



MINISTÉRIO DA SEGURANÇA PÚBLICA  
POLÍCIA RODoviÁRIA FEDERAL  
COORDENAÇÃO-GERAL DE ADMINISTRAÇÃO E LOGÍSTICA

**EDITAL DE AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 06/2018**

O DEPARTAMENTO DE POLÍCIA RODoviÁRIA FEDERAL, por intermédio de sua Divisão de Licitações, Contratos e Convênios, torna público que fará realizar a Audiência Pública nº 06/2018, regida pela Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, e em conformidade com o que consta do Processo nº 08650.019233/2018-71, no período de 07 de novembro de 2018 a 28 de novembro de 2018 com os seguintes objetivos e formas de participação:

**1. DO OBJETO**

1.1. A presente Audiência Pública visa a diligenciar o mercado nacional e internacional acerca da capacidade de fornecimento de aeronave de asa fixa birreatora turbofã, nova ou usada com capacidade mínima para 30 passageiros, revisada e com garantia de fábrica de dois anos e treinamento;

**2. DOS OBJETIVOS**

- 2.1. Com a realização da Audiência Pública pretende-se:
- 2.2. Obter informações técnicas necessárias e suficientes para orientar o futuro processo de aquisição de aeronave de asa fixa, por meio de contribuições de representantes legais de fabricantes de aeronaves, profissionais da área e demais interessados;
- 2.3. Esclarecer eventuais questionamentos quanto aos critérios, especificações, características, funcionalidades, metodologias, a serem exigidas nas aquisições de aeronaves pela Polícia Rodoviária Federal;
- 2.4. Dar maior publicidade aos critérios técnicos e requisitos da aeronave a ser adquirida.
- 2.5. Identificar, a capacidade do mercado nacional ou estrangeiro em fornecer as especificações do objeto pretendido, garantindo a competitividade no curso da instrução processual, sem que se prejudique o resultado pretendido com aquisição.

**3. DA RETIRADA DO EDITAL DE AVISO DE AUDIÊNCIA PÚBLICA E ANEXOS**

3.1. O Edital e seus Anexos poderão ser retirados, gratuitamente, no sítio <https://www.prf.gov.br/portal/aceso-a-informacao/audiencias-publicas/>.

**4. DA FORMA DE PARTICIPAÇÃO**

4.1. Qualquer pessoa física ou jurídica que possua interesse em apresentar contribuições que venham a subsidiar a Administração na formatação da futura licitação poderão apresentá-las na forma definida neste Edital de Audiência Pública e no modelo de Formulário de Participação, disponível no Anexo E do Projeto Básico (anexo I deste Edital).

4.2. **Entende-se por contribuição a apresentação do Formulário de Participação com a indicação do documento e subitem analisado, comentários ou contribuições acerca, bem como propor melhorias que possam suprir a necessidade de aquisição da PRF, quando for o caso, acompanhado de sugestões fundamentadas de modificação, supressão ou acréscimo aos requisitos pré-definidos**

**nas Minutas de Termo de Referência e Especificações Técnicas, bem como as dúvidas e demais informações que subsidiem o atendimento dos objetivos descritos no Item 2 deste Edital.**

4.3. As contribuições poderão ser dirigidas à Polícia Rodoviária Federal, das 9h de 07 de novembro de 2018 até as 17h do dia 28 de novembro de 2018, pelos seguintes meios:

4.3.1. E-mail: [licitacao.dicon@prf.gov.br](mailto:licitacao.dicon@prf.gov.br);

4.3.2. Via postal ou protocolo:

Departamento de Polícia Rodoviária Federal

Divisão de Contratação

Audiência Pública nº 06/2018

Setor Policial Sul – SPO S/N, Lote 5

Complexo PRF, Brasília-DF, CEP 70.610-909.

4.3.3. Audiência presencial:

4.3.3.1. No dia 26 de novembro de 2018, a partir das 10h00, será realizada audiência pública presencial no Centro de Convenções do Complexo PRF, localizado no Setor Policial Sul – SPO, S/N, Lote 5 – Complexo PRF, Brasília- DF, CEP 70.610-909.

4.3.3.2. A sessão presencial compreenderá 3 (três) etapas, conforme elencado a seguir:

I - Fase de Credenciamento, quando serão credenciados, por ordem de chegada, as Pessoas Físicas e Pessoas Jurídicas, **por meio de seus representantes formalmente designados**, interessados em participar da fase de debates;

II - Fase de Debates, na qual será oportunizado, àqueles que estejam credenciados, período de até 10 minutos, por inscrito, para que se manifeste quanto ao objeto da Audiência Pública;

III - Fase de Formalização das Contribuições, quando serão recolhidas as considerações dos Credenciados, por escrito, para que sejam formalmente analisadas pela PRF, com as demais contribuições apresentadas por e-mail e correspondência.

4.3.3.3. Durante a fase de debates a PRF, por meio de seus representantes, poderá se manifestar verbalmente, caso julgue pertinente, visando enriquecer o tema em pauta.

4.3.3.4. Todas as contribuições e questionamentos deverão referir-se ao objeto da audiência pública, sendo desconsideradas as relativas a outros assuntos.

4.3.3.5. A PRF reservar-se-á o direito de não discutir durante a audiência presencial as contribuições recebidas.

4.3.3.6. O resultado da análise das contribuições será publicado no site da PRF, após avaliação da área demandante e antes da abertura do certame licitatório.

4.3.3.7. Se ao final do prazo para o encerramento da audiência presencial ainda houver algum interessado em se manifestar, o mesmo poderá enviar a sua contribuição por escrito, na forma dos subitens 4.3.1. e 4.3.2. deste Edital.

4.3.3.8. Comporão a mesa o Presidente e demais membros da Comissão Permanente de Licitação, designados pela Portaria CGA nº 114, de 26 de abril de 2018.

4.3.3.9. Ao Presidente competirá:

I - Dirimir as questões de ordem;

II - Decidir conclusivamente sobre os procedimentos adotados na audiência;

III - Conceder e cassar a palavra quando o expositor extrapolar o tempo estabelecido, bem como nos casos em que o tema abordado se afastar da matéria em pauta; e

IV - Determinar a retirada de pessoas que perturbarem a audiência, coibir as condutas desrespeitosas ou com o fim de protelar ou desvirtuar o objetivo da Audiência.

4.3.3.10. Aos demais membros competirá:

- I - Registrar a Ata da Audiência Pública; e
- II - Credenciar os participantes inscritos na Audiência Pública.

4.3.3.11. A equipe composta pela Comissão Especial para prospecção, estudos preliminares, definições de especificações, realização de audiência pública, elaboração de Termo de Referência, acompanhamento e recebimento de demandas de aquisições e contratações da Divisão de Operações Aéreas da PRF (Portaria 221/2018/DG e demais integrantes da DOA darão o suporte à Sessão de Audiência Pública, no que tange às questões técnicas relativas às especificações dos objetos.

## **5. DOS REQUISITOS TÉCNICOS DA AERONAVE, DO TREINAMENTO E DA MANUTENÇÃO**

5.1. Os requisitos técnicos são os disponibilizados nos Anexos B a D do Projeto Básico.

5.2. A PRF entende que os quesitos técnicos divulgados são suficientes para que os interessados realizem a análise crítica do objeto.

## **6. DAS DISPOSIÇÕES GERAIS**

6.1. A sessão de Audiência Pública será registrada em Ata.

6.2. A sessão terá acesso livre a qualquer pessoa, bem como meios de comunicação, respeitados os limites impostos pelas instalações físicas do local de realização.

6.3. A Audiência Pública objetiva o cumprimento ao que dispõe o artigo 39, da Lei nº 8.666, de 1993, não dando o direito aos seus participantes de qualquer tipo de indenização ou contratação do objeto pelo DPRF.

6.4. Concluídas as manifestações dos participantes credenciados, o Presidente dará por finalizada a Audiência Pública, fazendo a leitura da ata, que será assinada por todos os participantes.

## **ANEXOS DO EDITAL DE AUDIÊNCIA PÚBLICA**

### **Anexo I - Projeto Básico (doc. SEI! nº 15394116):**

Anexo A do Projeto Básico - Minuta do Termo de Referência para Avião (doc SEI! nº 15394117);

Anexo B do Projeto Básico - Minuta de Especificações Técnicas para Avião (doc SEI! nº 15394118);

Anexo C do Projeto Básico - Minuta do Treinamento dos Pilotos para Avião (doc SEI! nº 15394120);

Anexo D do Projeto Básico - Minuta dos Serviços de Manutenção e apoio para Avião (doc SEI! nº 15394121) e;

Anexo E - Modelo de Formulário de Participação (doc. SEI! nº 15394122)

IVAN LUIZ GRAZIATO  
PRESIDENTE DA CPL - SUBSTITUTO  
Portaria CGA nº 114 de 26 de abril de 2018



Documento assinado eletronicamente por **IVAN LUIZ GRAZIATO, Servidor(a) Administrativo(a)**,



em 06/11/2018, às 09:17, horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 10, § 2º, da Medida Provisória nº 2.200-2, de 24 de agosto de 2001, no art. 6º do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015, e no art. 42 da Instrução Normativa nº 116/DG/PRF, de 16 de fevereiro de 2018.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.prf.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.prf.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **15394108** e o código CRC **BE3015CC**.

0.1.



Referência: Processo nº 08650.019233/2018-71



SEI nº 15394108



MINISTÉRIO DA SEGURANÇA PÚBLICA  
POLÍCIA RODoviÁRIA FEDERAL  
COORDENAÇÃO-GERAL DE OPERAÇÕES

PROJETO BÁSICO

**AUDIÊNCIA PÚBLICA**

**AQUISIÇÃO DE AVIÃO PARA A POLÍCIA RODoviÁRIA FEDERAL**

**1. OBJETO**

1.1. O presente Projeto Básico visa orientar a realização de Audiência Pública para diligenciar o mercado nacional e internacional acerca da capacidade de fornecimento de aeronave de asa fixa birreatora turbofã, nova ou usada com capacidade mínima para 30 passageiros, revisada e com garantia de fábrica de dois anos e treinamento;

**2. CONSIDERAÇÕES GERAIS**

2.1. A gestão dos recursos públicos tem como base os modernos princípios de administração, pautando a aplicação de seus esforços na busca de melhores resultados com menores dispêndios, passando-se da gestão de recursos para a gestão de resultados.

2.2. Considerando o critério da conveniência e oportunidade, aliados aos aspectos de segurança de voo e atendimento das missões imputadas a Divisão de Operações Aéreas, necessário se faz a renovação e ampliação da frota de aeronaves de asa fixa, a qual está assim distribuída:

**2.2.1. CENÁRIO ATUAL AERONAVES DE ASA FIXA**

2.3. No presente, a PRF não dispõe de nenhuma aeronave de asa fixa, bireatora, turbofã, de alta performance e capacidade para pelo menos 30 passageiros, que detenha as características exigidas em estudo de demanda feita entre os diversos setores da instituição e condensados em documento próprio, anexado a este processo (SEI! 14204196). A PRF dispõe de apenas 02 aeronaves de asa fixa em sua frota, sendo uma delas um bimotor convencional modelo EMB-810D Sêneca, fabricado em 1980, com capacidade para apenas 04 passageiros, já obsoleta para as missões policiais e em condição de indisponibilidade e processo de desvinculação da instituição, e a outra, uma aeronave monomotora turboélice modelo Cessna C208B Grand Caravan, adquirida em 2013, com capacidade total de 2 tripulantes e 9 passageiros, ou cerca de 1000 Kg de carga e velocidade de aproximadamente 300 Km/h. Esta aeronave, a única em operação atualmente na DOA, possui características que a classificam como de baixa performance e que limitam o seu uso, em missões policiais, para o nicho ao qual foi destinada, ou seja, de emprego para carga ou efetivo pequeno em pistas despreparadas e viagens de curta distância. Neste nicho de emprego, ela atuou e continua a atuar de forma efetiva para as missões as quais se propõe, inclusive extrapolando sua vocação originária de voos de curta distância em razão da necessidade do serviço e, neste caso, atuando fora do seu escopo ideal. Observe-se que a única aeronave de asa fixa hoje em operação na PRF não se presta, de forma alguma, para as atuais necessidades e demandas crescentes do serviço policial de percorrer longas distâncias a altas velocidades transportando equipes táticas, de até 30 policiais, para o pronto atendimento das situações de emprego da força pública. É importante destacar que cada modelo de aeronave preenche um determinado tipo de demanda e dessa forma fica fácil perceber o quanto se torna caro e ineficiente ou mesmo impossível o emprego errado de um determinado tipo de aeronave em ações de natureza diferente da qual o equipamento foi idealizado.

2.4. No contexto operacional, com a criação do Comando de Operações Especializadas e de Fronteira (COE), em cuja estrutura se encontram o Grupo de Resposta Rápida (GRR) e a Força de Choque, a PRF buscou atender os anseios da sociedade por uma pronta resposta às crises que acontecem em sua área

de atuação, através do emprego destes grupos policiais especializados, com a maior brevidade e eficiência possíveis e em complementação e apoio ao emprego das equipes táticas locais ou regionais, multiplicando assim, a capacidade de resposta e empregando pessoal de alta capacitação nas missões policiais mais complexas e de alto risco. Ocorre que, para o emprego efetivo destes grupos especiais, se faz necessário o deslocamento aéreo em aeronaves próprias proporcionando rapidez e pronto emprego que, de outra forma, não haveria, por impossibilidade de meios. No Brasil, assim como nos países desenvolvidos, existe uma estreita ligação e dependência entre os grupos policiais especiais e os grupos aeropoliciais, sem este elemento aéreo, o alcance de grupos especiais como o GRR e a Força de Choque se vê limitado e frustrado em sua capacidade interventiva.

2.5. A Polícia Rodoviária Federal, historicamente relacionado a defesa da vida nas rodovias brasileiras é, hoje também, por sua competência, estreitamente ligado a assuntos de operações aéreas, pois já possui significativa experiência aeronáutica adquirida há quase 20 (vinte) anos operando aeronaves.

