|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Pedidos de Esclarecimentos do Termo de Referência 34333299 (Anexo III do Edital no 90008/2024)** | | |
| Nr. | Conteúdo do documento | Comentário |
| 1 | 7.2. A utilização do IMR não impede a aplicação concomitante de outros mecanismos para a avaliação da prestação dos serviços. | É importante salientar que uma parcela do faturamento do contrato será feita por hora de voo; portanto, a impossibilidade de voo das aeronaves (por eventual atraso na liberação da manutenção programada ou por falhas que gerem a necessidade de manutenção não-programada, por exemplo), representa imediata redução de receita para a contratada.  Na aviação civil, o pagamento por hora de voo por si só já é considerado mecanismo suficiente para estabelecer a proporcionalidade de receita por resultado e, por consequência, incentivar a excelência na prestação do serviço, dispensando penalidades adicionais.  Contudo, no presente caso, o Edital prevê um IMR (Índice de Medição de Resultado), ou seja, também representa redução de receita de acordo com a performance para a contratada. Desse modo aplicação de IMR sobre um contrato de pagamento por hora de voo causa o efeito de penalidade financeira dupla para a contratada.  Adicionalmente, é previsto na minuta contratual a aplicação de multas por atrasos no cumprimento do contrato.  Como é sabido, contratos administrativos são regidos pelos princípios da proporcionalidade, da razoabilidade e da eficiência. Do texto contratual, depreende-se que podem vir a ocorrer situações de indisponibilidade sazonal de uma aeronave tendo por desdobramento a aplicação de múltiplas penalidades para a contratada, para as quais sequer é previsto limite.  Dito isso, é forçoso concluir que as penalidades devem ser revisitadas, que seja para definir uma hierarquia entre o IMR (glosas) e as multas, incluindo criação de parâmetros máximos de multas no contrato (*cap*), evitando assim a aplicação concomitante de penalidades decorrente de um único fato gerador (glosa e multa, por exemplo).  O pedido de esclarecimento é para que seja apresentado pelo pregoeiro quais são os critérios para aplicação concomitante entre glosas e penalidades para o mesmo fato gerador. |
| 2 | 8.23. Balanço patrimonial, demonstração de resultado de exercício e demais demonstrações contábeis dos 2 (dois) últimos exercícios sociais, comprovando:  8.23.1. Índices de Liquidez Geral (LG), Liquidez Corrente (LC) e Solvência Geral (SG) superiores a 1 (um); | A disposição contraria o art. 69 da Lei n. 14.133/2021.  *Art. 69. A habilitação econômico-financeira visa a demonstrar a aptidão econômica do licitante para cumprir as obrigações decorrentes do futuro contrato, devendo ser comprovada de forma objetiva, por coeficientes e índices econômicos previstos no edital, devidamente justificados no processo licitatório, e será restrita à apresentação da seguinte documentação:*  *I - balanço patrimonial, demonstração de resultado de exercício e demais demonstrações contábeis dos 2 (dois) últimos exercícios sociais;*  *II - certidão negativa de feitos sobre falência expedida pelo distribuidor da sede do licitante.*  Isto é, tendo em vista o vulto da contratação – cujo valor estimado é superior a R$ 18.000.000,00/ano –, o Edital não poderia dispensar das licitantes a comprovação de capital e patrimônio mínimos condizentes com a empreitada, arriscando-se, senão, a segurança econômica da execução contratual.  Afinal, quaisquer empresas são aptas a comprovarem os índices de liquidez previstos no Edital, mas isso por si só não demonstra sua aptidão econômico-financeira à assunção de serviços de elevado porte, que envolve bens de alta tecnologia e mercado especializado.  Razão por que o Edital deve incluir entre os requisitos de habilitação econômico-financeira a prova de capital e/ patrimônio líquido mínimos condizentes com o valor estimado da contratação.  O pedido de esclarecimento é, que seja divulgado qual foi o critério usado para este edital, para abdicar o previsto no Art. 69, II e § 4º (patrimônio líquido ou capital mínimo como parte da habilitação econômico-financeira), quando os índices LG, LC e SG forem superiores a 1 (um)? |
