, manutenção preventiva e alterações possuído e/ou contratado pelo detentor de certificado não pode ser inferior ao conjunto de instalações e recursos para manutenção, manutenção preventiva e alterações requerido pelo RBAC nº 145, para certificar uma oficina aeronáutica aprovada para realizar manutenção, manutenção preventiva e alterações nos mesmos tipos de equipamentos operados pelo detentor de certificado. O escopo desta seção inclui o sistema de inspeção associado do detentor de certificado, onde aplicável, que não pode ser inferior ao requerido pelo RBAC nº 145.

29.3. Em conformidade com a **seção 135.423** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), o detentor de certificado que execute qualquer manutenção (exceto inspeções obrigatórias), manutenção preventiva e alterações e cada pessoa com que ela tenha contrato para executar esses trabalhos deve possuir uma organização adequada à execução dos mesmos.

29.4. Em conformidade com a **seção 135.423** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), o detentor de certificado, que execute qualquer inspeção requerida por seu manual segundo o disposto nos parágrafos 135.427(b)(2) ou (3) (nesta Subparte chamada de “inspeções obrigatórias”), e cada pessoa com que ela tenha contrato para executar esses trabalhos deve possuir uma organização adequada à execução dos mesmos.

29.5. Em conformidade com a **seção 135.423** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), cada pessoa, executando inspeções obrigatórias além de outros serviços de manutenção, manutenção preventiva e alterações, deve organizar a execução dessas tarefas de modo a separar as atividades de inspeções obrigatórias das demais atividades. A separação deve ser feita imediatamente abaixo do nível de controle administrativo com responsabilidade geral pelas atividades de inspeção e manutenção.

29.6. Em conformidade com a **seção 135.425** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), o detentor de certificado deve elaborar e submeter à aprovação da ANAC um programa de inspeções e um programa cobrindo outras atividades de manutenção, manutenção preventiva e alterações, concebido com base nas informações de aeronavegabilidade disponibilizadas pela ANAC, pela organização detentora do projeto de tipo, pelos países dessas organizações e na experiência do operador.

29.7. Em conformidade com a **seção 135.427** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), o detentor de certificado deve colocar em seu manual a descrição da sua organização requerida pela seção 135.423 e a lista de pessoas com quem ele possua contrato para executar qualquer de suas inspeções obrigatórias e outros serviços de manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração, incluindo uma descrição geral desses serviços.

29.8. Em conformidade com a **seção 135.427** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), o detentor de certificado deve colocar em seu manual os programas requeridos pela seção 135.425, os quais devem ser seguidos na execução de manutenção, manutenção preventiva e alterações das aeronaves do detentor de certificado, incluindo células, motores, hélices, rotores, equipamentos normais e de emergência.

29.9. Em conformidade com a **seção 135.431** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), o detentor de certificado deve estabelecer e manter um sistema continuado de análise e supervisão da execução e da eficiência de seu programa de inspeções e de seus programas de manutenção, manutenção preventiva e alterações, objetivando corrigir eventuais deficiências desses programas, mesmo que eles sejam realizados por terceiros.

29.10. Em conformidade com a **seção 135.433** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), o detentor de certificado com função de executar manutenção ou manutenção preventiva deve possuir um programa de treinamento que assegure que cada pessoa (incluindo pessoal de inspeção) que determine a adequabilidade de um trabalho executado, esteja totalmente informada sobre técnicas, procedimentos e novos equipamentos em uso e seja competente para executar suas obrigações.

29.11. Em conformidade com a **seção 135.435** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), exceto quanto à manutenção, manutenção preventiva, alterações e inspeções obrigatórias realizadas por uma oficina certificada localizada fora do Brasil, cada pessoa diretamente encarregada de executar manutenção, manutenção preventiva e alterações, e cada pessoa encarregada de realizar inspeções obrigatórias deve possuir uma apropriada licença de mecânico, emitida pela ANAC, com as adequadas qualificações para o trabalho que executa.

29.12. Em conformidade com a **seção 135.437** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), o detentor de certificado pode executar (ou contratar terceiros para executar) manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração, conforme estabelecido em seu manual. Adicionalmente, o detentor de certificado que executar esses trabalhos para outro detentor de certificado deve seguir as normas do manual de manutenção desse detentor de certificado.

29.13. Em conformidade com a **seção 135.437** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), o detentor de certificado pode aprovar o retorno ao serviço de qualquer aeronave, célula, motor, hélice, rotor ou equipamentos, após manutenção, manutenção preventiva ou alterações executadas de acordo com o parágrafo (a) desta seção. No entanto, no caso de grandes reparos ou grandes alterações não constantes na documentação técnica aprovada da aeronave, o trabalho deve ser realizado de acordo com dados técnicos de projeto aprovados.

29.14. Em conformidade com a **seção 135.443** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), o detentor de certificado somente pode operar uma aeronave que tenha sido submetida a serviços de manutenção, manutenção preventiva ou alterações, se preparar, ou fizer que o detentor de certificado com quem tem contrato para execução de manutenção, manutenção preventiva ou alterações prepare: uma liberação de aeronavegabilidade ou uma apropriada anotação nos registros de manutenção da aeronave.

29.15. Em conformidade com a **seção 135.443** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), a liberação de aeronavegabilidade ou a anotação requerida pelo parágrafo (a) desta seção deve: ser preparada conforme o procedimento previsto no manual do detentor de certificado; incluir um atestado de que: o trabalho foi realizado em conformidade com os requisitos do manual do detentor de certificado; todos os itens requerendo inspeções foram inspecionados por uma pessoa habilitada e autorizada, que certificou que o trabalho foi satisfatoriamente completado; não existem condições conhecidas que impeçam a aeronavegabilidade da aeronave; no que diz respeito ao trabalho realizado, a aeronave está em condições de operar com segurança e ser assinada por um mecânico habilitado e autorizado para isso. Cada mecânico só pode assinar um documento ou anotação sobre um trabalho por ele executado se possuir autorização para isso e tiver sido contratado para fazê-lo.