### 3. JUSTIFICATIVAS

3.1. A Polícia Rodoviária Federal - PRF, é um órgão específico, singular, organizado e mantido pela União, e estruturado em carreira, diretamente subordinado ao Ministério da Segurança Pública, e tem por finalidade exercer as competências estabelecidas no § 2º do Art. 144 da Constituição; no Art. 20 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997; no Art. 1º do Decreto nº 1.655, de 3 de outubro de 1995; e, especificamente: planejar, coordenar e executar o policiamento, a prevenção e repressão de crimes nas rodovias federais e áreas de interesse da União, integrando os esforços governamentais no enfrentamento ao tráfico de drogas e armas, aos crimes contra os direitos humanos, meio ambiente e ilícitos transfronteiriços, assegurar a livre circulação das vias terrestres federais, notadamente em casos de acidentes de trânsito, manifestações sociais e calamidades públicas, além de exercer os poderes de autoridade de trânsito nas vias terrestres federais.

3.2. Existem diversos desafios impostos a esta atividade de policiamento ostensivo e especializado nas rodovias federais e áreas de interesse da União, desafios estes, que têm aumentado exponencialmente em termos de volume e complexidade como resultado do crescimento urbano e a consequente transformação das rodovias federais em vias com uma diversidade de potenciais conflitos intermodais (veículos de carga, carros, motocicletas, bicicletas, pedestres, etc), e problemas sociais (consumo de álcool, expansão alarmante do consumo de drogas, exploração sexual infanto-juvenil, etc). O próprio crescimento econômico do país acaba por ser um fator que exige uma preparação da estrutura de segurança pública para atender ao aumento de investimento no comércio que se instala às margens de rodovias e acaba se transformando em alvo dos mais diversos tipos de criminalidade, além do crescimento do poder de organizações criminosas, que cada vez mais se estruturam em ações planejadas e na ampliação do poder de fogo para o enfrentamento à ação policial (tráfico de armas e drogas, contrabando, assalto a carga, ônibus e bancos, crimes ambientais, crimes contra o direitos humanos, etc.).

3.3. Para o cumprimento de suas competências legais, incluindo o patrulhamento ostensivo e especializado dos cerca de 70.000 km de rodovias e estradas federais, além das áreas designadas de interesse da União e para cumprir o seu papel decisivo como polícia de fronteira no combate ao tráfico de drogas, armas e contrabando, a Polícia Rodoviária Federal conta com um efetivo aproximado de 10.000 policiais, alocados em funções gerenciais, administrativas e operacionais, distribuídos entre sua unidade central (Sede), e em unidades regionais e locais (Superintendências, Delegacias e Unidades Operacionais e Grupos de Policiamento Especiais) que, para serem empregados de forma efetiva em operações policiais nacionais ou regionais, precisam ser deslocados de seus locais de lotação para a área demandada, envolvendo todo um esforço logístico necessário.

3.4. A Divisão de Operações Aéreas (DOA) da Polícia Rodoviária Federal, firmou, nos seus quase vinte anos de atividade aérea de segurança pública, reconhecimento nacional de excelência no meio aeronáutico e se tornou referência para assuntos de segurança de voo, de operações de resgate aéreo, missões humanitárias e de combate especializado ao crime, tanto operando aeronaves de asa fixa quanto de asa rotativa.

3.5. Diante da necessidade operacional de manter as aeronaves em pronto atendimento das ocorrências e não interromper os serviços prestados à sociedade, existe a preocupação de adequação às finalidades e recomposição da frota com aquisições periódicas, com objetivo de não interromper as

atividades rotineiras, reduzir os custos com manutenção, aumentar a segurança de voo, de apoio à logística da PRF bem como a otimização de deslocamento de pessoal tático para lugares remotos, onde os meios de transporte convencionais tornam-se impraticáveis. A renovação periódica das aeronaves promove também a redução de custos com manutenção, além de proporcionar maior segurança no voo, haja vista que por ser aeronave empregada em missões policiais, faz-se o uso em condição de utilização severa e contínua.

3.6. Ressalte-se que as missões realizadas por esse tipo de aeronave na DOA visam a atender toda a extensão do território nacional. Diante deste cenário e considerando os princípios relacionados à economicidade e eficiência, impõe-se a necessidade de aquisição de aeronave que proporcione à PRF o efetivo cumprimento de suas competências legais.

3.7. Trata-se, portanto, de uma resposta à crescente demanda imposta atualmente. Um órgão que tem como missão salvar vidas e combater o crime não pode se furtar do constante anseio por especialização e da busca incessante de atualizações tecnológicas e dos meios de conseguir alcançar, ser efetivo e promover a segurança pública com cidadania mesmo nos locais mais remotos do território nacional.

3.8. Além disso, a presente aquisição visa a atender as seguintes premissas dentro do Plano Estratégico da Polícia Rodoviária Federal, instituído pela Portaria N° 28 de 12 de fevereiro de 2014, que define:

Art. 8º Fica definida como a Missão da PRF “Garantir segurança com cidadania nas rodovias federais e nas áreas de interesse da União”.

Art. 14. Fica definido como “Retorno à Sociedade” o seguinte conjunto de resultados institucionais:

I - reduzir a violência no trânsito das rodovias federais;

II - assegurar a livre circulação nas rodovias federais;

III - contribuir para a redução da criminalidade e da violência no país; e

IV - aumentar a percepção de segurança dos usuários das rodovias federais.

Art. 15. Os “Processos Estratégicos” são compostos pelos seguintes objetivos estratégicos:

I - Vetor “Segurança com Cidadania”:

a) fomentar e potencializar ações de educação para o trânsito;

b) fortalecer e modernizar a fiscalização e o policiamento ostensivo;

c) intensificar ações de garantia e promoção dos Direitos Humanos;

d) ampliar e aperfeiçoar o resgate emergencial e o atendimento pré-hospitalar; e

e) aprimorar o registro de ocorrências e implantar a perícia de acidentes.

### 3.9. **DA RELAÇÃO DEMANDA X NECESSIDADE**

3.9.1. Os quantitativos de aeronaves de asa fixa foram estabelecidos da seguinte forma:

Histórico de operações realizadas;

Futuras Operações;

Extensão territorial;

Quantidade de bases de Operações Aéreas da PRF;

Quantidade de servidores da PRF;

Efetivo de tripulantes;

Acréscimo de tripulantes nos próximos anos;

3.10. Nesse contexto torna-se conveniente e oportuno a ampliação da frota de aeronaves de asa fixa para o órgão.

## 4. **OBJETIVOS**

- 4.1. Com a realização da Audiência Pública, ora sugerida, pretende-se:
- 4.2. Obter informações técnicas necessárias e suficientes para orientar o futuro processo de aquisição de aeronave de asa fixa, por meio de contribuições de representantes legais de fabricantes de aeronaves, profissionais da área e demais interessados;
- 4.3. Esclarecer eventuais questionamentos quanto aos critérios, especificações, características, funcionalidades, metodologias, a serem exigidas nas aquisições de aeronaves pela Polícia Rodoviária Federal;
- 4.4. Dar maior publicidade aos critérios técnicos e requisitos da aeronave de asa fixa a ser adquirida.
- 4.5. Identificar, a capacidade do mercado nacional ou estrangeiro em fornecer as especificações do objeto pretendido, garantindo a competitividade no curso da instrução processual, sem que se prejudique o resultado pretendido com aquisição.

## **5. DA METODOLOGIA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA**

- 5.1. A dinâmica da audiência pública será informada no Edital de convocação, o qual estabelecerá data e forma para apresentação das contribuições por parte dos eventuais interessados.
- 5.2. A Audiência Pública balizar-se-á na apresentação, aos eventuais interessados, das especificações, características, propriedades e funcionalidades pré-definidas pela Polícia Rodoviária Federal para a aquisição do pretense objeto, que constam das Minutas dos Termos de Referência e anexos, disponibilizados no Apêndice I deste Projeto Básico.
- 5.3. Após análise da Minuta de Termo de Referência e Minuta de Especificações Técnicas, os eventuais interessados poderão apresentar suas críticas, pedidos de esclarecimento e sugestões à Polícia Rodoviária Federal, denominadas neste Projeto Básico de “Contribuições”.

**CARLOS ROGÉRIO DE OLIVEIRA COSTA**  
Chefe da Divisão de Operações Aéreas

De acordo,

**FABIO ELISSANDRO CASSIMIRO RAMOS**  
Coordenador de Operações Especializadas e de Fronteiras

Aprovo o presente Termo de Referência com as justificativas constantes no item 3.

**ANTONIO VITAL DE MORAES JÚNIOR**  
Coordenador-Geral de Operações



## APÊNDICE I DO PROJETO BÁSICO

O presente Apêndice I é composto pelos seguintes arquivos:

Anexo A do Projeto Básico - Minuta do Termo de Referência para Avião (doc SEI! nº 15076476);

Anexo B do Projeto Básico - Minuta de Especificações Técnicas para Avião (doc SEI! nº 15077850);

Anexo C do Projeto Básico - Minuta do Treinamento dos Pilotos para Avião (doc SEI! nº 15076541);

Anexo D do Projeto Básico - Minuta dos Serviços de Manutenção e apoio para Avião (doc SEI! nº 15076610) e;

Anexo E - Modelo de Formulário de Participação (doc. SEI! nº 15077063)



Documento assinado eletronicamente por **ANTONIO VITAL DE MORAES JUNIOR, Coordenador(a)-Geral de Operações**, em 18/10/2018, às 18:37, horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 10, § 2º, da Medida Provisória nº 2.200-2, de 24 de agosto de 2001, no art. 6º do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015, e no art. 42 da Instrução Normativa nº 116/DG/PRF, de 16 de fevereiro de 2018.



Documento assinado eletronicamente por **FABIO ELISSANDRO CASSIMIRO RAMOS, Coordenador(a) de Operações Especializadas e de Fronteiras**, em 18/10/2018, às 18:40, horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 10, § 2º, da Medida Provisória nº 2.200-2, de 24 de agosto de 2001, no art. 6º do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015, e no art. 42 da Instrução Normativa nº 116/DG/PRF, de 16 de fevereiro de 2018.



Documento assinado eletronicamente por **CARLOS ROGERIO DE OLIVEIRA COSTA, Chefe da Divisão de Operações Aéreas**, em 19/10/2018, às 09:16, horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 10, § 2º, da Medida Provisória nº 2.200-2, de 24 de agosto de 2001, no art. 6º do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015, e no art. 42 da Instrução Normativa nº 116/DG/PRF, de 16 de fevereiro de 2018.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.prf.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.prf.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **15108142** e o código CRC **3F432144**.

Aeroporto Internacional Presidente Juscelino Kubitschek, Lotes 40/41, Brasília / DF, CEP 71608-900 Telefone: (61) 2025-6901 - E-mail: @fax\_unidade@



Referência: Processo nº 08650.019233/2018-71



SEI nº 15108142



**MINISTÉRIO EXTRAORDINÁRIO DA SEGURANÇA PÚBLICA  
POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL  
COORDENAÇÃO-GERAL DE OPERAÇÕES**

**TERMO DE REFERÊNCIA**

**1. DO OBJETO**

1.1. Aquisição de aeronave de asa fixa birreatora turbofan, com capacidade mínima para 30 passageiros, revisada e com garantia de fábrica de dois anos, conforme condições, quantidades, exigências e estimativas, estabelecidas neste instrumento e em seus anexos:

<b>ITEM</b>	<b>DESCRIÇÃO/ ESPECIFICAÇÃO</b>	<b>UNIDADE DE MEDIDA</b>	<b>Quantidade Total</b>
<b>1</b>	Aeronave de asa fixa birreatora, turbofan, dotada de APU, com capacidade mínima de 30 passageiros.	Unidade	01
<b>2</b>	Treinamento inicial em simulador, e em rota para pilotos no tipo de aeronave.	Unidade	04
<b>3</b>	Treinamento inicial para comissários no tipo de aeronave.	Unidade	06
<b>4</b>	Serviços de manutenção e apoio para operação da aeronave		

**2. JUSTIFICATIVA E OBJETIVO DA CONTRATAÇÃO**

2.1. Justificativas gerais da aquisição:

2.1.1. A Polícia Rodoviária Federal - PRF, é um órgão específico, singular, organizado e mantido pela União, e estruturado em carreira, diretamente subordinado ao Ministério da Segurança Pública, e tem por finalidade exercer as competências estabelecidas no § 2º do Art. 144 da Constituição; no Art. 20 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997; no Art. 1º do Decreto nº 1.655, de 3 de outubro de 1995; e, especificamente: planejar, coordenar e executar o policiamento, a prevenção e repressão de crimes nas rodovias federais e áreas de interesse da União, integrando os esforços governamentais no enfrentamento ao tráfico de drogas e armas, aos crimes contra os direitos humanos, meio ambiente e ilícitos transfronteiriços, assegurar a livre circulação das vias terrestres federais, notadamente em casos de acidentes de trânsito, manifestações sociais e calamidades públicas, além de exercer os poderes de autoridade de trânsito nas vias terrestres federais.

2.1.2. A PRF atua também na escolta de veículos transportando cargas superdimensionadas, indivisíveis ou perigosas; no policiamento, fiscalização e inspeção do trânsito e do transporte de pessoas, cargas e bens; no planejamento e execução dos serviços de prevenção de acidentes e salvamento de vítimas nas vias terrestres federais; e na realização perícias de trânsito, levantamentos de locais, boletins de ocorrências, investigações, testes de dosagem alcoólica e outros procedimentos estabelecidos em leis e regulamentos, imprescindíveis à elucidação dos acidentes de trânsito; entre outros serviços de relevância para a sociedade brasileira.

2.1.3. Existem diversos desafios impostos a esta atividade de policiamento ostensivo e especializado nas rodovias federais e áreas de interesse da União, desafios estes, que têm aumentado exponencialmente em termos de volume e complexidade como resultado do crescimento urbano e a consequente transformação das rodovias federais em vias com uma diversidade de potenciais conflitos intermodais (veículos de carga, carros, motocicletas, bicicletas, pedestres, etc), e problemas sociais (consumo de álcool, expansão alarmante do consumo de drogas, exploração sexual infanto-juvenil, etc). O próprio crescimento econômico do país acaba por ser um fator que exige uma preparação da estrutura de segurança pública para atender ao aumento de investimento no comércio que se instala às

margens de rodovias e acaba se transformando em alvo dos mais diversos tipos de criminalidade, além do crescimento do poder de organizações criminosas, que cada vez mais se estruturam em ações planejadas e na ampliação do poder de fogo para o enfrentamento à ação policial (tráfico de armas e drogas, contrabando, assalto a carga, ônibus e bancos, crimes ambientais, crimes contra o direitos humanos, etc.).