|  | Anexo VI  1. Do pushback: Trata-se de operação de deslocamento, por equipamento auxiliar (por exemplo tratores ou rebocadores), da aeronave parada até a posição final na qual a mesma possa se deslocar por meios próprios.  1.1. A Contratada deverá observar os seguintes procedimentos: retirar a barra de reboque (garfo) do porão da aeronave OU utilizar garfo próprio; acoplar cuidadosamente o garfo ao trem de pouso da aeronave ERJ-175 e ao trator/rebocador; efetuar o deslocamento da aeronave até que essa possa se deslocar por meios próprios; desacoplar a barra do trem de pouso e do trator/rebocador; guardar a barra no porão da aeronave quando não utilizar barra própria. | Sobre o item 1 do Anexo VI, a os serviços de push-back são atividades que requerem um técnico em manutenção aeronáutico habilitado, conforme descrito nas tarefas de manual listadas abaixo. A despeito que o item 1.1. descreve um procedimento, a Contratada deverá realizar a atividade conforme as publicações técnicas do fabricante da aeronave. A subcontratação de empresa prestadora de serviços é prerrogativa da Contratada (e não da Contratante), porém em eventual subcontratação, o serviço só ocorrerá sob execução e/ou supervisionamento de um técnico de manutenção, que assinará o livro de bordo (*logbook*) da aeronave como responsável técnico, portanto, entendemos que em adição aos custos da subcontratada, haverá apresentação de mão-de-obra da Contratada, exceto quando estiver sob supervisão do ATO (custo fixo).  AMM MPP 09-10-01-500-801-A Towing with Towbar - Maintenance Practices  AMM MPP 09-10-01-500-802-A Pushback - Maintenance Practices  A empresa solicita que seja ratificado o entendimento, permitindo a Contrata divergir das instruções apresentadas neste anexo, convergir para execução conforme manual do fabricante e apresentar proposta comercial (3 – MANUTENÇÃO NÃO-PROGRAMADA) quando aplicável. |
| 3 | Anexo VI  3.1.O QTU será executado mediante drenagem do tanque de dejetos sanitários da aeronave, no abastecimento de 08 (oito) litros de água tratada por meio de uma bomba manual ou motorizada com pressão nominal máxima descrita no manual da aeronave, através de um veículo rebocável ou não, composto por 02 (dois) tanques, sendo um de água tratada e o outro destinado a receber os dejetos sanitários, na adição de 02 (dois) frascos de solução ardrox agena ou similar e na limpeza e desinfecção dos toaletes AFT e FWD (vaso sanitário (assento e tampa do assento), pia, espelhos, assoalho e arredores); | Sobre o item 3 do Anexo VI, os serviços de detritos (QTU) são atividades que requerem um técnico em manutenção aeronáutico habilitado, conforme descrito nas tarefas de manual listadas abaixo. A despeito dos itens 3.1. e 3.2. descreverem um procedimento, a Contratada deverá realizar a atividade conforme as publicações técnicas do fabricante da aeronave. A subcontratação de empresa prestadora de serviços é prerrogativa da Contratada (e não da Contratante), porém em eventual subcontratação, o serviço só ocorrerá sob execução e/ou supervisionamento de um técnico de manutenção, que assinará o livro de bordo (*logbook*) da aeronave como responsável técnico, portanto, entendemos que em adição aos custos da subcontratada, haverá apresentação de mão-de-obra da Contratada, exceto quando estiver sob supervisão do ATO (custo fixo).  AMM MPP 12-22-01-100-805-A Equipment/Furnishing – Cleaning  AMM MPP 12-14-05-600-801-A Waste Tank - Servicing  AMM MPP 12-14-05-600-802-A Waste Tank (Waste Drain Cable Malfunction) - Servicing  AMM MPP 12-14-05-600-803-A Waste Tank Ball Valve - Servicing  AMM MPP 38-11-07-100-801-A Lavatory Faucet – Cleaning  AMM MPP 38-31-00-170-801-A Gray Water - Drain System – Flushing  AMM MPP 38-32-02-140-801-A Toilet Rinse Valve Screen – Cleaning  AMM MPP 38-32-15-140-801-A Vacuum Waste System Lines - Cleaning  A empresa solicita que seja ratificado o entendimento, permitindo a Contrata divergir das instruções apresentadas neste anexo, convergir para execução conforme manual do fabricante e apresentar proposta comercial (3 – MANUTENÇÃO NÃO-PROGRAMADA) quando aplicável. |
