



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MSP - POLÍCIA FEDERAL
DIRETORIA EXECUTIVA
COORDENAÇÃO DE AVIAÇÃO OPERACIONAL
SERVIÇO DE MANUTENÇÃO - SMAN/CAOP/DIREX/PF
Aeroporto Internacional de Brasília - Setor de Hangares- nºs 13/14 – Brasília/DF CEP 71608-900
fone: 0xx61 2024 9542 fax: 0xx61 2024-9541

ANEXO II

JUSTIFICATIVAS DA NECESSIDADE DE CONTRATAÇÃO

O DPF adquiriu no ano de 2012 um helicóptero bimotor de porte intermediário, AW-139, fabricado pela Agusta Westland, por meio do Contrato 014/2012-COAD/DLOG/DPF. Atualmente a aeronave encontra-se com 730 horas de voo na data de 01 de agosto de 2018.

1. DA MOTIVAÇÃO DA CONTRAÇÃO

1.1. O dever de prover a manutenção da AERONAVE decorre de lei. Nesse sentido, dispõem os parágrafos 2º e 3º do art. 70 do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565/86) que “§ 2º Todo explorador ou operador de aeronave deve executar ou fazer executar a manutenção de aeronaves, motores, hélices e demais componentes, a fim de preservar as condições de segurança do projeto aprovado” e “§ 3º A autoridade aeronáutica cancelará o certificado de aeronavegabilidade se constatar a falta de manutenção”.

1.2. Nos termos do parágrafo primeiro do art. 1º do Decreto nº 2.271, de 7 de julho de 1997, que “dispõe sobre a contratação de serviços pela Administração Pública Federal direta, autárquica e fundacional e dá outras providências”, **“as atividades de conservação, limpeza, segurança, vigilância, transportes, informática, copeiragem, recepção, reprografia, telecomunicações e manutenção de prédios, equipamentos e instalações serão, de preferência, objeto de execução indireta.”** (Grifos não constam do texto original)

1.3. O Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica que trata das “Regras Gerais de Operação para Aeronaves Civis” (RBHA 91) estabelece no item 91.7(a) que “nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil, a menos que ela esteja em condições aeronavegáveis”. E a Subparte “E” do RBHA 91 que trata da manutenção preventiva, modificações e reparos, estabelece no item 91.403(a) que “o proprietário ou o operador de uma aeronave é primariamente o responsável pela conservação dessa aeronave em condições aeronavegáveis”.

1.4. Para cumprir a legislação aeronáutica e garantir uma operação segura a fim de que a AERONAVE fique disponível para voo o máximo de tempo possível e assim alcançar o sucesso das missões policiais que demandem o seu emprego, será necessário licitar a contratação de empresa homologada pela ANAC para executar os serviços descritos neste Termo de Referência, haja vista que a CAOP não dispõe de servidores habilitados nem das ferramentas indispensáveis para manter a CONDIÇÃO DE AERONAVEGABILIDADE das AERONAVES.

2. DOS BENEFÍCIOS DIRETOS E INDIRETOS PRETENDIDOS COM A CONTRATAÇÃO

2.1. Com a contratação de empresa especializada em manutenção aeronáutica homologada e reconhecida pela ANAC, que cumpra com os requisitos estabelecidos nos RBAC e RBHA, pretende-se

manter a CONDIÇÃO DE AERONAVEGABILIDADE da AERONAVE para possibilitar seu emprego em diversas ações policiais como pode se observar na extensa, porém, não exaustiva, lista de atividades:

- 2.2. Operações de erradicação de cultivos ilícitos;
- 2.3. Transporte de efetivos e equipamentos nos grandes eventos;
- 2.4. Ações de patrulhamento preventivo, dissuasório e repressivo;
- 2.5. Resgates e transporte de feridos em casos de acidentes ou desastres;
- 2.6. Apoio na realização de perícias ambientais e outras;
- 2.7. Transporte e segurança de dignitários;
- 2.8. Transporte de presos e escoltas; e

2.9. Além do mencionado benefício sob o aspecto utilitário e da finalidade social a qual a aeronave se destina, a contratação também visa a benefícios de cunho patrimonial para a Administração Pública Federal, pois possibilitará a conservação da AERONAVE contra eventual deterioração prematura por falta de manutenção e cuidados técnicos, buscando-se assim evitar o desperdício de recursos públicos investidos na aquisição deste bem de considerável valor econômico.