2.1.4. O crime organizado é uma atividade que tem se fortalecido cada vez mais, agregando pessoas, ocupando espaços, e aumentando progressivamente a violência, é sabido que as rodovias e estradas federais são um dos principais teatros de operações dos criminosos. Eles as utilizam como corredores para a prática dos crimes mais lucrativos, como o tráfico de drogas, roubo de cargas, de veículos, dentre outros. Um país com as dimensões do Brasil, que adotou o modelo de transporte rodoviário como sendo o seu principal modal, não tem como falar em crime organizado, ou crime comum, sem que seja utilizada uma rodovia ou estrada federal como meio de consecução, seja no planejamento, execução ou na fuga após cometido o delito.

2.1.5. Para o cumprimento de suas competências legais, incluindo o patrulhamento ostensivo e especializado dos cerca de 70.000 km de rodovias e estradas federais, além das áreas designadas de interesse da União e para cumprir o seu papel decisivo como polícia de fronteira no combate ao tráfico de drogas, armas e contrabando, a Polícia Rodoviária Federal conta com um efetivo aproximado de 10.000 policiais, alocados em funções gerenciais, administrativas e operacionais, distribuídos entre sua unidade central (Sede), e em unidades regionais e locais (Superintendências, Delegacias e Unidades Operacionais e Grupos de Policiamento Especiais) que, para serem empregados de forma efetiva em operações policiais nacionais ou regionais, precisam ser deslocados de seus locais de lotação para a área demandada, envolvendo todo um esforço logístico necessário.

2.1.6. Nesta logística operacional envolvida no policiamento da PRF, principalmente a partir da criação da Coordenação do Comando de Operações Especializadas e de Fronteira (COE) e de seu Grupo de Resposta Rápida (GRR) para missões táticas de alto risco em todo território nacional, as aeronaves de asa fixa, assim como as viaturas policiais, passaram a cumprir um papel essencial como instrumentos básicos para a execução de sua competência legal, constituindo-se em um meio necessário ao atendimento das demandas de segurança pública da população.

2.1.7. Desde sua implantação, na Coordenação-Geral de Operações, em meados do ano de 1999, a Divisão de Operações Aéreas da PRF, vem se destacando como instrumento essencial para prestar um serviço de excelência à sociedade, não só no âmbito do Ministério da Justiça e agora no Ministério da Segurança Pública, mas também em outros Ministérios do Governo Federal, como é o caso do Ministério da Saúde, no qual a DOA disponibilizou, na vigência do convênio firmado, aeronaves e sua tripulação para o serviço de socorro a vítimas de toda gama de acidentes bem como em transportes de pacientes da rede pública de saúde.

2.1.8. A Divisão de Operações Aéreas (DOA) da Polícia Rodoviária Federal, firmou, nos seus mais de dez anos de atividade aérea de segurança pública, reconhecimento nacional de excelência no meio aeronáutico e se tornou referência para assuntos de segurança de voo, de operações de resgate aéreo, missões humanitárias e de combate especializado ao crime, tanto operando aeronaves de asa fixa quanto de asa rotativa.

2.1.9. Esse serviço representa uma demonstração do respeito que Estado Brasileiro tem com seu cidadão e, acima de tudo, a prova da capacidade e da especialização que o Governo detém para prestar um serviço de alta qualidade, tanto rotineiramente quanto nos momentos de crise da sociedade. Esta eficiência e profissionalismo do setor aéreo da PRF já foi, por várias vezes, comparada a serviços disponíveis somente em países mais desenvolvidos e com maior tradição que o Brasil.

2.1.10. Diante da necessidade operacional de manter as aeronaves em pronto atendimento das ocorrências e não interromper os serviços prestados à sociedade, existe a preocupação de adequação às finalidades e recomposição da frota com aquisições periódicas, com objetivo de não interromper as atividades rotineiras, reduzir os custos com manutenção, aumentar a segurança de voo, de apoio à logística da PRF bem como a otimização de deslocamento de pessoal tático para lugares remotos, onde os meios de transporte convencionais tornam-se impraticáveis. A renovação periódica das aeronaves promove também a redução de custos com manutenção, além de proporcionar maior segurança no voo, haja vista que por ser aeronave empregada em missões policiais, faz-se o uso em condição de utilização severa e contínua.

2.1.11. A aquisição da categoria de aeronave que aqui se objetiva, dá-se em face da necessidade de movimentação rápida de policiais rodoviários federais pelo país, a fim de realizar as grandes operações policiais do órgão (repressão aos crimes transfronteiriços, repressão aos assaltos a carga, repressão aos assaltos a ônibus, entre outros) e, em resposta a crises tais como: bloqueios de rodovia por manifestações, catástrofes naturais, violação aos direitos humanos, etc. A aeronave se constituirá também em instrumento essencial para o emprego efetivo do Grupo de Resposta Rápida (GRR), a unidade tática da PRF, e a Força de Choque (controle de distúrbios civis), para que estas possam, em poucas horas, alcançar qualquer ponto do território nacional com seu equipamento completo.

2.1.12. Ressalte-se que as missões realizadas por esse tipo de aeronave na DOA visam a atender toda a extensão do território nacional. Diante deste cenário e considerando os princípios relacionados à economicidade e eficiência, impõe-se a necessidade de aquisição de aeronave que proporcione à PRF o efetivo cumprimento de suas competências legais.

2.1.13. Trata-se, portanto, de uma resposta à crescente demanda imposta atualmente. Um órgão que tem como missão salvar vidas e combater o crime não pode se furtar do constante anseio por especialização e da busca incessante de atualizações tecnológicas e dos meios de conseguir alcançar, ser efetivo e promover a segurança pública com cidadania mesmo nos locais mais remotos do território nacional.

2.1.14. Além disso, a presente aquisição visa a atender as seguintes premissas dentro do Plano Estratégico da Polícia Rodoviária Federal, instituído pela Portaria N° 28 de 12 de fevereiro de 2014, que define:

2.1.14.1. Art. 8º Fica definida como a Missão da PRF “Garantir segurança com cidadania nas rodovias federais e nas áreas de interesse da União”.

2.1.14.2. Art. 14. Fica definido como “Retorno à Sociedade” o seguinte conjunto de resultados institucionais:

I - reduzir a violência no trânsito das rodovias federais;

II - assegurar a livre circulação nas rodovias federais;

III - contribuir para a redução da criminalidade e da violência no país; e

IV - aumentar a percepção de segurança dos usuários das rodovias federais.

2.1.14.3. Art. 15. Os “Processos Estratégicos” são compostos pelos seguintes objetivos estratégicos:

I - Vetor “Segurança com Cidadania”:

a) fomentar e potencializar ações de educação para o trânsito;

b) fortalecer e modernizar a fiscalização e o policiamento ostensivo;

c) intensificar ações de garantia e promoção dos Direitos Humanos;

d) ampliar e aperfeiçoar o resgate emergencial e o atendimento pré-hospitalar; e

e) aprimorar o registro de ocorrências e implantar a perícia de acidentes.

## 2.2. CENÁRIO ATUAL

2.2.1. No presente, a PRF não dispõe de nenhuma aeronave de asa fixa, bireatora, turbofan, de alta performance e capacidade para pelo menos 30 passageiros, que detenha as características exigidas em estudo de demanda feita entre os diversos setores da instituição e condensados em documento próprio, anexado a este processo (SEI! 14204196). A PRF dispõe de apenas 02 aeronaves de asa fixa em sua frota, sendo uma delas um bimotor convencional modelo EMB-810D Sêneca, fabricado em 1980, com capacidade para apenas 04 passageiros, já obsoleta para as missões policiais e em condição de indisponibilidade e processo de desvinculação da instituição, e a outra, uma aeronave monomotor turboélice modelo Cessna C208B Grand Caravan, adquirida em 2013, com capacidade total de 2 tripulantes e 9 passageiros, ou cerca de 1000 Kg de carga e velocidade de aproximadamente 300 Km/h. Esta aeronave, a única em operação atualmente na DOA, possui características que a classificam como de baixa performance e que limitam o seu uso, em missões policiais, para o nicho ao qual foi destinada, ou seja, de emprego para carga ou efetivo pequeno em pistas despreparadas e viagens de curta distância. Neste nicho de emprego, ela atuou e continua a atuar de forma efetiva para as missões as quais se propõe, inclusive extrapolando sua vocação originária de voos de curta distância em razão da necessidade do serviço e, neste caso, atuando fora do seu escopo ideal. Observe-se que a única aeronave de asa fixa hoje em operação na PRF não se presta, de forma alguma, para as atuais necessidades e demandas crescentes do serviço policial de percorrer longas distâncias a altas velocidades transportando equipes táticas, de até 30 policiais, para o pronto atendimento das situações de emprego da força pública. É importante destacar que cada modelo de aeronave preenche um determinado tipo de demanda e dessa forma fica fácil perceber o quanto se torna caro e ineficiente ou mesmo impossível o emprego errado de um determinado tipo de aeronave em ações de natureza diferente da qual o equipamento foi idealizado.

### 2.2.2. HISTÓRICO RESUMIDO DE EMPREGO DA ATUAL AERONAVE C208B

2.2.3. Desde sua aquisição em 2013, a aeronave atualmente empregada pela PRF tem realizado os seguintes tipos mais comuns de operações:

a) Transporte logístico de cargas

b) Transporte de cães farejadores e policiais guias

c) Transporte de efetivo policial operacional

- d) Transporte administrativo de efetivo policial
- e) Voos de revalidação de habilitações e treinamento dos atuais e novos tripulantes
- f) Transporte de detentos
- g) Transporte de enfermos e funerário

### **2.3. NECESSIDADE DE EQUIPAMENTO DE MÉDIA CAPACIDADE DE PASSAGEIROS E ALTA PERFORMANCE**

2.3.1. No contexto atual, o equipamento ora em uso tem sido solicitado para as mais diversas necessidades, conforme breve histórico acima. Tem sido muito comum a solicitação simultânea de diversas áreas internas e externas para emprego da aeronave num mesmo período, o que limita a capacidade de atendimento adequado às demandas. Pode-se afirmar que o número crescente de solicitações tem-se dado em função do conhecimento cada vez maior por parte das áreas internas e externas do emprego da aeronave atualmente utilizada, de sua capacidade e das vantagens de seu emprego.

2.3.2. Devido à performance da aeronave atual e às grandes distâncias a serem percorridas em todo o país, há demandas que necessitam de 4 a 5 dias para sua perfeita execução, levando-se em conta os limites de jornada diária e semanal dos tripulantes, além das interrupções normais para reabastecimento da aeronave, refeição das equipes a bordo e outras necessidades em solo. Outro fator limitante é o período do dia para emprego da aeronave atual que, embora permita o voo noturno, este não é aconselhável, pois em caso de falha do motor nesta condição, fica impraticável a escolha de um local mais favorável a um pouso de emergência. Outro fator que pode estender a duração de execução de uma operação refere-se a condições meteorológicas adversas, em solo ou em voo, típicas da atividade aérea, em especial no espaço aéreo inferior, o qual é o ambiente de emprego da atual aeronave devido ao fato de não ser pressurizada.

2.3.3. Sempre que possível, tem-se optado pela execução e atendimento de demandas simultâneas em uma mesma missão, aproveitando as características da atual aeronave. Ocorre que, quando esta otimização não é possível, necessita-se criar uma lista de espera (“fila”) na qual vão sendo enquadradas as mais diversas demandas ao mesmo tempo em que a aeronave está em cumprimento de uma missão ou em período de manutenção. Mesmo com uma lista de espera estabelecida e no aguardo de solução, surgem novas demandas, havendo até mesmo um conflito de prioridades, momento em que se revela a deficiência por ter-se apenas uma aeronave de baixa performance para o atendimento de toda uma gama de necessidades. Durante o aguardo na lista de espera, há necessidades que perdem sua oportunidade de realização, principalmente pela longa espera ou até mesmo a falta total de previsibilidade de atendimento devido aos conflitos de prioridades. Nesse contexto, há cancelamento de pedidos, sendo resolvidos por outras formas menos eficientes por parte da área demandante, além do prejuízo temporal ocasionado por uma solução que não pôde ser empregada.

2.3.4. Ocorre também que, em razão das características operacionais da aeronave atualmente em uso pela PRF, diversas demandas urgentes e necessárias sequer chegam a ser feitas para a DOA em razão da absoluta inadequabilidade da aeronave para a natureza da missão proposta, sendo necessário à PRF fazer um grande esforço logístico de compra de passagens comerciais de última hora para deslocamento em caso de crises, ou ainda a solicitação de disponibilidade de jatos da Força Aérea Brasileira para o transporte dos policiais, como foi necessário em recente greve dos caminhoneiros em 2018.

2.3.5. Portanto, com a aquisição de uma aeronave de alta performance, ora pleiteada, principalmente devido às suas características operacionais, pretende-se:

2.3.5.1. Ampliar a frota de aeronave de asa fixa, tornando possível o cumprimento simultâneo de mais de uma solicitação num mesmo período calendárico, dentro da respectiva natureza de seus empregos;

2.3.5.2. Atender e tornar efetivo o emprego do Grupo de Resposta Rápida (GRR) e da Força de Choque da PRF, aumentando a capacidade de resposta destes grupos em todo o território nacional;

2.3.5.3. Transportar o efetivo policial especializado para compor as grandes operações temáticas de combate ao crime na PRF em todo o território nacional;

2.3.5.4. Reduzir o tempo necessário para cumprimento das missões, sendo possível até sua redução à uma fração em relação ao atual modelo, liberando mais cedo o equipamento para novas demandas e permitindo a otimização de seu uso, quando o emprego for compatível para os dois tipos de aeronave;

2.3.5.5. Redundância de meios, nos casos em que a missão for compatível com os dois tipos de aeronave, principalmente enquanto uma das aeronaves estiver indisponível devido a manutenções;

2.3.5.6. Ampliação da capacidade de transporte de efetivo policial e logístico em número muito superior ao atual;

2.3.5.7. Capacidade combinada de utilização das aeronaves, permitindo o emprego de ambas na mesma missão, dentro de suas naturezas operacionais, nos casos em que a aeronave de alta performance centraliza o efetivo operacional em um aeroporto de maior estrutura e a aeronave de baixa performance faz a ligação com as áreas próximas da operação quando só alcançáveis através de pistas de pouso curtas, despreparadas e sem apoio;

2.3.5.8. Possibilidade de maiores alcance, velocidade e altitude de voo, além de evitar áreas de mau tempo, impactando de forma positiva na duração da operação;

2.3.5.9. Atendimento a outros órgãos da administração federal, em especial àqueles pertencentes ao mesmo Ministério, com os quais podem ser estabelecidas parcerias e convênios que atendam a interesses mútuos;

2.3.5.10. Familiarização dos tripulantes com equipamento de alta performance e complexidade, aumentando seu nível técnico e fortalecendo a cultura e doutrina aeronáutica de emprego de aeronaves de asa fixa no âmbito da DOA/PRF, em prol da sociedade.