29.16. Em conformidade com a **seção 135.443** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), ressalvado o parágrafo (b)(3) desta seção, após manutenção, manutenção preventiva ou alterações realizadas por uma oficina localizada fora do Brasil, a documentação e anotações de aeronavegabilidade requeridas pelo parágrafo (a) desta seção pode ser assinada por uma pessoa autorizada por esta oficina.

29.17. Em conformidade com a **seção 135.443** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), em lugar de atestar cada uma das condições requeridas pelo parágrafo (b) desta seção, o detentor de certificado pode estabelecer em seu manual que a assinatura de um determinado mecânico, habilitado e autorizado, constitui esse atestado.

### 30. SUBSTITUIÇÃO DAS AERONAVES

30.1. Caso ocorram problemas técnicos na aeronave que impeçam a continuidade do voo, a contagem das horas será suspensa e retomada após o recebimento formal da aeronave ou de outra com as mesmas especificações no local, onde foi interrompido o voo e para efeitos de remuneração, serão consideradas apenas as horas/voo correspondentes às etapas totalmente cumpridas da programação. Caso a aeronave não cumpra qualquer etapa da programação, não serão computadas horas para pagamento. Após o regresso da aeronave, deverá ser apresentado à Contratante a cópia do Diário de Bordo, contendo o resumo do voo, as ocorrências e os trechos voados, devidamente assinado pela Contratante.

30.2. Durante as manutenções, caso seja necessário que as aeronaves especificadas nos **Item 3 (jato) e Item 6 (bimotor)** em questão permaneça indisponível para voo por prazo superior a 24 (vinte e quatro) horas, a Contratada terá que substituí-la por outra do mesmo modelo licitado, em igual prazo, para disponibilizar a aeronave na base de operações definida pela Contratante.

30.3. Nos casos de manutenção de panes ou discrepâncias das **aeronaves nos Item 3 (jato) e Item 6 (bimotor)**, caso seja necessário, **o prazo será de 24 (vinte e quatro) horas.**

30.4. Em caso de acidente ou incidente aeronáutico que resulte em indisponibilidade definitiva das aeronaves especificadas nos **Item 3 (jato) e Item 6 (bimotor)**, a Contratada terá que substituí-la por outra do mesmo tipo, conforme especificações deste Termo de Referência, ou por similar, desde que aceito pelo Gabinete Militar do Governador, no prazo 48 (quarenta e oito) horas, podendo ser prorrogado por igual prazo se comprovado a impossibilidade do cumprimento junto aos órgãos de controle. O prazo começa a contar da data de indisponibilidade.

- 30.5. Em caso de acidente com as aeronaves especificadas nos **Item 3 (jato) e Item 6 (bimotor)** em que haja dano, o ônus decorrente será de inteira responsabilidade da Contratada, que deverá substituir a aeronave por outra do mesmo modelo ofertada na licitação, sem qualquer ônus adicionais à Contratante, no prazo de 48 (quarenta e oito) horas, a contar do horário inicial da indisponibilidade.
- 30.6. As substituições de que tratam os itens anteriores serão sem ônus adicional para o Contratante inclusive relativo ao traslado da aeronave substituída entra a base operacional da empresa até a localidade definida pelo Contratante.
- 30.7. A ausência de documentos obrigatórios ou a existência de não conformidade nos registros efetuados nos documentos dará direito ao Contratante de solicitar a imediata substituição da aeronave, sem prejuízo aos procedimentos legais cabíveis impostos pela ANAC e pelos demais instrumentos legais.
- 30.8. A contratada deverá indicar um telefone que possa ser acionado 24 horas, todos os dias da semana, para solução de eventuais problemas relativos ao contrato, indicando o preposto para acionamento e representação perante a Administração.
- 30.9. A empresa deverá zelar pela limpeza interna e externa das aeronaves empregadas.
- 30.10. A empresa deverá assegurar socorro imediato, ou substituição das aeronaves empregadas em caso de acidente ou defeito que impeça o cumprimento da atividade programada.
- 30.11. Em hipótese alguma será pago traslado para a aeronave contratada, ou seja, os voos contratados iniciarão a contagem da hora a partir do local indicado pela Contratante com base **a cidade de Teresina-PI**.
- 30.12. A cada solicitação de viagem a contratada deverá enviar uma prévia da ordem de missão (plano de voo) acrescentando e detalhando a quilometragem a ser percorrida e tempo de voo estimado, como também, o orçamento previsto da solicitação deverá ter a aprovação prévia do Gabinete Militar do Governador, após verificação das distâncias oficiais entre pontos.
- 30.13. A contratada deverá responder por escrito e no prazo de até 01h30min (uma hora e trinta minutos) contada do recebimento da ordem de execução dos serviços, que será emitida por um servidor obrigatoriamente lotado no Gabinete Militar do Governador o prefixo da aeronave a ser utilizada, o aceite do serviço, informando o percurso, o horário programado e o local da decolagem.
- 30.14. Obedecer às normas e rotinas do Gabinete Militar do Governador, em especial as que disserem respeito à proteção de dados pessoais, à segurança, à guarda, à manutenção e à integridade das informações coletadas, custodiadas, produzidas, recebidas, classificadas, utilizadas, acessadas, reproduzidas, transmitidas, distribuídas, processadas, arquivadas, eliminadas ou avaliadas durante a execução do objeto, observando as normas legais e regulamentares aplicáveis.
- 30.15. Guardar sigilo em relação às informações ou documentos de qualquer natureza de que venha a tomar conhecimento, respondendo, administrativa, civil e criminalmente por sua indevida divulgação e incorreta ou inadequada utilização.
- 30.16. A Contratada deverá comprovar a disponibilidade de uma Oficina com autorização ou homologação para os serviços de manutenção homologada pela ANAC, devendo na inexistência desta, apresentar contrato de manutenção com oficina autorizada ou homologada pela ANAC, ficando o Gabinete do Governador autorizado a fiscalizá-la. Tal comprovação deverá ser feita no ato da entrega da aeronave.
- 30.17. À custa com deslocamento do mecânico até o local onde se encontra a aeronave, correrá por conta da Contratada.
- 30.18. É de responsabilidade dos mecânicos da Contratada, disponibilizando-a 30 (trinta) minutos antes do início das operações com a devida comunicação por escrito do mecânico, que sem a qual não será aceito e considerado automaticamente indisponível, e a inspeção e limpeza da aeronave após o último voo do dia, com o devido comunicado no relatório de manutenção e no Diário de Bordo.
- 30.19. Na hipótese de a indisponibilidade perdurar por prazo superior a 30 (trinta) dias corridos, a empresa Contratada deverá substituir, em definitivo, a aeronave em questão por outra do mesmo modelo, similar ou superior.