| 4 | Anexo VI  4. Da Limpeza interna da Aeronave: Trata-se da limpeza da cabine de comando e cabine de passageiros.  4.1. A limpeza na cabine de comando compreende a limpeza e desinfecção das lixeiras, poltronas e para-brisas; aspiração do assoalho e poltronas.  4.2. A limpeza na cabine de passageiro compreende a limpeza e desinfecção dos maleiros superiores internos (Bins) e suas portas retráteis, janelas, molduras e cortinas das janelas internas, pisos, poltronas, mesas e bolsões das poltronas, telefones (intercom), superfícies sujas nas galleys (depressões e superfícies de trabalho), fornos, lixeiras, cortinas, compartimentos utilizados para armazenar refeições de bordo, veículos empregados no transporte de tais produtos alimentícios (trolley), superfícies sujas no toalete, porta, lavabo, assentos e tampas, espelhos e arredores e aspiração do assoalho (carpete) da cabine de passageiro.  4.3. Deverá ser observado ainda na limpeza da cabine como um todo a remoção de qualquer contaminação causada por desconforto (enjoo) durante o voo, restos de comida ou bebidas derramadas e sujeiras ofensivas, recolhimento do lixo das bolsas dos encostos das poltronas, retirada do lixo existente a bordo e descarte em local apropriado, instalação de novos cabeçotes descartáveis no encosto das poltronas, em substituição aos utilizados e instalação de sacos de enjoos nos bolsões das poltronas em substituição aos utilizados;  4.4. A limpeza do porão de carga compreende a limpeza e desinfecção da parte interna do porão de Carga;  4.5. O serviço de limpeza de aeronave inclui ainda o fornecimento de todos os insumos necessários à realização da limpeza interna da aeronave | Sobre o item 4 do Anexo VI, a os serviços de águas e detritos (QTA/QTU) são atividades que requerem um técnico em manutenção aeronáutico habilitado, conforme descrito nas tarefas de manual listadas abaixo. A Contratada deverá realizar a atividade conforme as publicações técnicas do fabricante da aeronave. A subcontratação de empresa prestadora de serviços é prerrogativa da Contratada (e não da Contratante), porém em eventual subcontratação, o serviço só ocorrerá sob execução e/ou supervisionamento de um técnico de manutenção, que assinará o livro de bordo (*logbook*) da aeronave como responsável técnico, portanto, entendemos que em adição aos custos da subcontratada, haverá apresentação de mão-de-obra da Contratada, exceto quando estiver sob supervisão do ATO (custo fixo).  AMM MPP 12-22-01-100-802-A Passenger Cabin Windows (External Side) - Cleaning  AMM MPP 12-22-01-100-803-A Passenger Cabin (Internal Side) - Cleaning  AMM MPP 12-22-01-100-804-A Direct-Vision Windows (External Side) - Cleaning  AMM MPP 12-22-01-100-805-A Equipment/Furnishing - Cleaning  AMM MPP 12-22-01-100-806-A Cargo Compartment - Cleaning  AMM MPP 12-22-01-100-807-A Cockpit - Cleaning  AMM MPP 12-22-01-100-810-A Nose and Main Landing Gear - Cleaning  AMM MPP 12-22-01-100-811-A Cockpit/Passenger Cabin Panels and Grilles - Cleaning  AMM MPP 12-22-01-100-812-A Avionics bay/components - Cleaning  AMM MPP 12-24-01-670-801-A Passenger Cabin - Disinsect  AMM MPP 12-24-01-670-802-A Cargo Compartment - Disinsect  AMM MPP 12-24-01-670-803-A Cockpit - Disinsect  AMM MPP 12-24-01-670-804-A Passenger Cabin - Disinfect  AMM MPP 12-24-01-670-805-A Cargo Compartment - Disinfect  AMM MPP 12-24-01-670-806-A Cockpit – Disinfect  A empresa solicita que seja ratificado o entendimento, permitindo a Contrata realizar a execução conforme manual do fabricante e apresentar proposta comercial (3 – MANUTENÇÃO NÃO-PROGRAMADA) quando aplicável. |
| 5 | Anexo VI  5. Abastecimento de água potável (QTA): Trata-se de abastecimento do tanque de água potável da aeronave.  5.1. Deverão ser observados os seguintes procedimentos pela empresa responsável:  1. Posicionar corretamente o veículo QTA junto ao painel de serviço de água potável da aeronave com segurança;  2. abrir o painel de serviço de água potável, retirar a tampa do bocal de abastecimento de água, retirar a tampa do bocal de drenagem de água, conectar a mangueira de abastecimento de água no bocal de abastecimento de água;  3. abastecer com 30 (trinta) litros de água potável;  4. desconectar a mangueira de abastecimento de água do bocal de abastecimento de água;  5. recolocar a tampa do bocal de abastecimento de água;  6. recolocar a tampa do bocal de drenagem de água; e  7. fechar o painel de serviço de água potável.  