## 2.4. **PRINCIPAIS ATIVIDADES (OPERAÇÕES) DA NOVA AERONAVE NO ÂMBITO DA PRF**

### 2.4.1. **Transporte do Grupo de Resposta Rápida (GRR) e da Força de Choque da PRF**

2.4.1.1. Com a criação do Comando de Operações Especializadas e de Fronteira (COE), em cuja estrutura se encontram o Grupo de Resposta Rápida (GRR) e a Força de Choque, a PRF buscou atender os anseios da sociedade por uma pronta resposta às crises que acontecem em sua área de atuação, através do emprego destes grupos policiais especializados, com a maior brevidade e eficiência possíveis e em complementação e apoio ao emprego das equipes táticas locais ou regionais, multiplicando assim, a capacidade de resposta e empregando pessoal de alta capacitação nas missões policiais mais complexas e de alto risco. Ocorre que, para o emprego efetivo destes grupos especiais, se faz necessário o deslocamento aéreo em aeronaves próprias proporcionando rapidez e pronto emprego que, de outra forma, não haveria, por impossibilidade de meios. No Brasil, assim como nos países desenvolvidos, existe uma estreita ligação e dependência entre os grupos policiais especiais e os grupos aeropoliciais, sem este elemento aéreo, o alcance de grupos especiais como o GRR e a Força de Choque se vê limitado e frustrado em sua capacidade interventiva. A aeronave constante como objeto de aquisição deste processo pela DOA, se propõe a fornecer a mobilidade e rapidez necessária ao correto emprego desses grupos especializados da PRF.

### 2.4.2. **Transporte de equipes táticas policiais**

2.4.2.1. Dentre as funções institucionais da PRF, as atividades de policiamento ostensivo e combate ao crime nas Rodovias Federais e outras áreas de interesse, definidas de acordo com a nova legislação sobre o tema, muitas vezes requerem a realização de missões intempestivas, sem a possibilidade de planejamento prévio, devido às necessidades emergenciais específicas de cada unidade descentralizada.

2.4.2.2. Podemos ressaltar como missões de caráter intempestivo o reforço do policiamento às unidades regionais, em suas ações policiais quando na ocorrência, por exemplo, de assaltos a banco, carro forte, carga valiosa, ônibus interestaduais ou repressão ao transporte ilegal de madeira, entre outros crimes combatidos pela PRF, os quais são perpetrados por quadrilhas especializadas, que atuam com planejamento, treinamento e usam armamentos de grosso calibre.

2.4.2.3. Para o combate destas ações criminosas torna-se necessário o reforço policial das equipes locais, através do envio de uma ou mais equipes especializadas de policiais rodoviários federais com seus respectivos equipamentos.

2.4.2.4. Foi reconhecido no âmbito nacional, e internacionalmente, o trabalho da Polícia Rodoviária Federal nos Jogos Pan-Americanos do Rio de Janeiro, em 2007, Copa das confederações em 2013, Mundial da FIFA 2014 e Jogos Olímpicos e Paraolímpicos Rio 2016. Durante tais eventos, o apoio aéreo logístico mostrou-se imprescindível para o deslocamento de reforços à equipes de solo. Além de fazer as escoltas de autoridades e delegações e a segurança nas rodovias federais urbanas, a PRF foi responsável pelo estabelecimento de um cinturão de segurança nas divisas dos estados sede dos grandes eventos e nas fronteiras brasileiras para coibir atos criminosos e possíveis atos terroristas durante a realização dos eventos.

2.4.2.5. Observe-se que, devido às dimensões do Brasil, o reforço de equipes policiais em caráter emergencial por via terrestre é, muitas vezes inviável, pelos seguintes motivos:

a) Demora na chegada das equipes ao local. Por via terrestre as equipes de reforço que se encontram distantes do local a ser apoiado levam muito tempo para realizar o deslocamento ocasionando um socorro tardio, ineficiente e muitas vezes inexecutável, principalmente na região norte do país onde muitas rodovias ainda não são, sequer, pavimentadas, ou somente são atingidas por via fluvial e aérea;

b) As equipes chegam ao locais já cansadas pelo longo deslocamento em viatura;

c) Desgaste acelerado da frota de viaturas, devido às longas distâncias percorridas;

d) Exposição dos equipamentos táticos, em especial armas longas, ao risco de furto nas paradas, seja para alimentação ou para repouso;

e) Riscos de acidentes de trânsito com as equipes deslocadas, posto que estes deslocamentos, feitos na maioria das vezes em caráter de urgência, ocorrem em velocidades acima das velocidades usadas em deslocamento de ronda.

2.4.3. A PRF, através do COE e suas áreas temáticas, emprega equipes que atuam em regiões de fronteira, inclusive fora de rodovias federais, e necessita de mobilização de efetivo e equipamentos. Dentre as áreas de interesse neste tipo de atuação, temos diversas localidades na região amazônica que somente são alcançáveis por via fluvial ou aérea. Dentre as que possuem aeródromos, a oferta de voos por companhias aéreas é limitada em horários e frequência diária ou semanal, além dos preços acima da média praticados pelas empresas do setor aéreo. A utilização de aeronaves da FAB está sujeita a disponibilidade e oportunidade, pois o emprego deste recurso atende a diversas necessidades simultâneas naquela região, em apoio ao Exército Brasileiro e às próprias unidades da FAB, e conforme agenda previamente definida.

2.4.4. Com a aeronave atualmente empregada pela PRF, as regiões de fronteira mais distantes necessitam de dois dias ou períodos diurnos para serem alcançados a partir de Brasília, mesmo assim com limites de capacidade de transporte de carga e efetivo, devido às grandes distâncias envolvidas e escassa rede de aeroportos com boa infraestrutura. Para estes voos é necessário que a aeronave atual voe com os tanques completamente cheios ou muito próxima desta condição, o que diminui sua capacidade de transporte.

2.4.5. Com a aquisição de mais uma aeronave, de maior performance, em especial quanto à velocidade - item diretamente influenciado pelas demais características exigidas no novo avião, e capacidade de passageiros - pretende-se atingir tais localidades de fronteira no mesmo dia a partir de Brasília, reduzindo-se o tempo necessário em relação à nossa atual realidade. A proposta é que, a partir da Capital Federal, qualquer capital de Unidade da Federação possa ser atingida em cerca de 4 horas de voo no novo cenário proposto.

2.4.6. Outros possíveis cenários de atuação de aeronaves de asa fixa empregadas pela PRF, ocorrem em atuação em calamidades públicas em que todas as forças de segurança tem seus recursos mobilizados visando ao bem comum e socorro da população.

## 2.5. **Transporte administrativo de efetivo policial**

2.5.1. A aeronave atualmente em uso pela DOA tem sido requisitada para realizar transporte de gestores dos mais diversos escalões da PRF para compromissos nas diversas localidades do território nacional, em especial aquelas que não são atendidas pela aviação comercial regular. Esta ferramenta ainda proporciona liberdade de agenda, de forma que o efetivo transportado não fique restrito aos horários rígidos das viagens por companhias aéreas, podendo manejar seus compromissos e alterações de última hora da forma como melhor lhes convier, contando com a aeronave própria da PRF para o deslocamento na ocasião mais adequada. Com a aquisição da nova aeronave proposta, pretende-se ampliar estas possibilidades e resolver esta necessidade de forma mais eficiente e ágil, contando com sua maior performance, o que contribuirá para uma demanda crescente para este tipo de serviço, uma vez que será muito superior à atualmente em uso quanto ao alcance, velocidade e tempo de deslocamento.

## 2.6. **Transporte funerário**

2.6.1. No campo de atuação de qualquer força de segurança pública, pode ocorrer de um servidor vir a óbito em decorrência de confronto armado, acidente em serviço ou grave enfermidade. Desde que iniciou suas atividades com emprego de aeronave de asa fixa, a DOA tem sido mobilizada a empregar este recurso para transporte de óbito, principalmente devido à urgência que a situação pede. Os motivos envolvem as grandes distâncias territoriais do país e a mobilização de efetivo para localidades muito longínquas de sua residência ou de seus familiares.

2.6.2. O recurso do transporte aéreo tem se mostrado valioso neste momento, porém já houve situação em que não foi possível atender à solicitação no caso de um falecimento de servidor lotado no estado do Rio Grande do Sul e que deveria ser transportado para um estado da região nordeste, o que demandaria três dias de viagem desde o acionamento da equipe e do recurso aéreo em Brasília. Com a nova aeronave pretendida, espera-se dar uma resposta mais breve a este tipo de demanda num momento difícil para os familiares da vítima e para a Administração Pública.

## 2.7. **Transporte de detentos**

2.7.1. O transporte de detentos tornou-se atividade corriqueira na aviação de segurança pública. O transporte de até dois presos pode ser efetivado através de companhias aéreas desde que não exponha a perigo tripulantes e demais passageiros. Em muitos casos, a companhia aérea pode recusar-se a transportar presos caso entenda na avaliação de risco que o transporte seja desaconselhável.

2.7.2. Quando os presos a serem transferidos são considerados perigosos, portanto, há a necessidade de transporte aéreo exclusivo para esta finalidade, com a possibilidade, ainda, de recusa por parte da companhia aérea em realizar tal transporte.

2.7.3. Nas missões de transporte de presos, visando minimizar exposição ao risco de fuga e resgate, é necessário que o trajeto seja cumprido no menor espaço de tempo e com menos escalas, preferencialmente no período diurno. Portanto, a principal característica requerida em uma aeronave para o transporte de presos é que a aeronave tenha capacidade de voo noturno, velocidade adequada, baixo custo e elevada autonomia.

2.7.4. Este tipo de emprego tem sido solicitado a PRF por órgãos como o DEPEN, PCDF e Ministério Público Federal. A atual aeronave C208B Caravan da PRF cumpre esta função, mas com restrições devido à sua performance. Em 2018 houve a solicitação para serviço desta natureza, a fim de conduzir equipe do DEPEN e detento de alta periculosidade desde o Rio de Janeiro até o presídio federal de Porto Velho. Devido às limitações da aeronave, a viagem necessitou de dois dias de voo e escalas em aeroportos comuns, o que também envolveu esforços de logística e somente foi possível devido à existência de outra capital com presídio federal que pôde ser usada como escala para pernoite ao longo da rota. Porém, esta não é uma situação ideal. Podemos considerar cenário semelhante se houver necessidade de transporte entre Mossoró e Porto Velho, o que necessitaria de 10 horas de voo com a aeronave atual, além de tempo adicional em solo para reabastecimento e pernoite, o que somente seria realizável com dois dias de jornada. Situação semelhante ocorreria entre Campo Grande e Mossoró, entre Mossoró e Cascavel ou entre Porto Velho e Cascavel. Ainda em 2018 houve necessidade de transporte de detento entre Uberlândia e Cuiabá, a pedido do MPF de MG, que não pôde ser atendido devido indisponibilidade da aeronave em cumprimento de demandas internas e posterior baixa para manutenção preventiva prolongada. Quando a aeronave voltou ao serviço, a demanda já não mais se justificava devido perda da oportunidade para sua concretização.

2.7.5. Com a nova aeronave pretendida, espera-se dar uma resposta mais breve a este tipo de demanda, de modo que o transporte entre os presídios federais mais distantes entre si possam ocorrer em um único dia e com o mínimo possível de escalas ao longo da viagem.

## 2.8. Transporte logístico de cargas em geral

2.8.1. O transporte de cargas é um dos principais campos de atuação da aviação de asa fixa da PRF. Já se contabilizam em dezenas de toneladas as cargas movimentadas, seja para a PRF, para SENASP, FORÇA NACIONAL DE SEGURANÇA PÚBLICA e Polícias Militares de outras Unidades da Federação. Destacam-se materiais diversos de emprego policial, em especial caixas de munição, armamento dos mais diversos tipos (pistolas, fuzis, carabinas, espingardas), equipamentos de tecnologia não letal (*Taser* e afins) e equipamentos de controle de distúrbios. Além destes materiais mais sensíveis, também tem sido frequente o emprego da aeronave para transporte de materiais mais comuns a localidades distantes e de difícil acesso, em especial na região norte do país, algumas das quais atingíveis somente por meio aéreo ou fluvial.

2.8.2. A aeronave atualmente empregada pela DOA (Cessna C208B Grand Caravan) transporta cerca de 1 tonelada de carga e em muitas ocasiões tem sido utilizada para carregamentos desta ordem de magnitude, ocupando sua capacidade plena. Devido a restrições na sua velocidade, torna-se sensível seu emprego quando o material a ser transportado é composto por material bélico, especialmente de maior poder (fuzis, munição para fuzis) e alto valor no mercado paralelo de armas, pois quando as distâncias envolvidas são maiores e necessitam de mais de um dia para cumprimento da missão de transporte, há necessidade de pernoite da aeronave em aeródromos às vezes sem condição nenhuma de segurança, nem equipes destinadas a manter a vigilância sobre o equipamento.

2.8.3. Com a nova aeronave proposta, pretende-se também mitigar este risco inerente ao transporte de material bélico e outras cargas sensíveis, sendo possível realizar deslocamentos e entregas em tempo bem menor do que o atualmente praticado pela DOA.