### 31. **LIVRO DE BORDO**

- 31.1. Em conformidade com a **seção 135.65** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), o detentor de certificado deve dispor de um livro de registros, a bordo de cada uma de suas aeronaves, para lançamento de informações sobre a tripulação, horas de voo, irregularidades de funcionamento observadas em cada voo e registro das ações corretivas tomadas ou postergamento de correção. A critério do detentor de certificado o livro pode ser desmembrado em duas partes: registros da aeronave e registros da tripulação.
- 31.2. Em conformidade com a **seção 135.65** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), no que diz respeito à tripulação, é responsabilidade do piloto em comando registrar em cada voo pelo menos as seguintes informações: marcas de nacionalidade e matrícula, data, identificação dos tripulantes e função a bordo de cada um deles, locais da decolagem e do pouso, horários da decolagem e do pouso, tempo de voo, natureza do voo, observações (se houver) e nome e assinatura da pessoa responsável.
- 31.3. Em conformidade com a **seção 135.65** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), no que diz respeito à aeronave: o piloto em comando deve registrar ou fazer que seja registrado no livro cada irregularidade que seja observada antes, durante e após o voo. Antes de cada voo o piloto em comando deve verificar a situação de cada irregularidade registrada nos voos anteriores.
- 31.4. Em conformidade com a **seção 135.65** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), cada pessoa que tome ações corretivas concernentes a falhas ou mau funcionamento registrados no livro de bordo, seja na célula, motores, hélices, rotores ou equipamentos normais e de emergência, deve registrar sua ação no referido livro, de acordo com os aplicáveis requisitos de



manutenção dos regulamentos aplicáveis.

31.5. Em conformidade com a **seção 135.65** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), o detentor de certificado deve estabelecer procedimentos para conservar o(s) livro(s) de registros requerido(s) por esta seção para cada aeronave em local de fácil acesso ao pessoal apropriado, e deve descrever esses procedimentos no manual geral da empresa requerido pela seção 135.21 deste Regulamento.

31.6. Após o regresso da Aeronave deverá ser apresentado à contratante no prazo máximo de 08 (oito) horas após o término da viagem o resumo do voo contendo, além das ocorrências, os trechos voados.

31.7. O registro das horas/voo ou quilômetros/voo dos apurados em cada Aeronave será efetuado através de assentamento no Diário de Bordo Oficial da Aeronave, sendo de responsabilidade do piloto a transcrição dessas informações.

31.8. O registro dos quilômetros apurados pelo relatório de voo de cada aeronave será efetuado através do registro no Diário de Bordo sendo de responsabilidade do Comandante a transcrição dessas informações.

## 32. RESPONSABILIDADES DO DETENTOR DE CERTIFICADO (COA)

32.1. Em conformidade com a **seção 135.97** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), o detentor de certificado deve fornecer aeronaves e instalações para que cada um de seus pilotos mantenha e demonstre suas habilidades na condução de todas as operações a que é autorizado.

32.2. Em conformidade com a **seção 135.97** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), o detentor de certificado deve fornecer recursos para a familiarização com novas áreas, rotas e aeródromos para que cada um de seus pilotos mantenha e demonstre suas habilidades na condução de todas as operações a que é autorizado. Os procedimentos para familiarização devem constar no manual geral da empresa requerido pela seção 135.21 deste Regulamento.

32.3. Em conformidade com a **seção 135.99** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), o detentor de certificado não pode operar uma aeronave com tripulação de voo menor que a especificada para a aeronave nas limitações operacionais do manual de voo da aeronave, ou requerida por este Regulamento para o tipo de operação a ser conduzida.

32.4. Em conformidade com a **seção 135.99** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), o detentor de certificado não pode operar uma aeronave com configuração para passageiros de 10 assentos ou mais, excluído qualquer assento de piloto, sem um piloto segundo em comando.

32.5. Em conformidade com a **seção 135.100** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), o detentor de certificado não pode determinar, e qualquer tripulante de voo não pode executar, qualquer serviço durante fases críticas do voo, exceto aqueles serviços requeridos para a operação segura da aeronave. Tarefas como chamadas rádio para a empresa solicitando suprimento de “galley” ou confirmando conexões de passageiros, mensagens aos passageiros promovendo a empresa ou chamando a atenção para pontos de interesse do terreno, e preenchimento do livro de bordo ou relatório de voo não são requeridas para a operação segura da aeronave.