3. DA CONEXÃO ENTRE A CONTRATAÇÃO E O PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO EXISTENTE:

3.1. O planejamento estratégico da Polícia Federal visa a “implementar a cultura de planejamento estratégico, com base em cenários prospectivos e com o auxílio de ferramentas específicas e sistemas de informação, de modo a obter um fluxo contínuo de planejamento, flexível e voltado para o futuro, fornecendo aos servidores envolvidos no processo o treinamento e capacitação adequados.” Em suma, o planejamento estratégico é a primeira de várias ações estratégicas compreendidas no objetivo institucional de “fortalecer a cultura de gestão estratégica” visando “implantar uma cultura permanente de gestão estratégica no âmbito da Polícia Federal, em busca da eficácia, eficiência e efetividade de seus serviços e atividades”.

3.2. A contratação dos serviços descritos neste Termo de Referência mediante o devido processo licitatório que assegure igualdade de condições a todos os concorrentes e selecione a proposta mais vantajosa para a Administração guarda estreita conexão com o planejamento estratégico da Polícia Federal, particularmente se levarmos em conta o fato de que a manutenção da CONDIÇÃO DE AERONAVEGABILIDADE da AERONAVE é um dos pressupostos para que o helicóptero possa ser operado pela CAOP de forma segura, eficaz, eficiente e efetiva em proveito de várias atividades desenvolvidas pelo DPF que demandam esse meio de transporte aeropolicial.

4. DO AGRUPAMENTO DE ITENS EM LOTES

Há apenas um lote, no qual se encontram agrupados os seis itens, que consistem em: APOIO TÉCNICO OPERACIONAL, CONTROLE TÉCNICO DE MANUTENÇÃO, SERVIÇOS EVENTUAIS DE MANUTENÇÃO, SERVIÇOS EVENTUAIS DE MANUTENÇÃO E LOCAÇÃO DE COMPONENTES SUBCONTRATADOS, RESSARCIMENTO PELO TRANSPORTE E HOSPEDAGEM DO MECÂNICO e FORNECIMENTO DE COMPONENTES.

4.1. Do agrupamento do item fornecimento de componentes

4.1.1. Em que pese haver a possibilidade de fracionar a contratação do item relativo ao fornecimento de componente em lote distinto ou, até, em processo separado, como fora realizado nos processos realizados no ano de 2012, para as aeronaves Esquilo da frota da CAOP, tem-se agora, para a aeronave AW-139, que não seria vantajoso para a administração a separação desses itens.

4.1.2. Ocorre que se trata de aeronave nova no mercado nacional, oriunda de projeto relativamente novo, sendo que não há na América do Sul outra unidade policial ou da administração

direta que opere esse modelo. Assim, não há no mercado nacional empresas que possuam experiência com contratos exclusivos de fornecimento de peças, desse modelo, para entidades policiais ou da administração direta, como havia para os Esquitos, helicópteros já há muito utilizados por diversas entidades públicas, policiais e militares.

4.1.3. Assim, se fosse fracionado o item relativo ao fornecimento de componentes, haveria sério risco de fracasso no processo de contratação separada desse item, que, por ser prejudicial ao contrato de manutenção, faria com que toda a contratação restasse inviabilizada. É que o correto fornecimento de componentes é condição para a prestação dos serviços de manutenção na aeronave.

4.1.4. Dessa forma, nos termos da IN 002/2008-MPOG, o agrupamento desse item, junto aos demais, é vantajoso para a administração, por se tratar de serviço inter-relacionado aos demais serviços de manutenção, como dito no parágrafo acima. Além disso, é conveniente que tenham tais serviços de gerenciamento centralizado, para evitar a prejudicialidade também comentada no parágrafo anterior. Como afirmado, o eventual fracasso da contratação ou da execução correta do fornecimento de componentes, em separado dos demais serviços, poderia comprometer toda a contratação aqui almejada, acarretando sérios prejuízos à administração, financeiros e de descontinuidade dos serviços operacionais da aeronave.

4.2. **Do agrupamento dos demais itens**

4.3. O fracionamento dos SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO da AERONAVE, com a realização de licitações distintas para cada especialidade, poderia acarretar na celebração de inúmeros contratos diferentes, cada um tendo por objeto um aspecto específico da manutenção da mesma aeronave, tornando especialmente difícil a administração da manutenção da AERONAVE como um todo.

4.4. Nesse contexto, seria muito provável que ocorressem conflitos de interesse entre as diversas empresas contratadas, principalmente quando houver necessidade de se responsabilizar qualquer delas por vícios ou fatos dos produtos fornecidos e dos serviços prestados, em razão de estarem todos eles relacionados ao mesmo objeto, ou seja, a manutenção da AERONAVE.