2.8.4. Outro tipo de missão tradicionalmente cumprida pelas aeronaves de asa fixa da DOA é o transporte de cães farejadores e policiais guias especializados em cinotecnia para locais de treinamento e emprego destes recursos, mas também de forma um pouco limitada pela velocidade, tornando algumas viagens muito demoradas e causando algum grau de *stress* aos animais. No novo cenário de operação, propõe-se cumprir missões desta natureza em menor tempo e ainda levando-se em conta o devido tratamento às cargas vivas num ambiente pressurizado e climatizado, juntamente com a atenção dedicada dos guias que sempre acompanharão os animais e proporcionarão atendimento às suas necessidades em geral.

## 2.9. DA NECESSIDADE E DO LEVANTAMENTO TÉCNICO DO TIPO DE AERONAVE IDEAL

2.9.1. A Constituição Federal da República Federativa do Brasil, em seu art. 144, § 2º, estabelece como missão precípua da Polícia Rodoviária Federal o patrulhamento ostensivo das rodovias e estradas federais brasileiras. Para realizar de forma eficaz este patrulhamento, em razão de sua vasta extensão territorial, a PRF necessita, como um dos principais instrumentos, aeronaves e um grande número de viaturas.

2.9.2. Em relação a demanda de aeronaves de asa fixa, foi realizado recentemente pela Divisão de Operações Aéreas um levantamento técnico em relação aos tipos de missões cumpridas com maior frequência, nestes últimos 6 anos, solicitadas pelas Coordenações, Órgãos Externos e dentre elas, ações de misericórdia, realizadas pela Asa Fixa da DOA-PRF, bem como foi realizado uma consulta, através do Memorando nº 138/2018/DOA, SEI 11179977, acerca de futuras utilizações de aeronaves asa fixa pelas diversas áreas da PRF, sendo respondidas através dos seguintes Memorandos e Despachos, a saber: Memorando nº 174/2018/DG SEI 11276923, Memorando nº 749/2018/CGRH SEI 11328408, Memorando nº 111/2018/SEAGE SEI 11560684, Memorando nº



284/2018/COINT SEI11479845, Memorando nº 275/2018/CG SEI 11486176, Despacho Informativo nº 43/2018 – DOINT SEI 11238222, Despacho Informativo nº 2/2018 – DILOG SEI 11440112, Memorando nº 199/2018/SECINT SEI 11460916 e Memorando nº 84/2018/NUTCOM SEI 11437552,

2.9.2.1. Esta demanda teve como base também os seguintes fatores: o atual estágio de evolução, *expertise* e quantitativo de tripulantes - 3 Comandantes e 3 copilotos, estes iniciando adaptação e readaptação - para o cumprimento das missões, as aeronaves disponíveis no mercado, capazes de preencher com excelência as principais características relacionadas às missões apoiadoras da Missão primordial da PRF, garantindo Segurança, através de Policiamento e Fiscalização das rodovias federais, previstos na Função Institucional, definida pelas leis pertinentes e de acordo com o Planejamento Estratégico da PRF, ao realizar investimento em logística e infraestrutura, provendo meios adequados para o desempenho das atividades, os princípios constitucionais da Legalidade, Impessoalidade, Moralidade, Publicidade e Eficiência, os quais, subsidiaram os trabalhos de prospecção de mercado e a busca da excelência em servir a sociedade brasileira,

2.9.2.2. Desta forma, o levantamento técnico o qual baseou-se em atividades (operações) rotineiras da PRF que necessitem do uso de aeronave de asa fixa, resultou em um tipo de aeronave que preenchesse as necessidades a serem atendidas para as atividades da Polícia Rodoviária Federal com as seguintes características mínimas: Aeronave bireatora, turbofan, com capacidade para no mínimo 30 passageiros, pressurizada, capaz de atingir todos as partes do território nacional a partir de Brasília com no máximo 01 escala, capaz de comutar-se de versão passageiros e de carga com facilidade e equipada com capacidade de remoção aeromédica de paciente estabilizado, homologada pela ANAC para operação no Brasil, e cujos fabricantes mantenham representantes com escritórios de trabalho no país e oficinas de manutenção homologadas pela ANAC, para que não haja prejuízo nas qualidades pretendidas para o equipamento de dotação da PRF.

### 2.9.3. **DA RELAÇÃO DEMANDA X NECESSIDADE**

2.9.3.1. Os quantitativos de aeronaves de asa fixa foram estabelecidos da seguinte forma:

- a) Histórico de operações realizadas;
- b) Futuras Operações;
- c) Extensão territorial;
- d) Quantidade de bases de Operações Aéreas da PRF;
- e) Quantidade de servidores da PRF;
- f) Efetivo de tripulantes;
- g) Acréscimo de tripulantes nos próximos anos;

## 3. **CLASSIFICAÇÃO DOS BENS COMUNS**

3.1. A aeronave a ser adquirida enquadra-se na classificação de bens comuns, nos termos da Lei nº 10.520, de 2002, do Decreto nº 3.555, de 2000, e do Decreto nº 5.450, de 2005, posto que constituem-se em produtos disponíveis no mercado. Salienta-se que as especificações técnicas dispostas neste Termo de Referência apresentam todas as informações necessárias à confecção do objeto.

3.2. Por se tratar de bem comum, e visando a ampliação da competitividade e maior economia ao Erário, a modalidade adotada será definida pela Autoridade Competente podendo ser o pregão internacional.

## 4. **ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS MÍNIMAS, TREINAMENTO DA TRIPULAÇÃO E SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO E APOIO.**

4.1. As especificações técnicas mínimas estão descritas no Anexo I, as exigências para treinamento da tripulação no Anexo II, e os serviços de manutenção e apoio a serem fornecidos com a aeronave estão contidas no Anexo IV.

## 5. **VALOR ESTIMADO**

5.1. O valor máximo admissível na licitação será estabelecido pela área competente do órgão, após pesquisa de mercado junto às empresas do ramo, e será informada em anexo próprio do Edital.

## 6. **CRITÉRIOS DE ACEITAÇÃO DA PROPOSTA E HABILITAÇÃO**

6.1.

## 6.2. DA DOCUMENTAÇÃO PARA HABILITAÇÃO TÉCNICA

6.2.1. A empresa licitante deverá apresentar Atestado de Capacidade Técnica - ACT, expedido por pessoa jurídica de direito público ou privado, que comprove que a LICITANTE já tenha fornecido ao menos 30% (trinta por cento) do quantitativo total do item licitado para qual apresentou proposta.

6.2.2. Em atendimento ao disposto no item anterior, serão aceitos atestados de fornecimento de produtos similares ou compatíveis aos especificados no Termo de Referência.

6.2.3. Será aceito o somatório de ACTs das empresas reunidas em consórcio, observado o disposto no subitem anterior. Para a comprovação da capacidade técnica descrita no item 6.2.1, será aceita a soma de ACTs, desde que cada um dos atestados atenda às características mínimas descritas para cada item da proposta, conforme exposto acima, e estejam compreendidos em período não superior a 1 ano, visando assegurar capacidade de produção e fornecimento do material pela empresa.

6.2.3.1. Será permitida a participação de empresas reunidas em consórcios, visando a ampliação da concorrência no certame. Por se tratar de licitação internacional essa possibilidade permitirá que empresas estrangeiras se consorciem com empresas nacionais para melhor execução das obrigações decorrentes do contrato, em especial as que envolvam serviços a serem realizados no país.

6.2.4. Caso os atestados não contenham todas as informações necessárias à comprovação das exigências mínimas estabelecidas para o item, poderá complementá-los por outro meio idôneo, tais como contratos registrados e notas fiscais, sendo facultado ao pregoeiro a realização de diligências.

## 7. DA VIGÊNCIA DO CONTRATO

7.1. O prazo de vigência do contrato será de vinte e quatro meses, acrescidos dos prazos necessários para a cobertura da garantia e demais obrigações acessórias e remanescentes do contrato.

## 8. DO PRAZO E LOCAL PARA ENTREGA

8.1. O prazo de entrega da aeronave será contado da data da publicação do contrato, de acordo com o cronograma de fabricação apresentado pela contratada, tendo como limite DOZE meses.

8.2. O local de entrega será o Aeroporto Internacional de Brasília (ICAO SBBR, IATA BSB) – Juscelino Kubitschek, Brasília – Brasil – Hangar da Polícia Rodoviária Federal – Lotes 40/41, sendo recebida nos termos do inc. II do art. 73 da Lei nº 8.666/93, por Comissão Específica designada pelo Diretor-Geral ou Coordenador-Geral de Administração do Departamento de Polícia Rodoviária Federal do Ministério Extraordinário da Segurança Pública.

## 9. DA FISCALIZAÇÃO E ACOMPANHAMENTO

9.1. A Administração designará comissão específica para acompanhamento e recebimento do objeto, ao qual deverão ser reportadas todas as ocorrências de execução do contrato, sendo comunicadas ao Coordenador-Geral de Administração do Departamento de Polícia Rodoviária Federal para eventuais medidas necessárias.

9.2. A contratada sujeitar-se-á a mais ampla e irrestrita fiscalização por parte do fiscal do contrato designado para acompanhar e fiscalizar as ações realizadas no âmbito do contrato.

9.3. A fiscalização e acompanhamento realizado pela Administração não isenta a contratada da boa e regular execução do contrato, nem de provocação de medidas necessárias à adequada consecução do objeto nos termos contratados.

## 10. DO RECEBIMENTO

10.1. O O objeto será recebido por Comissão Específica, designada pelo Diretor-Geral ou pelo Coordenador-Geral de Administração do Departamento de Polícia Rodoviária Federal, e se dará:

10.1.1. Provisoriamente, para efeito de posterior verificação da conformidade dos equipamentos com as especificações;

10.1.2. Definitivamente, após a verificação da qualidade e quantidade dos equipamentos e consequente aceitação da integralidade do objeto, inclusive quanto às obrigações acessórias exigíveis em prazo.

- 10.1.3. Para o recebimento provisório será lavrado o respectivo Termo de Recebimento Provisório, circunstanciado, assinado pela Comissão e por preposto da contratada, indicando todas as características do processo de recebimento.
- 10.1.4. O Termo de Recebimento Provisório deverá compor-se das respectivas Notas Fiscais/Faturas Comerciais ou no caso de importações procedentes de contratada estrangeira da fatura pró-forma (*proform invoice*).
- 10.1.5. A contratada, se estrangeira, deverá comunicar à Contratante, *com antecedência mínima de 15 (quinze) dias úteis antes do embarque* que o objeto encontra-se apto a verificação de conformidade.
- 10.1.6. O recebimento provisório será efetuado em, no máximo, 15 (quinze) dias úteis a contar da data da colocação do avião à disposição da Comissão para conferência de todos os equipamentos e acessórios da aeronave, para posterior verificação da conformidade com a especificação exigida.
- 10.1.7. No caso de empresa ou sociedade estrangeira, o recebimento provisório se dará antes do embarque ou voo da aeronave do país de origem para o Brasil, no local de fabricação/montagem da aeronave, observado o prazo informado no subitem 13.1.6.
- 10.1.8. O Recebimento Definitivo, será em até 10 (dez) dias contados a partir da entrega da aeronave no Brasil e após a verificação da qualidade e quantidade dos equipamentos e materiais e consequente aceitação do objeto, cabendo à Contratada disponibilizar as condições necessárias para a verificação e teste dos equipamentos.
- 10.1.9. Não se incluem no Recebimento Definitivo a assistência técnica e garantia técnica, bem como as demais obrigações acessórias do contrato não exigíveis em prazo como *conditio sine qua non* para este recebimento.
- 10.1.10. A contratada obriga-se a prestar o objeto dentro dos prazos estipulados nos subitens 11 do Termo de Referência, de acordo com as especificações descritas, sendo de sua inteira responsabilidade a substituição dos mesmos quando constatado por Comissão de Recebimento do Departamento de Polícia Rodoviária Federal, no seu recebimento ou após o recebimento, não estarem em conformidade com as referidas especificações, garantida a faculdade de troca, com ônus às expensas exclusivas da contratada.
- 10.1.11. Os ensaios, testes, homologações, registros e demais provas exigidos por normas técnicas oficiais para a boa execução do objeto do contrato correrão por conta da contratada, caso seja necessário.
- 10.1.12. Recebido o objeto se, a qualquer tempo, durante a sua utilização normal, vier a se constatar discrepância com as especificações, proceder-se-á a imediata substituição ou correção do mesmo dentro do prazo de reposição de 90 (noventa) dias consecutivos contados da notificação pela contratada; mantendo-se os direitos da Administração em razão de evicção ou vícios redibitórios.
- 10.1.13. O recebimento pelo contratante não modifica, restringe ou elide a plena responsabilidade da contratada de executar o objeto de acordo com as condições contidas no Termo de Referência e na proposta da contratada, nem invalida qualquer reclamação que o contratante venha a fazer em virtude de posterior constatação de unidade defeituosa ou fora de especificação, garantida a faculdade de troca.
- 10.1.14. O recebimento provisório ou definitivo não exclui a responsabilidade civil ou ético-profissional pela execução do contrato, inclusive quanto às obrigações acessórias.
- 10.1.15. A Comissão rejeitará, no todo ou em parte, o objeto que estiver em desacordo com o contrato e instrumentos vinculados.
- 10.1.16. Toda a documentação referida deverá ser revertida em nome do Departamento de Polícia Rodoviária Federal, sendo a contratada ou seu representante legal no Brasil responsável pela respectiva obtenção nos órgãos competentes, seja no exterior ou no Brasil.
- 10.1.17. Segue abaixo o cronograma sugestivo para todas as ações de adequação até a entrega definitiva da aeronave:

Etapa	Descrição	Atividade predecessora	Responsável	Prazo máximo em dias
A	Emissão de Nota de Empenho e contratação de Carta de Crédito	--	Contratante	--
B	Assinar contrato.	A	Contratada e Contratante	5
C	Disponibilizar à contratada os dados necessários para o início da	B	Contratante	5

	execução.			
D	Realizar treinamento, produzir e disponibilizar aeronave relacionada no contrato.	C	Contratada	270
E	Inspeção visual e a verificação da conformidade no local de fabricação.	D	Contratante	20
F	Expedir o Relatório com o resultado da inspeção visual, verificação da conformidade e Termo de Recebimento Provisório.	E	Contratante	5
G	Embarque ou voo da aeronave para o Brasil.	F	Contratada	10
H	Realizar o Desembaraço Aduaneiro	G	Contratada e Contratante	20
I	Providenciar Registro brasileiro definitivo e as demais documentações exigidas pela legislação aeronáutica brasileira em plenas condições de aeronavegabilidade.	H	Contratada	20
J	Expedir Termo de Recebimento Definitivo	I	Contratante	10

10.2. As despesas decorrente do armazenamento e desembaraço alfandegário serão de responsabilidade da Contratada, durante todo o período necessário para os recebimentos provisório e definitivo.