32.6. Em conformidade com a **seção 135.101** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), o detentor de certificado somente pode operar uma aeronave transportando passageiros em voo IFR se houver um piloto segundo em comando na aeronave, com qualificação IFR válida, exceto como previsto na seção 135.105 deste Regulamento.

32.7. Em conformidade com a **seção 135.103** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), exceto se houver um tripulante de voo na cabine de comando da aeronave, a Contratante não pode manter passageiros a bordo, durante permanências no solo, com a aeronave em uma das condições abaixo: sendo reabastecida com fluidos inflamáveis; com um ou mais motores em funcionamento; ou com qualquer equipamento de combustão em funcionamento (APU, turbina de refrigeração, aquecedor a combustão, etc.).

32.8. Em conformidade com a **seção 135.103** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), o detentor de certificado não pode manter passageiros a bordo, durante permanências no solo, se houver ocorrência simultânea das condições (a)(1) e (a)(2) desta seção.

32.9. Em conformidade com a **seção 135.105** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), o detentor de certificado pode solicitar uma emenda às suas especificações operativas, para obter uma autorização para o uso de um sistema de piloto automático em lugar de um piloto segundo em comando.

32.10. Em conformidade com a **seção 135.109** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), o detentor de certificado deve designar: um piloto em comando para cada voo e um piloto segundo em comando para cada voo em que sejam requeridos 2 pilotos, sendo que o piloto em comando designado pelo detentor de certificado para um voo deve permanecer como piloto em comando durante todo o tempo desse voo.

32.11. Em conformidade com a **seção 135.111** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), somente é permitido operar uma aeronave em operações Categoria II se houver a bordo um piloto segundo em comando devidamente qualificado na operação e na aeronave.

32.12. Em conformidade com a **seção 135.131** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), é vedado simular procedimentos anormais ou de emergência ou simular condições meteorológicas por instrumentos (IMC) por meios artificiais em uma operação de transporte aéreo público.

- 32.13. Em conformidade com a **seção 135.143** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), somente é permitido operar uma aeronave segundo este Regulamento se a aeronave e seus equipamentos atenderem às regras dos RBAC e/ou RBHA aplicáveis.
- 32.14. Em conformidade com a **seção 135.143** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), exceto como previsto na seção 135.179, somente é permitido operar uma aeronave segundo este Regulamento se os instrumentos e equipamentos requeridos tiverem sido aprovados e estiverem em condições operáveis.
- 32.15. Em conformidade com a **seção 135.143** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), exceto se de outra forma especificado pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA, as aeronaves que operam sob este Regulamento devem possuir equipamento transponder instalado que atenda aos requisitos de desempenho e de condições ambientais da OTP (TSO)-C74c (Mode A/C), ou de suas revisões posteriores, ou da OTP (TSO)-C112 (Mode S).
- 32.16. Em conformidade com a **seção 135.176** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), somente é permitido operar uma aeronave transportando passageiros se essa aeronave possuir a bordo um conjunto de primeiros socorros para tratamento de ferimentos que possam ocorrer a bordo ou em acidentes menores. O conjunto deve ser apropriadamente embalado e posicionado de modo a ser prontamente visível e acessível pelos ocupantes da aeronave, devendo conter os itens especificados no parágrafo 135.177(b)(1) deste Regulamento. O requerido no parágrafo 135.177(b)(1) (xviii) deste Regulamento é opcional para aeronaves com capacidade para 19 assentos ou menos.
- 32.17. Em conformidade com a **seção 135.229** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), o detentor de certificado somente pode usar um aeródromo se ele for registrado ou homologado e adequado à operação proposta, considerando itens como dimensões, resistência, superfície, obstruções, iluminação, horário de funcionamento, auxílios à aproximação e meios de controle de tráfego aéreo.
- 32.18. Em conformidade com a **seção 135.341** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), o detentor de certificado deve estabelecer e manter um programa aprovado de treinamento de piloto e o detentor de certificado que utilize comissários deve estabelecer e manter um programa de treinamento aprovado de comissário, que sejam apropriados para as operações em que cada piloto e cada comissário forem envolvidos. Os programas devem garantir que os pilotos e comissários sejam adequadamente treinados para atender aos aplicáveis requisitos de conhecimento e de prática requeridos pelas seções 135.293 a 135.301.
- 32.19. Em conformidade com a **seção 135.341** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), o detentor de certificado, para o qual é requerido um programa de treinamento pelo parágrafo (a) desta seção, deve prover materiais de estudo, apropriados e atualizados, para utilização de cada piloto e cada comissário.
- 32.20. Em conformidade com a **seção 135.341** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), o detentor de certificado deve fornecer cópias dos programas de treinamento de pilotos e de comissários, assim como de suas modificações e acréscimos, à ANAC. Se o detentor de certificado usar instalações de treinamento de outras pessoas, uma cópia dos programas de treinamento, ou partes apropriadas dos mesmos, utilizadas nestas instalações, deve também ser fornecida. Publicações da ANAC utilizadas nos currículos podem ser apenas referenciadas na cópia do programa de treinamento a ser fornecida à ANAC, não havendo necessidade de anexar cópias dessas publicações.
- 32.21. Em conformidade com a **seção 135.343** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), o detentor de certificado somente pode utilizar uma pessoa e uma pessoa somente pode trabalhar como tripulante em operação segundo este Regulamento se esse tripulante tiver completado, dentro dos 12 meses calendários que precedem essa operação, as apropriadas fases do programa de treinamento inicial ou periódico estabelecido para o tipo de função que a pessoa vai executar.
- 32.22. Em conformidade com a **seção 135.413** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), o detentor de certificado é primariamente responsável pela aeronavegabilidade de suas aeronaves, incluindo células, motores, hélices, rotores, equipamentos e partes, deve manter suas aeronaves de acordo com este Regulamento e deve reparar os defeitos ocorridos entre as manutenções requeridas pelo RBAC nº 43.
- 32.23. As Aeronaves devem estar em perfeitas condições de uso, homologadas e licenciadas pelos órgãos aeronáuticos competentes.
- 32.24. Custos com o fretamento tais como Piloto, Copiloto, Mecânico, Serviços de comissaria, combustível, manutenção, hangaragem, taxas aeroportuárias, despesas decorrentes dos deslocamentos, tais como diárias e estadas da equipe e demais despesas que possam incidir na prestação dos serviços serão de responsabilidade da contratada.
- 32.25. As Aeronaves deverão ter disponível uma tripulação comercial segundo as qualificações mínimas exigidas dispostas na **seção 135.109 e seção 135.111**, além de um mecânico por aeronave, manutenção, combustível, responsabilidade civil e RETA e todas as obrigações legais necessárias para operação, tudo por conta da contratada.
- 32.26. Executar o objeto conformidade com as condições deste instrumento.
- 32.27. Manter durante toda a execução contratual, em compatibilidade com as obrigações assumidas, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação.
- 32.28. Responsabilizar-se pelos danos causados diretamente à Contratante ou a terceiros, decorrentes da sua culpa ou dolo, quando da execução do objeto, não podendo ser arguido para efeito de exclusão ou redução de sua responsabilidade o fato da Contratante proceder à fiscalização ou acompanhar a execução contratual.
- 32.29. Responder por todas as despesas diretas e indiretas que incidam ou venham a incidir sobre a execução contratual, inclusive as obrigações relativas a salários, previdência social. Impostos, encargos sociais e outras providências, respondendo obrigatoriamente pelo fiel cumprimento das leis trabalhistas e específica de acidentes de trabalho e legislação correlata, aplicáveis ao pessoal empregado para execução contratual.