5.2. Em caso de contaminação, ou suspeita, da água contida no tanque de água potável a empresa deverá adotar os seguintes procedimentos para drenagem do tanque de água potável da aeronave:  1. abrir o painel de serviço de água potável;  2. retirar a tampa do bocal de drenagem de água;  3. puxar a manopla de drenagem;  4. drenar completamente o tanque de água potável;  5. recolocar a tampa do bocal de drenagem de água;  6. fechar o painel de serviço de água potável; e  7. fornecimento de todos os insumos necessários à realização do abastecimento, inclusive o da água potável. | Sobre o item 5 do Anexo VI, a os serviços de águas e detritos (QTA/QTU) são atividades que requerem um técnico em manutenção aeronáutico habilitado, conforme descrito nas tarefas de manual listadas abaixo. A Contratada deverá realizar a atividade conforme as publicações técnicas do fabricante da aeronave. A subcontratação de empresa prestadora de serviços é prerrogativa da Contratada (e não da Contratante), porém em eventual subcontratação, o serviço só ocorrerá sob execução e/ou supervisionamento de um técnico de manutenção, que assinará o livro de bordo (*logbook*) da aeronave como responsável técnico, portanto, entendemos que em adição aos custos da subcontratada, haverá apresentação de mão-de-obra da Contratada, exceto quando estiver sob supervisão do ATO (custo fixo).  AMM MPP 12-14-01-613-801-A Potable Water System - Filling  AMM MPP 12-14-01-613-802-A Potable Water System (Fill/Drain Valve De-energized) - Filling  AMM MPP 12-14-01-613-803-A Potable Water System (Icing Condition) - Filling  AMM MPP 12-14-01-670-801-A Potable Water System - Sterilization  AMM MPP 12-14-01-680-801-A Potable Water System - Draining  AMM MPP 12-14-01-680-802-A Potable Water System (Fill/Drain Valve De-energized) - Draining  AMM MPP 12-14-01-680-803-A Potable Water System (Icing Condition) - Draining  AMM MPP 12-14-01-680-804-A Portable Water System (Forward Drain Valve De-energized) - Draining  A empresa solicita que seja ratificado o entendimento, permitindo a Contrata divergir das instruções apresentadas neste anexo, convergir para execução conforme manual do fabricante e apresentar proposta comercial (3 – MANUTENÇÃO NÃO-PROGRAMADA) quando aplicável. |
|  | 5.10.5.1. Pushback: Trata-se de operação de deslocamento, por equipamento auxiliar (por exemplo tratores ou rebocadores), da aeronave parada até a posição final na qual ela possa se deslocar por meios próprios. O Pushback será essencial nos aeródromos em que não for permitido o deslocamento por meios próprios.  5.10.5.2. Escada móvel: Trata-se de serviço de acoplamento de escada móvel para auxiliar o embarque e desembarque de passageiros da aeronave.  5.10.5.3. QTU: Trata-se de serviços de higienização de dejetos sanitários (QTU), realizado por veículo rebocável ou não.  5.10.5.4. Limpeza interna da Aeronave: Trata-se da limpeza da cabine de comando e cabine de passageiros.  5.10.5.5. Abastecimento de água potável (QTA): Trata-se de abastecimento do tanque de água potável da aeronave.  5.10.5.6. Utilização de GPU: Trata-se de serviço de disponibilização de unidade de fonte de força terrestre, compatível com a aeronave EMB 175, para auxiliar a partida dos motores das aeronaves sempre que for necessário.  5.10.5.7. Conveyor: Esteira para carga e descarga de bagagem nos porões das aeronaves.  5.10.5.8. Pranchas ou Carros para transporte de bagagens.  5.10.5.9. Demais equipamentos de apoio ao solo previstos nos manuais da aeronave. | Com relação aos itens 5.10.5.1., 5.10.5.2., 5.10.5.3., 5.10.5.5, 5.10.5.7 e 5.10.5.8., esta empresa solicita esclarecimento se a Contratante possui em sua sede (aeroporto de Brasília) e irá disponibilizar a Contratada, os equipamentos: Rebocador para push-back, escada móvel para embarque e desembarque, carrinho de serviço de QTU e QTA, GPU (elétrica ou diesel), conveyor ou pranchas de transporte de bagagens? |

1. Embora o preposto da empresa afirme que: “*Na aviação civil, o pagamento por hora de voo por si só já é considerado mecanismo suficiente para estabelecer a proporcionalidade de receita por resultado e, por consequência, incentivar a excelência na prestação do serviço, dispensando penalidades adicionais. Contudo, no presente caso, o Edital prevê um IMR (Índice de Medição de Resultado), ou seja, também representa redução de receita de acordo com a performance para a contratada. Desse modo aplicação de IMR sobre um contrato de pagamento por hora de voo causa o efeito de penalidade financeira dupla para a contratada”,*