10.3. Os bens poderão ser rejeitados, no todo ou em parte, quando em desacordo com as especificações constantes neste Termo de Referência e na proposta, devendo ser substituídos ou ajustados no prazo de até 90 (noventa) dias, a contar da notificação da contratada, às suas custas, sem prejuízo da aplicação das penalidades.

10.4. O recebimento provisório ou definitivo do objeto não exclui a responsabilidade da contratada pelos prejuízos resultantes da incorreta execução do contrato.

## 11. DAS OBRIGAÇÕES DA CONTRATADA

a) Responsabilizar-se pelos danos causados a qualquer agente, que sejam provenientes de falha no funcionamento, redução em níveis de proteção ou segurança, de problemas funcionais apresentados em decorrência de alteração e/ou falha de projeto, de alteração da destinação ou de sua finalidade que vise adaptar, reduzir custo, ou auferir lucro indevido, seja por culpa ou dolo, sujeitando-se às sanções legais vigentes;

b) Arcar com qualquer prejuízo causado à Administração ou a terceiros por seus empregados durante a entrega do objeto contratado;

c) Aceitar, nas mesmas condições contratuais, os acréscimos e supressões que se fizerem necessárias, no montante de até 25% (vinte e cinco por cento) do valor inicial atualizado do Contrato, de acordo com o parágrafo primeiro do art. 65 da Lei nº 8.666/93;

d) executar fielmente o fornecimento, entregando o objeto contratado nas condições, prazo e quantidades pactuadas, de acordo com as exigências constantes deste Termo de Referência;

e) cumprir as orientações do contratante quanto ao desempenho do fornecimento do objeto;

f) comunicar o contratante, com antecedência, os motivos que, eventualmente, impossibilitem o fornecimento no prazo estipulado;

g) comunicar o contratante qualquer irregularidade ocorrida ou observada durante o fornecimento.

h) manter o sigilo de informações fornecidas pela contratante e declaradas como “restritas” pela contratante;

- i) acatar todas as exigências do contratante, sujeitando-se à sua ampla e irrestrita fiscalização, nos limites do contrato, prestando os esclarecimentos solicitados e atendendo as reclamações formuladas;
- j) Possuir assistência técnica capacitada para realizar a garantia para os casos de defeitos de fábrica ou fabricação constatados no equipamento, que possam ser corrigidos e não acarretem risco na sua utilização, no prazo de 60 (sessenta) dias consecutivos, após seu recebimento na assistência técnica autorizada, podendo ser prorrogado a critério da Administração desde que devidamente justificado e sem ônus para o contratante. Salvo se constatada a indevida utilização do equipamento pelo operador final, caso fortuito ou força maior;
- k) Substituir o objeto contratado, desde que comprovada a impossibilidade ou impropriedade de sua manutenção técnica, para os casos de defeitos de fábrica ou fabricação constatados na utilização do equipamento, sem qualquer ônus para o contratante, que necessite de importação, no prazo de reposição de 90 (noventa) dias consecutivos após a emissão das licenças, declarações e certificados de importação, assim como os demais trâmites alfandegários;
- l) Responsabilizar-se pelos encargos trabalhistas, previdenciários, fiscais e comerciais resultantes da execução do contrato, inclusive, com pessoal utilizado na execução do fornecimento ou na prestação dos serviços de assistência técnica, que não terá qualquer vínculo empregatício com a Contratante;
- m) Responder por todos e quaisquer ônus referentes ao fornecimento do objeto do contrato, tais como fretes, impostos, seguros, taxas, encargos sociais e obrigações trabalhistas e civis, decorrentes do objeto do presente contrato, renunciando expressamente qualquer vínculo de solidariedade, ativa ou passiva, com a Polícia Rodoviária Federal;
- n) Manter um representante em contato direto e constante com o contratante, durante a execução do contrato, após para aquisição de peças de reposição e de acessórios;
- o) Dar prioridade de atendimento nas solicitações da PRF, no tocante ao fornecimento e à garantia durante a vigência do Contrato;
- p) Garantir o fornecimento de peças de reposição e acessórios serviços de assistência técnica para o objeto durante o prazo mínimo de 5 (cinco) anos, após o término da garantia contratual, inclusive os o fornecimento de acessórios, com ônus para a Contratante;
- q) Indicar o representante no Brasil, incluindo a empresa estrangeira que não funcione no país, de assistência técnica autorizada para manutenção do objeto do contrato;
- r) Estar em situação regular com os documentos exigidos pelo Sistema de Cadastramento Unificado de Fornecedores – SICAF, como condição para pagamento de notas fiscais/faturas, cuja obrigação de regularização dos documentos exigidos é exclusiva da contratada, e no caso de empresa ou sociedade estrangeira que não funcione no Brasil, apresentar tanto para efeito de contratação quanto do pagamento, qualquer documento exigido na fase de habilitação que esteja com validade legal;
- s) Indicar e/ou credenciar o despachante aduaneiro no SISCOMEX, no caso de empresa ou sociedade estrangeira que não funcione no Brasil, caso seja necessário;
- t) Entregar um manual de usuário no idioma inglês ou traduzido para o idioma português, conforme descrição técnica do Anexo I; e
- u) Firmar o prazo de garantia descrito no item 17 do Termo de Referência;
- v) Realizar o treinamento descrito no Anexo II do Termo de Referência.
- w) Entregar a aeronave completa e em plenas condições de voo no local estabelecido;
- x) Apresentar, na entrega da aeronave, certificados de aeronavegabilidade referente ao ano da entrega, com matrícula nacional definitiva;
- y) Entregar a proposta de grafismo da aeronave a ser definido pela Contratante no prazo de 15 dias a partir de apresentação de proposta de grafismo pela contratada, devendo a instalação de todos equipamentos ser submetida previamente à aprovação do Contratante nos mesmos prazos;
- z) Elaborar o cronograma de montagem da aeronave e apresentá-lo à comissão de recebimento e ao fiscal do contrato, no prazo de 15 dias da publicação do contrato;
- aa) Disponibilizar o acesso à linha de montagem para a comissão de recebimento, quando solicitado, a partir da data proposta para início da fabricação da aeronave no cronograma;

## 12. DAS OBRIGAÇÕES DA CONTRATANTE

12.1. São obrigações da Contratante:

12.1.1. receber o objeto no prazo e condições estabelecidas no Edital e seus anexos;

12.1.2. verificar minuciosamente, no prazo fixado, a conformidade dos bens recebidos provisoriamente com as especificações constantes do Edital e da proposta, para fins de aceitação e recebimento definitivo;

12.1.3. comunicar à Contratada, por escrito, sobre imperfeições, falhas ou irregularidades verificadas no objeto fornecido, para que seja substituído, reparado ou corrigido;

12.1.4. acompanhar e fiscalizar o cumprimento das obrigações da Contratada, através de comissão/servidor especialmente designado;

12.1.5. efetuar o pagamento à Contratada no valor correspondente ao fornecimento do objeto, no prazo e forma estabelecidos no Edital e seus anexos;

12.2. A Administração não responderá por quaisquer compromissos assumidos pela Contratada com terceiros, ainda que vinculados à execução do presente Termo de Contrato, bem como por qualquer dano causado a terceiros em decorrência de ato da Contratada, de seus empregados, prepostos ou subordinados.

12.3. A Administração realizará pesquisa de preços periodicamente, em prazo não superior a 180 (cento e oitenta) dias, a fim de verificar a vantajosidade dos preços registrados em Ata.

12.4. Designar Comissão ou Servidor para atuar como despachante aduaneiro caso necessário.

12.4.1. O despachante aduaneiro poderá recorrer ao auxílio de empresa ou profissional especializado em despacho aduaneiro a ser disponibilizado pela contratada.

## 13. DA SUBCONTRATAÇÃO

13.1. Não será admitida a subcontratação do objeto licitatório.

## 14. ALTERAÇÃO SUBJETIVA

14.1. É admissível a fusão, cisão ou incorporação da contratada com/em outra pessoa jurídica, desde que sejam observados pela nova pessoa jurídica todos os requisitos de habilitação exigidos na licitação original; sejam mantidas as demais cláusulas e condições do contrato; não haja prejuízo à execução do objeto pactuado e haja a anuência expressa da Administração à continuidade do contrato.

## 15. DAS SANÇÕES ADMINISTRATIVAS

15.1. Comete infração administrativa nos termos da Lei nº 8.666, de 1993 e da Lei nº 10.520, de 2002, quem:

15.1.1. inexecutar total ou parcialmente qualquer das obrigações assumidas em decorrência da contratação;

15.1.2. ensejar o retardamento da execução do objeto;

15.1.3. falhar ou fraudar na execução do contrato;

15.1.4. comportar-se de modo inidôneo;

15.1.5. cometer fraude fiscal;

15.1.6. não manter a proposta;

15.1.7. convocado dentro do prazo de validade da sua proposta, não celebrar o contrato, deixar de entregar ou apresentar documentação falsa exigida para o certame.

15.2. A Contratada que cometer qualquer das infrações discriminadas no subitem acima ficará sujeita, sem prejuízo da responsabilidade civil e criminal, às seguintes sanções:

15.2.1. advertência por faltas leves, assim entendidas aquelas que não acarretem prejuízos significativos para a Contratante;

15.2.2. Multa moratória conforme descrito abaixo:

I - Até o vigésimo dia de atraso, aplicar-se-á o percentual de 0,2% ao dia sobre o valor da proposta ou da etapa a ser adimplida até a data do efetivo cumprimento.

II - Do vigésimo primeiro ao quadragésimo dia de atraso, aplicar-se-á o percentual de 0,3% ao dia sobre o valor da proposta ou da etapa a ser adimplida até a data do efetivo cumprimento.

III - Do quadragésimo primeiro ao sexagésimo dia de atraso, aplicar-se-á o percentual de 0,5% ao dia sobre o valor da proposta ou da etapa a ser adimplida até a data do efetivo cumprimento.

15.2.3. multa compensatória de 20 % (vinte por cento) sobre o valor total do contrato, no caso de inexecução total do objeto;

15.2.4. em caso de inexecução parcial, a multa compensatória, no mesmo percentual do subitem acima, será aplicada de forma proporcional à obrigação inadimplida;

15.2.5. impedimento de licitar e contratar com a União com o consequente descredenciamento no SICAF pelo prazo de até cinco anos;

15.2.6. declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a Administração Pública, enquanto perdurarem os motivos determinantes da punição ou até que seja promovida a reabilitação perante a própria autoridade que aplicou a penalidade, que será concedida sempre que a Contratada ressarcir a Contratante pelos prejuízos causados.

15.3. Também ficam sujeitas às penalidades do art. 87, III e IV da Lei nº 8.666, de 1993, a Contratada que:

15.3.1. tenha sofrido condenação definitiva por praticar, por meio dolosos, fraude fiscal no recolhimento de quaisquer tributos;

15.3.2. tenha praticado atos ilícitos visando a frustrar os objetivos da licitação;

15.3.3. demonstre não possuir idoneidade para contratar com a Administração em virtude de atos ilícitos praticados.

15.4. A aplicação de qualquer das penalidades previstas realizar-se-á em processo administrativo que assegurará o contraditório e a ampla defesa à Contratada, observando-se o procedimento previsto na Lei nº 8.666, de 1993, e subsidiariamente a Lei nº 9.784, de 1999.

15.5. A autoridade competente, na aplicação das sanções, levará em consideração a gravidade da conduta do infrator, o caráter educativo da pena, bem como o dano causado à Administração, observado o princípio da proporcionalidade.

15.6. As penalidades serão obrigatoriamente registradas no SICAF.

## 16. DO PAGAMENTO

16.1. Em atendimento ao disposto pelos incisos IX e XIV do art. 40 da Lei nº 8.666/93 e pelo art. 63 da Lei nº 4.320/64, o pagamento será efetuado na seguinte forma:

16.1.1. Primeira Parcela = 40% (quarenta por cento) do valor contrato, para efeitos de cumprimento da reserva de posição, mediante a apresentação de seguro de pagamento no mesmo valor, tendo como beneficiário direto o contratante e vinculado ao adimplemento da entrega da aeronave por aceite do contratante, em até 20 (vinte) dias da apresentação do seguro de pagamento pela contratada (ANEXO IV do Termo de Referência), consoante o disposto pela alínea “e” do inc. XIV do art. 40 da Lei nº 8.666/93;

16.1.2. Segunda Parcela = 30% (trinta por cento) do valor contratado, após o recebimento provisório e consequente aceitação provisória pela contratada, mediante a apresentação de seguro de pagamento no mesmo valor, tendo como beneficiário direto o contratante e vinculado ao adimplemento da entrega da aeronave por aceite do contratante, em até 20 (vinte) dias da apresentação do seguro de pagamento pela contratada (ANEXO IV do Termo de Referência), consoante o disposto pela alínea “e” do inc. XIV do art. 40 da Lei nº 8.666/93;;

16.1.3. Terceira Parcela = 30% (trinta por cento) restantes do valor contratado, após o recebimento definitivo e consequente aceitação definitiva pela contratada;

16.2. Caso a contratada não apresente o seguro pagamento no prazo de 30 (trinta) dias da contratação para a primeira parcela e 30 dias após o recebimento provisório, para a segunda parcela, o pagamento será realizado em parcela única, após o recebimento definitivo da aeronave e consequente aceitação;

16.3. O Pagamento será realizado de acordo com as diretrizes da Política Monetária e do Comércio Exterior, após apresentação das faturas e emissão do Termo de Recebimento Definitivo pela Comissão de Fiscalização, considerando-se especialmente o atendimento ao disposto no item relativo ao controle da execução, caput e §3º do art. 42 da Lei nº 8.666, de 1993, a Lei nº 4.320, de 1964, a Lei nº 10.192, de 2001, c/c Decreto-lei nº 857, de 1969, na seguinte forma:

16.3.1. PARA O CASO DE PROPOSTA DE PREÇOS EM MOEDA BRASILEIRA (Real), o pagamento será realizado por meio crédito em conta bancária; situação em que o proponente deverá fornecer todas as informações para a emissão da respectiva ordem de pagamento e/ou crédito documentário, conforme o caso, pelo banco emissor (issuing bank).