- 32.30. Prestar imediatamente as informações e os esclarecimentos que venham a ser solicitados pela Contratante, salvo quando implicarem em indagações de caráter técnico, hipótese em que serão respondidas no prazo de 24 (vinte e quatro) horas.
- 32.31. Providenciar a substituição de qualquer profissional envolvido na execução do objeto contratual, cuja conduta seja considerada indesejável pela fiscalização da Contratante.
- 32.32. Responsabilizar-se integralmente pela observância do dispositivo no título II, capítulo V, da CLT, e na Portaria nº 3.460/77, do Ministério do Trabalho, relativos a segurança e higiene do trabalho, bem como a Legislação correlata em vigor a ser exigida.
- 32.33. Levar ao conhecimento da Contratante quaisquer irregularidades observadas nas áreas e equipamentos de serviços, para a tomada das providências que se fizerem necessárias.
- 32.34. Disponibilizar para prestação de serviços aeronave(s) em perfeitas e adequadas condições de voo, fornecendo todos os insumos necessários para o seu funcionamento, bem como realizar todas as inspeções e revisões necessárias à operação e manutenção da(s) mesma(s).
- 32.35. Estar à empresa homologada perante a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC para a atividade Táxi Aéreo, bem como ter a indispensável disponibilidade para os serviços de manutenção em sua aeronave.
- 32.36. Disponibilizar, abastecimento da aeronave nas localidades solicitadas pela contratante.
- 32.37. Prover a infraestrutura necessária ao cumprimento das missões com aeronave, incluindo, mas não se limitando, ao suprimento de combustível necessário ao abastecimento durante as missões.
- 32.38. Efetuar movimentação e/ou voos da aeronave somente com tripulação designada pela área competente da Contratada.
- 32.39. Responsabilizar-se por quaisquer danos ou prejuízos causados, seja por dolo ou culpa na execução do contrato, relacionados com o objeto deste Termo de Referência, indenizando o Contratante, seus servidores e/ou terceiros.
- 32.40. Comunicar imediatamente o Contratante, pelo meio mais rápido, qualquer discrepância ocorrida na aeronave que venha ou não afetar a segurança de voo.
- 32.41. Manter os controles técnicos da aeronave atualizados e apresenta-los sempre que solicitados pelo Contratante.
- 32.42. Enviar à área competente da Contratante, quando solicitado, o mapa informativo de componentes da aeronave célula e motor (Diagonal de manutenção).
- 32.43. Apresentar a área competente do Contratante, na data de assinatura do contrato, o sempre que for necessária a substituição da aeronave: o prefixo do mesmo, cópia de seu certificado de aeronavegabilidade, certificado de matrícula, seguro obrigatório, mapa informativo dos componentes da célula e do motor, mapa informativo de controle de diretrizes de aeronavegabilidade, ficha anual de manutenção (se aplicável) e demais documentos de porte obrigatório a bordo da aeronave.
- 32.44. Realizar a reciclagem teórica dos pilotos em comando nas técnicas aplicáveis ao tipo de operação, bem como efetuar o treinamento teórico inicial às técnicas operacionais, a critério do Contratante.
- 32.45. Entregar a aeronave com o indispensável cadastramento no Registro Aeronáutico Brasileiro – RAB da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, formalizando a condição de Operador ao Contratante em outros assentamentos públicos que se fizerem necessários.
- 32.46. Encaminhar e manter válidos os dados cadastrais, documentais, certificados e habilitações dos pilotos. O encaminhamento da documentação deverá ocorrer sempre antes da primeira operação para o Contratante e/ou caso ocorra alteração dos dados com antecedência para apreciação da área competente do Contratante.
- 32.47. Disponibilizar aos pilotos sob a sua responsabilidade e devidamente designados, no mínimo 02 (dois) uniformes completos dentro dos critérios exigidos pela Contratante.
- 32.48. A aeronave deverá dispor de comissaria de bordo para cada voo a ser realizado, conforme determinação do tipo pelo Contratante.
- 32.49. Em caso de incidente ou acidente aeronáutico, a Contratada deverá custear todas as despesas decorrentes de: atendimento médico-hospitalar (pré-hospitalar, hospitalar, ambulatorial e fisioterápico) transporte, de funerais e demais despesas relacionadas diretamente ou indiretamente às vítimas e a terceiros.
- 32.50. Garantir que a ação ou omissão, total ou parcial, da fiscalização da Contratante, não eximirá a Contratada de total responsabilidade quanto ao cumprimento das obrigações.
- 32.51. Providenciar junto as Autoridades aeronáuticas brasileiras a mudança de Operador da Aeronave.
- 32.52. Em caso de indisponibilidade da(s) aeronave(s), por qualquer motivo, inclusive de força maior, deverá a Contratada providenciar a imediata substituição daquela(s) por outra(s) idêntica(s) ou por aeronave(s) de concepção e especificações técnicas superiores, sem qualquer custo adicional para a Contratante.
- 32.53. Fornecer pessoal qualificado para atuar na operação da(s) aeronave(s), devidamente licenciados e com Certificado de Habilitação e Capacidade Física expedidos pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).
- 32.54. Observar e cumprir fielmente as disposições do Código Brasileiro de Aeronáutica, as determinações da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, bem como qualquer outra legislação ou regulamentação aplicáveis.