4.5. Da mesma forma, com a celebração de vários contratos de manutenção distintos, aumentar-se-ia a dificuldade de fiscalização da execução contratual devido à multiplicidade de localidades de prestação dos serviços, tornando ainda mais urgente o incremento do número de servidores para exercerem as atribuições de fiscais dos referidos contratos, haja vista que hoje a CAOP possui um quadro reduzido de servidores com formação em manutenção aeronáutica.

4.6. Além disso, deve-se considerar que os servidores lotados na CAOP acumulam atividades de pilotagem com atividades administrativas diversas, incluindo a fiscalização de contratos. Assim, o deslocamento de servidores de forma frequente, a fim de realizar a fiscalização dos serviços aqui propostos, pode prejudicar as demais funções por eles desempenhadas, principalmente as atividades-fim, ou seja, as de caráter operacional.

4.7. Consequentemente, para fazer face à ampliação da demanda de trabalho de fiscalização da execução de diversos instrumentos contratuais, seria necessário ampliar o número de profissionais contratados para prestação de serviços técnicos especializados de assessoria aeronáutica para auxiliar os fiscais dos vários contratos de manutenção no desempenho de suas atribuições, de acordo com o previsto no art. 67, *caput*, *in fine*, da Lei n. 8.666/93.

4.8. Outrossim, é preciso considerar que a CAOP está sediada no Aeroporto Internacional Presidente Juscelino Kubitschek em Brasília/DF, onde estão lotados os servidores que atuarão como representantes da Administração, exercendo o *múnus* de fiscais dos contratos. Portanto, no caso de eventual contratação de várias empresas sediadas em outras localidades, isso fatalmente acarretaria em mais gastos com pagamento de diárias dos fiscais dos contratos e dos assessores de manutenção que acompanharão a execução dos serviços nas diversas oficinas, sem desconsiderar as despesas de traslado das AERONAVES e transporte de COMPONENTES para os CENTROS DE SERVIÇOS, combustível para os voos de traslado de ida e volta, diárias das tripulações, dentre outros custos envolvidos.

4.9. Por essas razões, entende-se que os itens de serviços que constam da planilha de custos e o fornecimento de componentes devem permanecer agrupados em um único lote, como a melhor forma de administração do contrato a ser celebrado e que possibilita condições mais vantajosas à administração, nos termos do art. 3º, § 3º da Instrução Normativa nº 002/2008/MPOG.

5. DAS JUSTIFICATIVAS PARA OS REQUISITOS ESTABELECIDOS PARA A CONTRATAÇÃO

5.1. Apresentar registro ou inscrição no Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia – CREA da região a que estiver vinculada, para os serviços propostos de manutenção aeronáutica:

5.1.1. A Lei 8.666/93, no art. 30, inciso I, dispõe que a empresa interessada na licitação deverá apresentar registro ou inscrição na entidade profissional competente para fins de comprovação da qualificação técnica. Já a Lei 6839/80 assim prescreve:

5.1.2. “Art. 1º O registro de empresas e a anotação dos profissionais legalmente habilitados, delas encarregados, serão obrigatórios nas entidades competentes para a fiscalização do exercício das diversas profissões, em razão da atividade básica ou em relação àquela pela qual prestem serviços a terceiros.”

5.1.3. Assim, o requisito estabelecido é oriundo de exigências legais.

5.2. Possuir em seu quadro permanente de empregados uma equipe mínima de técnicos, os quais prestarão os serviços descritos na Cláusula Primeira deste Termo de Referência, composta de:

5.2.1. 01 (um) Engenheiro Aeronáutico ou 01 (um) Engenheiro Mecânico com especialização em Aeronáutica;

5.2.2. Trata-se de exigência regulamentar da ANAC, contida no Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA) 145, que dispõe, no item 145.11 (a) (3) que a empresa deverá possuir contrato de trabalho com profissional de engenharia, com Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) junto ao CREA da região onde se localiza a empresa, que será o responsável técnico pela oficina;

5.2.3. **02 (dois) Técnicos de Manutenção Aeronáutica, com Certificado de Habilitação Técnica (CHT) válido nos grupos moto propulsor (GMP) e célula (CEL) com curso de motor e célula do modelo de helicóptero cuja manutenção executará, cadastrados junto à Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), conforme o item 43.7 do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 43. É exigida desses profissionais a experiência mínima de dois anos de serviços prestados no modelo do helicóptero objeto desse Termo de Referência, podendo ser atestada por declaração emitida por pessoa jurídica de direito público ou privado ou outras formas equivalentes;**