16.3.2. PARA O CASO DE PROPOSTA DE PREÇOS EM MOEDA ESTRANGEIRA (Dólar Americano ou Euro), o pagamento será efetuado por meio de Carta de Crédito Internacional emitida pelo Banco do Brasil S/A e garantida por banco de primeira linha indicado pelo licitante, nos termos da legislação em vigor, cuja validade corresponderá ao prazo de entrega do objeto licitado e sua liberação para pagamento ocorrerá mediante comunicação a ser feita ao emissor, após a emissão do Termo de Recebimento Definitivo pela PRF.

16.3.3. O pagamento da Carta de Crédito feito a licitante brasileira será efetuado em Reais (R\$), mediante conversão pela taxa de câmbio, de compra, vigente para moeda estrangeira segundo o valor disponibilizado pelo Sistema de Informações do Banco Central do Brasil - SISBACEN, Boletim de Fechamento, no dia útil imediatamente anterior à data do efetivo pagamento.

16.3.4. Todas as despesas referentes a emissão de ordem de pagamento e/ou crédito documentário, ou à contratação da carta de crédito (abertura, aviso, negociação e demais despesas decorrentes), ou ainda referentes à renovação da Carta de Crédito, inclusive as referentes ao aumento da taxa cambial, no caso de atraso de adimplemento atribuível à Contratada, serão por ela custeadas.

16.4. Todas as operações financeiras serão efetivadas por meio do Banco do Brasil S/A.

16.4.1. O efetivo pagamento e liquidação serão considerados, PARA O CASO DE OPÇÃO DE CRÉDITO BANCÁRIO, com o depósito dos valores devidos pela Contratante em conta bancária do CONTRATADO;

16.4.2. PARA O CASO DE OPÇÃO DE CARTA DE CRÉDITO, o efetivo pagamento e liquidação serão considerados com a autorização para o banco garantidor efetivar o pagamento ao beneficiário.

16.5. Para efeito de pagamento para licitantes brasileiros, deverá ser comprovada a situação regular e válida no cadastro do SICAF da Contratada.

16.6. No caso da contratada estrangeira, toda a documentação equivalente apresentada na fase de habilitação deverá ter validade quando da realização do pagamento ou apresentação de documentação comprobatória da manutenção das condições de habilitação. Caso contrário, a Contratante notificará a contratada para que sejam sanadas as pendências no prazo de 30(trinta) dias, prorrogáveis por igual período mediante justificativa da contratada aceita pela Contratante. Findo este prazo sem que haja a regularização por parte da contratada, ou apresentação de defesa aceita pela Contratante, fatos estes que, isoladamente ou em conjunto, caracterizarão descumprimento contratual, e a contratada sujeita às sanções administrativas previstas no Contrato.

16.6.1. Na hipótese de atraso do pagamento cuja nota fiscal foi devidamente atestada e protocolada, em que a CONTRATADA não haja concorrido em motivo para tanto, o valor devido será atualizado financeiramente, a partir do 1º dia útil após a data limite estipulada até a data do efetivo pagamento, mediante a aplicação da seguinte fórmula:

$EM = I \times N \times VP$ , onde:

EM = Encargos Moratórios pagamento

VP = Valor da parcela em atraso

$I = \text{Índice de atualização financeira diária} = TX/365 = 0,06/365 = 0,00016438$

TX = Taxa anual de 6%.

16.7. Nenhum pagamento será efetuado à CONTRATADA enquanto pendente de liquidação qualquer obrigação que lhe for imposta, em virtude de penalidade ou inadimplência, sem que isso gere direito ao pleito de reajustamento de preços ou correção monetária, quando for o caso.

16.8. Caso haja multa por inadimplemento contratual, serão adotados os seguintes procedimentos:

16.8.1. A multa será descontada da garantia do respectivo contratado, caso tenha sido exigida, e se o valor da mesma for superior ao da garantia prestada, além da perda desta, responderá o contratado pela sua diferença a qual será descontada dos pagamentos eventualmente devidos pela Administração.

16.8.2. Se o valor da multa for superior ao valor devido pelo fornecimento do objeto licitado, responderá a CONTRATADA pela sua diferença, a qual será descontada dos pagamentos eventualmente devidos pela Administração, ou ainda, quando for o caso, descontado da garantia contratual.

16.9. Os preços propostos serão fixos e irrevogáveis.

16.10. Previamente ao pagamento será verificada a manutenção das condições de habilitação da CONTRATADA;

16.11. No caso de contratadas brasileiras, será retida na fonte, quando do pagamento, os tributos elencados na Instrução Normativa Conjunta SRF/STN/SFC nº 480, de 15 de dezembro de 2004, da Secretaria da Receita Federal, ou de norma superveniente emitida por Órgão competente.

16.12. Se na data da liquidação da obrigação por parte da CONTRATANTE restar demonstrada qualquer irregularidade em relação aos documentos exigidos para pagamento, a contratada deverá apresentar, no prazo estabelecido pela CONTRATANTE, a sua regularização, sob pena de suspensão dos pagamentos devidos,



reiniciando-se o prazo para pagamento somente após sanada a irregularidade, sendo que a CONTRATADA se obriga a comunicar tal situação à CONTRATANTE.

16.13. As despesas decorrentes da abertura do crédito documentário junto ao Banco do Brasil S/A, quando houver, incluindo todas as taxas internas e externas, serão de responsabilidade da Contratada, salvo na hipótese de necessidade de prorrogação e alteração da carta de crédito documentário para a qual a Contratante tenha dado causa, casos em que as despesas decorrentes estarão a cargo da Contratante.

## 17. DA GARANTIA TÉCNICA

17.1. A contratada deverá prover garantia total mínima de 24 meses ou 1.000 horas de voo, o que ocorrer primeiro, não pro-rateadas, para a aeronave e **todos seus equipamentos**, e a manutenção corretiva correspondente à garantia técnica ofertada, disponibilizando o fornecimento de materiais de consumo e serviços correlatos.

17.2. As manutenções corretivas não cobertas pela garantia, decorrentes de discrepâncias a que a Contratante tenha dado causa, serão por ela custeadas (operador da aeronave), desde que constatada sua responsabilidade por meio de laudo técnico nos termos do subitem 4.4. deste Termo de Referência.

17.3. O prazo de 24 meses a que se refere o item 17.1 ficará suspenso pelo mesmo período em que a aeronave permanecer inoperante em decorrência do serviço de garantia técnica, mantendo-se inalterado o limite de 1000 horas de voo.

17.4. A garantia técnica exigida deverá ser apresentada através de declaração expressa do fabricante contendo claramente as exigências estabelecidas e as condições de sua execução, firmada pelo fabricante ou seu representante legal no Brasil, e acompanhada dos respectivos documentos de delegação de poderes, tradução juramentada, notarização e consularização, conforme aplicável.

17.5. A garantia técnica contra quaisquer defeitos de fabricação será considerada a partir da data de recebimento definitivo da aeronave, sendo composta de serviços de reparo ou reposição de peças e componentes mecânicos, aviônicos, elétricos e eletrônicos, de toda a aeronave e seus acessórios, salvo se constatada e comprovada a indevida utilização do equipamento pela contratante, situação em que o ônus da prova de mau uso recairá sobre a contratada incluindo os custos para emissão de laudos técnicos e demais despesas relacionadas a constatação e comprovação da indevida utilização pela contratante.

17.6. As despesas relativas à movimentação de componentes portadores de defeito de fabricação, dentro do país ou do Brasil para o país de origem e do país de origem para o Brasil, incluindo, mas não se limitando a fretes, tributos, seguros, “*handling*”, taxas e emolumentos, bem como aquelas referentes ao envio das mesmas peças defeituosas para execução da garantia, durante o período de 24 meses ou 1.000 horas de voo, ou o que ocorrer primeiro, são de responsabilidade exclusiva da contratada.

## 18. TRANSLADO (TRANSPORTE) DA AERONAVE

18.1. Será de responsabilidade da contratada o traslado (transporte) da aeronave adquirida desde seu local de origem no país estrangeiro até o local de sua entrega definitiva no hangar da DOA/PRF no Aeroporto Internacional de Brasília, e todas as despesas referentes ao traslado deverão estar incluídas na proposta.

18.2. JUSTIFICATIVA: o traslado da aeronave desde a fábrica até o local de entrega definitiva é condição necessária, pois demanda procedimentos burocráticos no país de origem e de destino, com os quais os representantes da PRF não estão familiarizados. Demanda ainda toda uma logística especial, principalmente referentes a abastecimento e eventuais falhas técnicas que possam ocorrer e demandar providências ainda sob responsabilidade do fabricante ou fornecedor. Além disso, os tripulantes da DOA/PRF ainda não possuem a habilidade e experiência para pilotagem do equipamento nem as habilitações necessárias para realização de voo internacional.

## 19. DA DOCUMENTAÇÃO DA AERONAVE

19.1. A aeronave adquirida deverá ser entregue com seu registro brasileiro definitivo e as demais documentações exigidas pela legislação aeronáutica brasileira em plenas condições de aeronavegabilidade.

19.2. Disponibilizar, impresso e/ou digital, a documentação técnica especializada, abrangendo todos os aspectos técnicos, funcionais e operacionais necessários à completa e correta operação e manutenção da aeronave, motor, acessórios e equipamentos, mantendo o serviço de atualização durante o período de cinco anos. Disponibilizar acesso às publicações técnicas e de manutenção da célula, motores, hélices e componentes por um período não inferior a 5 (cinco) anos, no mínimo.

19.3. A aeronave deverá ainda ser entregue com Apólice de Seguro de Responsabilidade de Explorador (RETA), com validade de 01 (um) ano, a contar da data de emissão do Certificado de Aeronavegabilidade brasileiro.

**20. IMPACTO AMBIENTAL**

20.1. Sobre os critérios de sustentabilidade ambiental na contratação de serviços pela Administração Pública Federal, conforme Art. 6º da INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 1, de 19 de janeiro de 2010, da SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO, a Contratante exigirá que a empresa Contratada adote as seguintes práticas de sustentabilidade na execução dos serviços:

- I - Adotar medidas para evitar o desperdício de energia e água tratada, conforme instituído no Decreto nº 48.138, de 8 de outubro de 2003;
- II - Dar a destinação correta a baterias, óleos e filtros descartados no processo de manutenção, segundo disposto na Resolução CONAMA nº 257, de 30 de junho de 1999;
- III - Desenvolver ou adotar manuais de procedimentos de descarte de materiais potencialmente poluidores, tais como sobre pilhas e baterias dispostas para descarte que contenham em suas composições chumbo, cádmio, mercúrio e seus compostos, aos estabelecimentos que as comercializam ou à rede de assistência técnica autorizada pelas respectivas indústrias, para repasse aos fabricantes ou importadores;
- IV - Separar resíduos como papéis, plásticos, metais, vidros e orgânicos para empresas de coleta apropriadas, respeitando as Normas Brasileiras – NBR publicadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas sobre resíduos sólidos;
- V - Separar e acondicionar em recipientes adequados para destinação específica as lâmpadas fluorescentes e frascos de aerossóis em geral, quando descartados;
- VI - Encaminhar os pneumáticos inservíveis abandonados ou dispostos inadequadamente, aos fabricantes para destinação final, ambientalmente adequada, tendo em vista que pneumáticos inservíveis abandonados ou dispostos inadequadamente constituem passivo ambiental, que resulta em sério risco ao meio ambiente e à saúde pública. Esta obrigação atende a Resolução CONAMA nº 258, de 26 de agosto de 1999.
- VII - Fornecer aos empregados os equipamentos de segurança que se fizerem necessários para a execução de serviços;
- VIII - Racionalizar o uso de substâncias potencialmente tóxicas/poluentes;
- IX - Substituição de substâncias tóxicas por outras atóxicas ou de menor toxicidade;
- X - Capacitar periodicamente os empregados sobre boas práticas de redução de desperdícios/poluição;
- XI - Utilizar lavagem com água de reuso ou outras fontes, sempre que possível (águas de chuva, poços cuja água seja certificada de não contaminação por metais pesados ou agentes bacteriológicos, minas e outros); e
- XII - Promover a reciclagem e destinação adequada dos resíduos gerados nas atividades de limpeza, asseio e conservação.

20.2. A comprovação do disposto acima poderá ser feita mediante apresentação de declaração da empresa, assinalando que cumpre os critérios ambientais exigidos. A Contratante poderá realizar diligências para verificar a adequação quanto às exigências.

**CARLOS ROGÉRIO DE OLIVEIRA COSTA**

Chefe da Divisão de Operações Aéreas

De acordo,

**FABIO ELISSANDRO CASSIMIRO RAMOS**

Coordenador do Comando de Operações Especializadas e de Fronteira

Aprovo o presente Termo de Referência com as justificativas constantes no item 2.

## ANTÔNIO VITAL DE MORAES JÚNIOR

Coordenador-Geral de Operações

Aeroporto Internacional Presidente Juscelino Kubitschek, Lotes 40/41 , Brasília / DF , CEP 71608-900 Telefone: (61) 2025-6901 - E-mail: @fax\_unidade@



**Referência:** Processo nº 08650.015142/2018-66



SEI nº 14130581



MINISTÉRIO EXTRAORDINÁRIO DA SEGURANÇA PÚBLICA  
POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL  
COORDENAÇÃO-GERAL DE OPERAÇÕES

**ANEXO I**

**TERMO DE REFERÊNCIA**

**CARACTERÍSTICAS GERAIS**

**1. GENERALIDADES**

1.1. A aeronave poderá ser nova ou usada, desde que seja revisada e com garantia de fábrica de dois anos, devendo ser entregue livre e desembaraçada para operação, com toda a necessária assessoria técnica por parte da contratada para a aeronave ser devidamente nacionalizada, registrada e matriculada junto ao Registro Aeronáutico Brasileiro, com Certificado de Aeronavegabilidade válido, sendo ainda:

1.1.1. Desembaraçada junto à autoridade aeronáutica do país de origem, com certificado de aeronavegabilidade para exportação válido.