- 32.55. Manter livro de bordo da(s) aeronave(s) atualizado com a discriminação dos quilômetros voados, e apresentar, sempre que solicitado por representante da Contratante ou pessoa devidamente credenciada por esta.
- 32.56. Manter durante a vigência do contrato, apólice de seguro para os tripulantes e passageiros da(s) aeronave(s), bem como seguro contra risco a terceiros.
- 32.57. Dispor, durante a vigência do contrato, de estrutura técnico-operacional no Estado do Piauí, preferencialmente na Capital ou na Região Metropolitana, para atendimento da Contratante. Caso a Contratada não disponha de tal estrutura, deverá disponibilizar a mesma dentro de um prazo máximo de 30 (trinta) dias contados da data de assinatura do Contrato.
- 32.58. Entende-se por estrutura técnico-operacional, suporte ao cliente, desde o atendimento pessoal, escritório, sala vip e hangar para a guarda da(s) aeronave(s).
- 32.59. Refazer o objeto contratual, que comprovadamente apresente condições de defeito ou em desconformidade com as especificações deste Termo de Referência, no prazo de 02 (duas) horas contadas da sua notificação.
- 32.60. Estar sempre disponível (24 horas por dia, sete dias por semana) para a execução dos serviços durante a vigência do contrato.
- 32.61. Arcar com todas as despesas resultantes de taxas aeroportuárias ou qualquer outro tipo de tarifas, cobradas em locais homologados (aeroportos, hangares, helipontos, heliportos, públicos ou privados), durante as operações de pouso e decolagem da aeronave.
- 32.62. Fornecer, antes do início da operação e quando for solicitado, os relatórios das últimas revisões a que a aeronave tiver sido submetida, bem como informar a natureza dos trabalhos executados pelo avião após a última grande revisão, e todos os demais dados necessários ao controle de componentes da aeronave por parte da fiscalização da Contratante.
- 32.63. Encaminhar e manter válidos os dados cadastrais, documentações, certificados e habilitações dos pilotos. O encaminhamento da documentação deverá ocorrer sempre antes da primeira operação para o Contratante e/ou caso ocorra alteração dos dados com antecedência para apreciação da área competente do Contratante.

### 33. DAS MEDIDAS DE FATURAMENTO

- 33.1. O número de quilômetro/voados e horas voadas serão a base para a efetivação do pagamento mensal à Contratada.
- 33.2. No prazo de 01 (um) dia útil após a realização do voo, a Contratada apresentará ao Contratante o resumo de voo em formulário próprio, bem como cópia do livro de bordo com a identificação de todos passageiros transportados e do(s) trecho(s) voados, incluindo, o traslado anterior ao contratado, para conferência e posterior autorização para a emissão da respectiva fatura, que será então encaminhada para pagamento.
- 33.3. No prazo citado no item anterior ainda serão apresentados ao Contratante os seguintes documentos:
- a) Ficha com o percurso, horário programado e local de decolagem;
  - b) Certificado de aeronavegabilidade e de matrícula da aeronave;
  - c) Relatórios das revisões com o detalhamento da natureza dos trabalhos executados após a última grande revisão, e todos os demais dados necessários ao controle dos componentes da aeronave.
- 33.4. Durante a prestação dos serviços, ocorrendo a indisponibilidade da aeronave, por quaisquer razões, a contagem da quilometragem será reiniciada após o recebimento formal da mesma aeronave, ou de outra com as mesmas especificações contidas neste Termo de Referência, ou especificações superiores, no local onde foi interrompida a operação/missão, ou em local definido pela Contratante.
- 33.5. A contagem da quilometragem será realizada com base nos diários de bordo de cada aeronave, bem como nos relatórios de voo que deverão ser elaborados após cada missão e apresentados à Contratante até o primeiro dia útil do mês seguinte.
- 33.6. A Contratante deve realizar a conferência do relatório de voo de cada aeronave até o primeiro dia útil do mês subsequente ao dos voos realizados, para a realização do pagamento da fatura.
- 33.7. O boletim de medição ou relatório de voo será elaborado após cada viagem, sendo aferida a quantidade de quilômetros voados.
- 33.8. As faturas acompanhadas dos respectivos Boletins de Medição devem ser emitidas para a Contratante e dirigidas à Contratada, para fins de processamento e pagamento.