5.2.4. É o mínimo necessário para a execução dos serviços de manutenção aeronáutica que se pretende contratar, já que é necessário um mecânico sempre a disposição da aeronave, mediante acionamento, para executar os serviços de manutenção relativos ao APOIO OPERACIONAL, especialmente os da MANUTENÇÃO DE CAMPO. São necessários dois mecânicos, pois normalmente são empregados em regime de revezamento, tendo em vista a necessidade de viagens com as aeronaves. A exigência de experiência mínima de dois anos deve-se a constatação de que a aeronave é complexa e há a previsão de que realize operações fora de base, especialmente na região amazônica, fatos que demandam conhecimento prévio e experiência mínima do mecânico da manutenção de campo, que, por vezes, atuará sozinho, sem apoio da oficina. A exigência está baseada em parecer

técnico da empresa Air Safety, que presta assessoria técnica aeronáutica à Polícia Federal, juntado ao processo.

5.2.5. **01 (um) Técnico de Manutenção Aeronáutica, com Certificado de Habilitação Técnica (CHT) válido no grupo aviônicos (AVI) com curso de manutenção do sistema elétrico do modelo de helicóptero cuja manutenção executará.**

5.2.6. É necessário que a empresa possua em seus quadros um técnico especialista em aviônicos, vez que haverá a necessidade de prestação de serviços relacionados a essa especialidade.

5.3. **Apresentar Certificado de Homologação de Empresa – CHE, padrões: C classe 4; e D classe 3 para manutenção nas aeronaves objeto deste Termo de Referência, fornecido pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC**

São os padrões e classes que compreendem os serviços a serem executados pela empresa a ser contratada, conforme classificação que consta do RBHA 145, subparte B, conforme segue abaixo:

5.3.1. **“145.31 - PADRÕES, CLASSES E LIMITAÇÕES**

5.3.2. Os certificados de homologação de empresa emitidos segundo este regulamento referem-se às empresas de manutenção aeronáutica e baseiam-se nos seguintes padrões, classes e limitações:

5.3.3. Padrão C - Manutenção, modificações e reparos em células.

5.3.4. Classe 4: Aeronaves fabricadas em estrutura metálica, com peso máximo de decolagem aprovado acima de 5670 kg (12500 lb) no caso de aviões ou 2730 kg (6018 lb) no caso de helicópteros. (...)

5.3.5. Padrão D - Manutenção, modificações e reparos em motores de aeronaves.

5.3.6. (...)

5.3.7. **(3) Classe 3 - Motores a turbina, por [modelo].**

5.3.8. (...)

5.3.9. Dessa forma, para executar serviços de célula e de motor na AERONAVE é necessário que a empresa a ser contratada possua os certificados nos padrões e classes exigidos.

5.3.10. **Apresentar declaração emitida pela CAOP/DIREX/DPF, de que vistoriou o helicóptero descrito na Cláusula Terceira deste Termo de Referência e seus documentos de registro e controle ou apresentar declaração de que se responsabiliza pelo conhecimento da aeronave e pela não realização da vistoria.**

5.3.11. Tal requisito visa dar conhecimento pleno às empresas interessadas da situação da AERONAVE, garantindo a segurança da contratação, para que se evite a alegação de desconhecimento das condições da AERONAVE e, portanto, necessidade de aditamento ou reequilíbrio contratual

6. **DA JUSTIFICATIVA PARA SUBCONTRATAÇÃO**

6.1. Ocasionalmente, pode acontecer que dois ou mais COMPONENTES da mesma aeronave (por exemplo, um indicador de atitude e um transceptor de comunicação de rádio VHF) apresentem, simultaneamente, problemas no seu funcionamento. Nessa hipótese, a ação corretiva normalmente adotada é a desinstalação dos COMPONENTES SEM CONDIÇÃO DE USO para envio a oficinas especializadas, providas com laboratórios

6.2. O procedimento de envio de COMPONENTES SEM CONDIÇÕES DE USO para oficinas especializadas é o mais recorrente porque a empresa homologada pela ANAC para efetuar a desinstalação e reinstalação de COMPONENTES nem sempre estará também homologada para executar os serviços de conserto (revisão ou reparo) dos mesmos.

6.3. Com efeito, devido ao fato de os serviços de manutenção de aeronaves em geral serem

bastante diversificados e complexos, exigindo alto grau de especialização técnica dos profissionais que os executam, além de um considerável investimento para se homologar uma oficina de manutenção que cumpra com os requisitos estabelecidos pela ANAC, é comum haver segregação das especialidades de manutenção aeronáutica entre as diversas empresas do ramo, com o objetivo de aumentar a eficiência e reduzir custos.