Primeiramente o setor técnico esclarece que o pagamento por hora voada se compraz a um item dentre os 16 estabelecidos no objeto. O setor técnico esclarece que devido inúmeras tratativas com as empresas interessadas na participação do certame, a porcentagem de glosa sobre o valor anual dos subitens foi reduzida. A glosa é procedimento previsto na IN 05/2017, que estabelece mecanismo em bases compreensíveis, tangíveis dos níveis esperados de qualidade e entrega na prestação do serviço, sempre que a contratada não produzir os resultados, não executar com a qualidade mínima exigida. O item 7.3.14.4 (Tabela de IMR para Administração de Reparo e garantia de Componentes) atrelado à hora de voo, estabelece, por exemplo, glosa de 2% sobre o valor anual, caso a contratada não inicie processo de compra em até 15 dias após a ocorrência de BER. Nesse exemplo, a contratada tem tempo suficiente para iniciar o processo de compra, 2% de glosa está proporcional a desídia em não iniciar um simples procedimento. O IMR (a glosa) será aplicado para casos objetivos de não execução do objeto. Se o resultado não foi alcançado a glosa será aplicada. Destaca-se que a glosa não possui natureza sancionatória, tratando-se de medida que visa o ressarcimento de determinado descumprimento contratual preestabelecido entre as partes. Não obstante a aplicação da glosa, a Contratada pode buscar o devido processo legal (contraditório e ampla defesa).

O item 12.1 da minuta do contrato estabelece que comete infração administrativa... a) der causa à inexecução parcial do contrato. É vedada a incidência cumulativa de multa moratória e contratual quando derivadas do mesmo fato gerador, qual seja, o inadimplemento contratual, sob pena de configurar dupla penalidade. Nesse contexto, caso a contratada seja contumaz em, por exemplo, um IMR estabelecido em TR, haverá a aplicação de penalidade contratual possibilitando o contraditório e a ampla defesa. Não se fala aqui em aplicar o IMR concomitante a penalidade.

1. Conforme orientação da Advocacia-Geral da União em seu modelo de Termo de Referência <https://www.gov.br/agu/pt-br/composicao/cgu/cgu/modelos/licitacoesecontratos/14133/modelos-da-lei-no-14-133-21-para-pregao-e-concorrencia/modelo_tr_servicos_sem_mo_lei-14-133_dez-23.docx>, caso o referido percentual for fixado em seu mais alto patamar e o valor total estimado da contratação também for significativo, trará como consequência a necessidade de comprovação de patrimônio líquido elevado, o que poderá resultar na restrição à participação de interessados no certame.
2. Anexo IV- O ATO deverá estar presente em todos os momentos de reboque da aeronave quando o serviço for realizado fora do centro de serviços da contratada, mesmo que haja a subcontratação de empresa para a execução do pushback. Ratificamos o entendimento, permitindo a Contrata divergir das instruções apresentadas neste anexo, convergir para execução conforme manual do fabricante. Porém no caso de execução de pushback no CS o custo para o procedimento deverá estar embutido na hora de manutenção dos técnicos (HH), não há o que se falar em apresentação de proposta para execução de reboque de aeronave em CS da contratada em caso de manutenções programadas e não programadas. No caso do QTU, o valor do serviço será estabelecido em reunião inicial.
3. Da Limpeza interna da Aeronave: ratificamos o entendimento, permitindo a Contrata divergir das instruções apresentadas neste anexo, convergir para execução conforme manual do fabricante e apresentar proposta comercial (3 – MANUTENÇÃO NÃO-PROGRAMADA) quando aplicável. O valor do serviço será estabelecido em reunião inicial.
4. Ratificamos o entendimento, permitindo a Contrata divergir das instruções apresentadas neste anexo, convergir para execução conforme manual do fabricante e apresentar proposta comercial (3 – MANUTENÇÃO NÃO-PROGRAMADA) quando aplicável. No caso do QTA, o valor do serviço será estabelecido em reunião inicial.
5. A contratante irá disponibilizar: escada móvel e garfo de reboque. A GPU elétrica disponível apenas para manutenções realizadas no hangar.