### 34. QUALIFICAÇÃO PARA ITEM 4 - AERONAVE AMBULÂNCIA TIPO E.

- 34.1. A aeronave a ser contratada deverá possuir os acessórios (Capítulo III), bem como os requisitos técnicos (Capítulo IV, itens: 1.3.1; 1.3.2; 3.5) previstos na Portaria do Ministério da Saúde nº 2.048, de 05 de novembro de 2002, que trata do Regulamento Técnico dos Sistemas Estaduais de Urgência e Emergência, bem como em conformidade com a NBR 14561, que trata da adequação dos veículos utilizados no transporte de viajantes enfermos ou suspeitos para atendimento a emergência médica e resgate.

34.2. Para fins de qualificação a empresa vencedora do certame deverá comprovar qualificação técnica através dos documentos abaixo, de acordo com a legislação, através das homologações da Agência Nacional de Aviação Civil, como também comprovar que cumpre todas as exigências no Ministério da Saúde, Conselho Federal de Medicina e Vigilância Sanitária para o transporte de paciente em ambulância Tipo E:

- 34.2.1. Certificado de Homologação de Empresas de Táxi Aéreo (CHETA), expedido pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, hábil em certificar que a empresa licitante reúne requisitos mínimos estabelecido no regulamento aprovador para a prestação dos serviços pertinentes e compatíveis com o objeto desta licitação;
- 34.2.2. Comprovação que a empresa possui a quantidade mínima de 02 (duas) aeronaves de cada modelo/item solicitado no item, através das Especificações Operativas (E.O.) expedidas pela Agência Nacional de Aviação Civil que comprovem a autorização da empresa licitante para operação da(s) aeronave(s), segundo o(s) modelo(s) e marca(s), capacidade(s) e quantidade(s) necessária(s) a atender às exigências consignadas no Termo de Referência; A quantidade de 02 (duas) aeronaves é para os casos em que a aeronave esteja indisponível, a empresa vencedora do certame deverá ter reserva para continuidade no serviço. Para garantia de atendimento ininterrupto, para casos de manutenção ou voos simultâneos, as empresas contratadas deverão possuir aeronave reserva, com as mesmas especificações exigidas neste termo de referencia, comprovadas através das especificações Operativas, fornecidas pela ANAC, sem custos adicionais à contratante;
- 34.2.3. Certificado de Matrícula (CM) e Certificado de Aeronavegabilidade (CA) emitido pela Agência Nacional de Aviação Civil constando os atuais proprietários e operadores atuais das aeronaves; c) Certificado de Homologação Suplementar Tipo – CHST e cada aeronave descrita no item, específica para transporte aeromédico adulto/infantil e Incubadora;
- 34.2.4. Alvará de Vigilância Sanitária válido da sede da licitante e Certificado de Vistoria do Veículo das aeronaves que irão prestar o serviço;
- 34.2.5. Apresentar documento comprovando que a empresa esteja legalizada junto ao Conselho Regional de Medicina (CRM) e Conselho Regional de Enfermagem (COREN);
- 34.2.6. Certificado de Homologação de Empresas de Táxi Aéreo (CHETA) emitido pela ANAC;
- 34.2.7. Certidão de matrícula, Nacionalidade e Aeronavegabilidade das aeronaves que serão utilizadas na prestação de serviço;
- 34.2.8. Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional – MGSO, tendo sua Aceitação comprovada através do certificado FOP-111-ANAC conforme determina a ANAC em suas publicações RBAC 135 e IS 119- 002B;
- 34.2.9. Especificação Operativa;
- 34.2.10. CRM Jurídico;
- 34.2.11. Coren Jurídico;
- 34.2.12. Alvara de Vigilância Sanitária da Sede e da Aeronave.

#### 35. DOCUMENTOS DA AERONAVE

- (a) Certificado de aeronavegabilidade;
- (b) Certificado de matrícula;
- (c) Fichas de Inspeção Anual de Manutenção – FIAM;
- (d) Licença de Estação;
- (e) Apólice de Seguro;
- (f) Ficha de Peso e Balanceamento;
- (g) Apresentar a relação da Aeronaves por prefixo;
- (h) Certificado de Homologação de Empresa de Manutenção (CHE) no caso de manutenção das aeronaves serem feitas pela própria licitante ou; contrato de prestação de serviços de manutenção de aeronaves e o respectivo CHE, no caso da manutenção das aeronaves serem feitas por terceiros;
- (i) Também deverá ser apresentada Anotação de Responsabilidade Técnica – ART e Registro no CREA da Empresa e do Responsável pela manutenção das aeronaves;
- (j) Comprovar o vínculo empregatício dos tripulantes.

#### ANEXO B DO TERMO DE REFERÊNCIA - MATRIZ DE RISCOS

**1. Introdução** A matriz de alocação de riscos é um instrumento essencial para garantir a previsibilidade e a segurança da execução contratual, definindo as responsabilidades da Administração Pública e da empresa contratada. O presente documento se fundamenta na Lei nº 14.133/2021, especificando a distribuição dos riscos inerentes à contratação de empresa especializada na locação de aeronaves para transporte de autoridades, resgate aeromédico e combate a incêndios florestais.