6.4. No caso específico da AERONAVE, é provável que não exista no mercado uma única empresa que seja capaz de se desincumbir sozinha da totalidade dos serviços de manutenção e que tenha capacidade de executar, diretamente e com recursos próprios, todos os serviços de manutenção preventiva e corretiva da célula, dos motores, dos conjuntos rotativos e dos aviônicos que as equipam.

6.5. Diante dessa peculiar realidade do mercado de manutenção aeronáutica, a única alternativa para se evitar a subcontratação seria o fracionamento da manutenção da AERONAVE segundo as diversas especialidades. Como já exposto no item 5 dessas justificativas, o fracionamento dos itens que compõem o APOIO OPERACIONAL seria desvantajoso para a administração.

6.6. Todos os aspectos acima mencionados visam a demonstrar que a subcontratação acaba se impondo para não inviabilizar a manutenção da AERONAVE. O limite de 30% (trinta por cento) tem sido a praxe nos contratos de manutenção de aeronaves no âmbito da CAOP/DIREX/DPF, sendo considerado suficiente para abarcar a grande maioria dos eventos com potencial de indisponibilização das aeronaves.

7. ENQUADRAMENTO DOS SERVIÇOS A SEREM CONTRATADOS COMO SERVIÇOS COMUNS PARA FINS DO DISPOSTO NO ART. 4º DO DECRETO 5.450, DE 31 DE MAIO DE 2005

7.1. Para os efeitos da Lei 10.520/2002 e do Decreto 5.450/2005, são considerados serviços comuns aqueles cujos padrões de desempenho e qualidades possam ser objetivamente definidas pelo edital, por meio de especificações usuais no mercado.

7.2. No caso dos serviços descritos no Termo de Referência, não resta dúvida de que é plenamente possível seu enquadramento como serviços comuns, notadamente porque os padrões de desempenho e qualidade dos serviços a serem contratados já se encontram prévia e objetivamente descritos no documento. Além disso, os serviços a serem contratados constam do MANUAL DE MANUTENÇÃO e dos demais documentos técnicos emitidos pelo FABRICANTE da AERONAVE. Ademais, a atividade desenvolvida pela CONTRATADA durante o planejamento e a execução dos serviços contratados deverá cumprir com os requisitos previstos na regulamentação emitida pela AUTORIDADE AERONÁUTICA.

8. DO ACORDO DE NÍVEL DE SERVIÇOS

8.1. Em cumprimento ao disposto na Instrução Normativa nº 02, de 30 de abril de 2008, do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, fica instituído, conforme a Cláusula Vigésima Primeira deste Termo de Referência, o Acordo de Nível de Serviço, com base no índice trimestral de disponibilidade da AERONAVE, medido de forma mensal.

8.2. A metodologia escolhida se deveu a necessidade de estabelecimento de critérios objetivos, sendo as condições estipuladas para a consecução desses serviços, aqueles considerados razoáveis, tendo em vista a experiência haurida nas operações de asas rotativas da CAOP/DIREX/DPF.

8.3. O índice de disponibilidade, referente aos dias que a aeronave esteve disponível para o voo, é critério usual do mercado aeronáutico, servindo para medir a qualidade dos serviços prestados.

8.4. Assim, será realizado um cálculo para a obtenção de um índice de disponibilidade, que incidirá no valor a ser devido pelo CUSTO MENSAL FIXO, a ser verificado mensalmente, de acordo com a fórmula constante da Cláusula Vigésima do termo de referência.

Brasília-DF, 01 de agosto de 2018.

Elaborado por:

José LAurenio Cavalcante Monteiro
Agente de Polícia Federal
MAT 6727

De Acordo:

JACKSON RIMAC ROSALES ALLANIC
Delegado de Polícia Federal
Coordenador de Aviação Operacional

Essas definições foram extraídas da versão revisada do Plano Estratégico 2007/2022, aprovada como Anexo I da Portaria nº 1735/2010-DG, de 3 de novembro de 2010, publicada no Boletim de Serviço da Polícia Federal nº 209, de 4 de novembro de 2010.



Documento assinado eletronicamente por **JOSE LAURENIO CAVALCANTE MONTEIRO, Agente de Polícia Federal**, em 11/09/2018, às 15:28, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **JACKSON RIMAC ROSALES ALLANIC, Coordenador(a)**, em 11/09/2018, às 16:11, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.dpf.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **7645180** e o código CRC **47DE724C**.