**2. Tipos de Riscos e Alocação** Os riscos são classificados conforme sua natureza e a parte responsável por sua gestão, além da probabilidade de ocorrência e impacto estimado:

Categoria de Risco	Descrição	Responsabilidade	Probabilidade	Impacto	Mitigação
Risco Operacional	Falhas mecânicas nas aeronaves, indisponibilidade de equipamentos, atrasos na manutenção preventiva e corretiva.	Contratada	Média	Alto	Manutenção preventiva rigorosa, inspeções periódicas e planos de contingência para substituição de aeronaves.
Risco de Execução	Descumprimento de prazos, insuficiência de tripulação qualificada, não conformidade com os padrões técnicos exigidos pela ANAC.	Contratada	Baixa	Alto	Fiscalização rigorosa, exigência de qualificação técnica e cláusulas contratuais de penalização.
Risco Regulatório	Mudanças na legislação aeronáutica ou na regulamentação de transporte aeromédico e combate a incêndios.	Compartilhado	Média	Médio	Monitoramento legislativo contínuo e adequação contratual conforme exigências regulatórias.
Risco de Força Maior	Eventos naturais extremos (tempestades severas, furacões, terremotos) que impactem a execução contratual.	Compartilhado	Baixa	Alto	Plano de emergência, previsão de medidas alternativas para transporte e apoio governamental em situações críticas.
Risco de Segurança	Interdição de espaço aéreo por motivo de segurança nacional, conflitos ou ameaças terroristas.	Contratante	Baixa	Alto	Acompanhamento de diretrizes de segurança, planos de ação conjunta com autoridades competentes.
Risco Financeiro	Oscilação no preço do combustível aeronáutico e taxas aeroportuárias.	Compartilhado	Alta	Médio	Cláusulas de reajuste contratual e planejamento financeiro para absorção de variações.
Risco de Responsabilidade Civil	Danos causados a terceiros por falha na operação da aeronave.	Contratada	Média	Alto	Contratação de seguro aeronáutico com ampla cobertura.
Risco de Disponibilidade	Indisponibilidade da aeronave no tempo estipulado para missões emergenciais.	Contratada	Média	Alto	Definição de prazos contratuais rígidos, penalizações por não cumprimento e plano de substituição de aeronaves.
Risco de Pagamento	Atraso na liberação de recursos financeiros por parte da Administração Pública.	Contratante	Baixa	Médio	Planejamento orçamentário adequado e mecanismos de antecipação de pagamento em casos críticos.

**3. Mecanismos de Mitigação** Para minimizar os impactos dos riscos identificados, foram estabelecidas as seguintes medidas preventivas:

- **Seguro aeronáutico:** A empresa contratada deverá apresentar apólice de seguro aeronáutico com cobertura para responsabilidade civil, passageiros e bens transportados.
- **Plano de contingência:** Deverá ser apresentado um plano de contingência para substituição de aeronaves em caso de falha operacional.
- **Monitoramento e fiscalização:** A Administração Pública realizará auditorias periódicas para verificar a conformidade com as obrigações contratuais.
- **Revisão econômica-financeira:** Caso ocorra um evento de grande impacto financeiro, será analisada a necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

**4. Disposições Finais** As disposições estabelecidas nesta matriz de riscos serão aplicadas durante toda a vigência do contrato, podendo ser revisadas conforme alterações normativas ou operações não previstas no planejamento inicial. O cumprimento das obrigações de cada parte será avaliado periodicamente para garantir a execução eficiente dos serviços contratados.

**5. Elementos da Matriz:**

- Risco:** Identificação de possíveis eventos adversos que possam ocorrer durante o processo de contratação ou execução do contrato.
- Descrição:** Explicação detalhada do risco e suas possíveis consequências.
- Probabilidade:** Classificação da probabilidade de o risco ocorrer (Baixa, Média ou Alta).
- Impacto:** Avaliação do impacto que o risco causaria caso ocorra (Baixo, Médio ou Alto).
- Responsável:** Parte responsável pela gestão e mitigação do risco (Administração Pública, Fornecedor ou ambos).
- Mitigação:** Estratégias que podem ser adotadas para minimizar ou evitar o risco, assegurando que ele tenha o menor impacto possível sobre o contrato.

(Documento assinado e datado eletronicamente)

**JACYLENNE COELHO BEZERRA FORTES**

Superintendente de Licitações e Contratos - SLC/SEAD-PI

**CEL. CLAYTON FROTA GOMES**

Gerência de Operações Aéreas - SSP-PI

**TEN. PAULO ROBERTO FORMIGA MOURA FILHO**

Gerência de Operações Aéreas - SSP-PI

**RAFAEL MENDES DE CARVALHO**

Coordenador de Transporte - SEGOV-PI

**APROVO:**

**SAMUEL PONTES DO NASCIMENTO**

Secretário de Estado da Administração do Piauí - SEAD-PI



Documento assinado eletronicamente por **PAULO ROBERTO FORMIGA MOURA FILHO - Matr. 311236-5, Capitão PM-PI**, em 04/12/2025, às 08:59, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no Cap. III, Art. 14 do [Decreto Estadual nº 18.142, de 28 de fevereiro de 2019](#).



Documento assinado eletronicamente por **CLAYTON FROTA GOMES - Matr.0015194-7, Gerente**, em 04/12/2025, às 09:05, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no Cap. III, Art. 14 do [Decreto Estadual nº 18.142, de 28 de fevereiro de 2019](#).



Documento assinado eletronicamente por **SAMUEL PONTES DO NASCIMENTO - Mat.0209541-2, Secretário de Estado**, em 04/12/2025, às 14:15, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no Cap. III, Art. 14 do [Decreto Estadual nº 18.142, de 28 de fevereiro de 2019](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.pi.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.pi.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **0021476617** e o código CRC **85CCA846**.