1.1.2. Todos os requisitos mandatórios de aeronavegabilidade continuada, devidamente cumpridos e atualizados, inclusive os previstos para serem cumpridos no prazo de até 24 meses posteriores a data de entrega da aeronave para operação, o que inclui inspeções do programa de manutenção do fabricante da aeronave, motores, e demais componentes, revisões gerais de componentes controlados, além de crédito positivo de no mínimo 60%, de disponibilidade dos itens que possuem limite de vida (horas, ciclo, pouso, ou calendário), e o cumprimento de diretrizes de aeronavegabilidade e boletins de serviço mandatórios.

1.1.3. Em adição aos itens exigidos neste anexo, a CONTRATADA deverá entregar a aeronave com todos os equipamentos, acessórios e itens de série do mesmo modelo/versão ofertado no mercado, sendo vedada a sua remoção ou substituição, salvo para beneficiar com a inclusão de versões ou equipamentos mais modernos.

1.1.4. Os itens acima deverão correr totalmente por conta da empresa fornecedora do objeto, devendo os custos destas operações estar incluídos na proposta.

1.2. A aeronave deverá ser entregue de acordo com as normas e padrões da ANAC, atendendo aos requisitos dos RBHAs 21, 43, 45, 47 e 91, bem como toda legislação brasileira aplicável às características e finalidades de uso da aeronave em questão, principalmente sobre aeronavegabilidade, certificação, registro e matrícula, para voos VFR diurno e noturno, IFR diurno e noturno, e operações PBN (RNAV/GNSS) e RVSM, assim como os todos os requisitos especificados neste Termo de Referência. e nas exigências do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº23 (RBAC 23), homologada para operação no Brasil, pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.

1.3. Entregue com Apólice do seguro de responsabilidade de explorador e transportador aéreo – RETA, com validade de 01 ano, a contar da data de emissão do Certificado de Aeronavegabilidade brasileiro.

1.4. Possuir oficina homologada pela ANAC para manutenção da célula e seus componentes, dos motores e seus componentes, assim como dos sistemas aviônicos instalados, no Brasil e conforme RBAC 145, 145.59.

1.5. Todos os componentes, sistemas, acessórios, peças, partes, aviônicos e equipamentos eletrônicos instalados na aeronave devem ser homologados pela autoridade aeronáutica brasileira.

**ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS MÍNIMAS A SEREM CUMPRIDAS PELO FORNECEDOR E JUSTIFICATIVAS**

**2. CARACTERÍSTICAS BÁSICAS DA AERONAVE.**

- 2.1. Configurada para operar com 02 pilotos e 02 comissários (em assentos próprios, um próximo ao cockpit e o segundo no final do corredor) e com capacidade para transportar no mínimo 30 passageiros além de ter compartimento próprio de carga com capacidade para no mínimo 1000 kg dotado de rede de segurança reforçada e fitas de amarração;
- 2.2. Comprimento máximo da aeronave de 27 metros e envergadura máxima de 21 metros;
- 2.3. Peso máximo de decolagem de, no mínimo, 20.000 kg;
- 2.4. Escada própria para embarque de passageiros;
- 2.5. Dotada de APU com limitação de RPM máxima de 104%;
- 2.6. JUSTIFICATIVAS: Em função das missões previstas para a utilização da aeronave, suas características básicas devem contemplar a capacidade de transportar no mínimo 30 passageiros e a tripulação necessária para a segurança do voo, pelas mesmas razões seu peso máximo de decolagem deve estar nesse patamar de desempenho. O acesso à aeronave para esse quantitativo de passageiros deve ser feito por escada própria, aeronaves que não dispõem desse recurso precisam de apoio no solo em cada local de pouso. Com relação às medidas máximas de comprimento e envergadura da aeronave, estas se devem às restrições de estrutura física do Hangar da PRF e de sua taxiway de acesso (QQ) no Aeroporto de Brasília. Por fim, para esta categoria de aeronave é essencial que seja dotado de APU (Auxiliary Power Unit) para as partidas dos motores e operação dos sistemas elétricos, hidráulicos, de pressurização e ar condicionado no solo, e em situações de emergência em voo.

### **3. MOTORIZAÇÃO POR DOIS TURBOFAN COM 33.1 KN (8.300 LBS) DE POTÊNCIA MÍNIMA, DOTADOS DE FADEC, E ACOMPANHADOS DE LAUDO BOROSCÓPICO RECENTE.**

3.1. JUSTIFICATIVAS: Esse tipo de motor oferece confiabilidade, eficiência e velocidade ao avião. Atualmente é a tecnologia empregada na fabricação de motores de aeronaves de médio e grande porte. Os motores a reação tornam-se mais eficientes quanto maior for o nível de voo. Dentre as versões de motores empregados em aeronaves desta categoria é importante que o da aeronave da polícia seja a de maior potência (8.300 lbs) para o correto desempenho nas missões policiais, aeronaves para este quantitativo de passageiros podem vir equipadas com motores de menor potência o que não seria adequado para as operações policiais. O controle dos motores através dos FADECs (Full Authority Digital Engine Controls) é essencial para o correto uso e monitoramento deste tipo de motor nas aeronaves mais modernas. O laudo boroscópico exigido destina-se a garantir a boa condição dos motores.

### **4. SISTEMA DE PROTEÇÃO, DETECÇÃO, ALARME E EXTINÇÃO DE INCÊNDIO PARA OS MOTORES E APU.**

4.1. JUSTIFICATIVA: Promoção de segurança, uma vez que possibilita à tripulação agir no momento mais adequado para a extinção do incêndio em um dos motores ou do APU, na eventualidade remota de sinistro dessa natureza, e adoção das demais medidas de emergência previstas para a condução do voo e pouso em condições de segurança, além de ser item de série para a categoria da aeronave.

### **5. CABINE PRESSURIZADA, COM SISTEMA DE AQUECIMENTO INTERNO E AR CONDICIONADO.**

5.1. JUSTIFICATIVA: Trata-se de um sistema necessário e inerente às aeronaves a jato para possibilitar o voo em elevadas altitudes e proporcionar ambiente compatível com a vida e conforto para o transporte de passageiros, tripulantes e animais vivos durante operações, além do ar condicionado ser necessário também na fase de solo e momentos iniciais do voo em razão das altas temperaturas existentes no país.

### **6. SISTEMA COMPLETO DE DEGELO E DE PREVENÇÃO DE FORMAÇÃO DE GELO EM SUPERFÍCIES AERODINÂMICAS (ASAS, ESTABILIZADORES HORIZONTAL E VERTICAL), TURBINAS, PÁRA-BRISAS E SENSORES EXTERNOS DA AERONAVE.**

6.1. JUSTIFICATIVA: Itens imprescindíveis de segurança para o ambiente de operação, que compreende altitudes elevadas e áreas de formações meteorológicas passíveis de formação de gelo nas aeronaves. A formação de gelo nas superfícies aerodinâmicas e nos sensores externos da aeronave prejudicam sua performance, sustentação, atuação dos comandos de voo e leitura dos dados que alimentam os sistemas de bordo, gerando risco potencial de acidentes. Trata-se também de itens de série para a categoria de aeronave.

## 7. **DESEMPENHO DA AERONAVE.**

- 7.1. Alcance máximo de, no mínimo 1750 nm (3.243 km), com todos os assentos ocupados;
- 7.2. Teto de serviço de 37.000 pés;
- 7.3. Velocidade de máxima de cruzeiro de Mach 0.78
- 7.4. JUSTIFICATIVAS: O alcance de 3.243 km da aeronave com todos os assentos ocupados permite que haja o deslocamento de efetivo policial significativo desde Brasília até a capital mais remota do país com, no máximo uma escala técnica para fins regulamentares de autonomia. O teto de serviço permite que a maior parte dos voos seja feita acima das tempestades e do mau tempo e a velocidade de cruzeiro em 78% da velocidade do som (Mach 0.78) está intimamente relacionada ao alcance e à capacidade de pronta resposta que a aeronave irá proporcionar à PRF.

## 8. **HOMOLOGAÇÃO PARA VOOS VFR/IFR DIURNO E NOTURNO, PBN/RNAV E RVSM.**

8.1. Além de todos os equipamentos necessários para a homologação VFR/IFR diurno e noturno, PBN e RVSM, exigidos pela ANAC, a aeronave deve dispor (quando não redundantes com a homologação) de, no mínimo: 02 rádios VHF aeronáuticos para comunicação; 02 rádios VOR/ILS para navegação; 01 rádio DME para navegação; 01 ADF para navegação; 01 piloto automático; 02 sistemas de navegação por GPS com base de dados atualizada de aeródromos e fixos aeronáuticos do Brasil e contendo ainda os procedimentos de chegadas e saídas de terminal, de aeródromos, aerovias e demais procedimentos previstos para as regras de voo por instrumento e regras PBN; e 01 radar meteorológico compatível com apresentação nos displays da aeronave;

8.2. Os equipamentos para operações PBN (GNSS) na aeronave devem ter capacidade para, no mínimo, as seguintes categorias: RNAV 5, RNAV 2, RNAV 1, RNP 1 básica, RNP AR, RNP APCH e APV BARO VNAV.

8.3. JUSTIFICATIVAS: As missões policiais muitas vezes ocorrem de maneira intempestiva e muitas vezes no período noturno, necessitando opções que venham a transpor restrições de horário e meteorologia. A grande maioria dos voos realizados no cumprimento das missões de asa fixa ocorre sob regras de voo por instrumentos, ainda que haja condições favoráveis ao voo visual. Ressalta-se ainda que, para se voar no espaço aéreo superior as regras de voo por instrumentos são obrigatórias, destaque-se ainda que a necessidade da homologação para o espaço aéreo RVSM (Reduced Vertical Separation Minimum) é mandatória para os voos acima do nível 290 (29.000 pés) e que este é o ambiente típico do voo de aeronave a jato. O voo por instrumentos também possibilita decolagens e pousos com restrições de visibilidade durante mau tempo nos aeródromos homologados para este tipo de operação. Possibilita ainda um gerenciamento mais eficiente do voo por parte dos órgãos de controle de tráfego aéreo, agilizando o sequenciamento da aeronave nos procedimentos de decolagem, saída, chegada e pouso por instrumentos, ainda que as condições sejam favoráveis ao voo visual. A capacidade de realizar procedimentos PBN/RNAV é primordial uma vez que os procedimentos de voo por instrumentos convencionais tendem a serem substituídos por completo por sistemas de navegação por satélite. É importante ressaltar que, diante dos avanços tecnológicos, em um período de 10 (dez) anos as aeronaves que não tenham capacidade de execução dos procedimentos PBN/RNAV tornar-se-ão obsoletas.

## 9. **INSTRUMENTOS DO PAINEL E CABINE DE COMANDO DA AERONAVE.**

9.1. Deve estar dotado de 02 Primary Flight Display (PFD), 02 Multi-Function Display (MFD), 01 Engine Indication and Crew Alerting System (EICAS). Deve também dispor de 02 FMS para programação e inserção de dados pelos pilotos, sendo estes dotados de entrada USB para atualização de seu banco de dados. Além de um horizonte artificial "stand-by" de acordo com a homologação necessária para esta categoria de aeronave.

9.2. JUSTIFICATIVAS: Nas aeronaves modernas o conceito de "glass cockpit" é predominante para facilitar a visualização e reconhecimento das diversas variáveis de gerenciamento do voo, importante ressaltar que para a efetividade deste gerenciamento é essencial que a instrumentação seja duplicada na cabine. Com relação ao EICAS, este atua em conjunto com a FADEC permitindo o monitoramento das informações do motor pelos pilotos. Por fim, a exigência de 02 FMS destina-se a permitir a inserção de dados de navegação e do voo tanto pelo comandante quanto pelo copiloto, e a entrada USB é necessária para a atualização dos bancos de dados destes FMS, sendo que as versões mais antigas eram atualizadas via disquete.

**10. RADAR METEOROLÓGICO DE NO MÍNIMO 04 CORES INTEGRADO AOS DISPLAYS DO COCKPIT.**

10.1. JUSTIFICATIVA: Permite visualização antecipada de áreas de mau tempo que devem ser evitadas em todas as fases do voo, em especial quando da ocorrência de nuvens *Cumulonimbus* (CB), linhas de instabilidade e outras ameaças, possibilitando adoção de medidas evasivas e melhor gerenciamento da segurança de voo, principalmente em condições de baixa ou nenhuma visibilidade externa, além de ser equipamento mandatório para o ambiente de voo de aeronaves a jato. A apresentação das imagens do radar nos displays do cockpit permite uma melhor consciência situacional acerca das condições meteorológicas presentes na rota.

**11. PILOTO AUTOMÁTICO QUE PERMITA A AUTOMATIZAÇÃO DA EXECUÇÃO DOS PROCEDIMENTOS DE NAVEGAÇÃO ELETRÔNICA E POR SATÉLITE, EM VOO DE CRUZEIRO, SAÍDA, CHEGADA E APROXIMAÇÃO POR INSTRUMENTOS.**

11.1. JUSTIFICATIVA: Permite redução da carga de trabalho a bordo, possibilitando um melhor gerenciamento total do voo, além da realização de procedimentos de forma precisa e automatizada, o que representa maior segurança durante as operações.

**12. SISTEMA DE ALERTA E AVISO DE TRÁFEGO (TAS, TCAS, ACAS OU SEUS SIMILARES/ANÁLOGOS) INTEGRADO AOS DISPLAYS DO COCKPIT.**

12.1. JUSTIFICATIVA: Item indispensável para operação segura da aeronave, em especial em aeroportos e espaços aéreos não controlados, ainda comuns no país, ou em situações em que outras aeronaves deslocam-se pelo espaço aéreo sem comunicação com os órgãos de controle, também situações comuns, em especial nos interiores. A aeronave de asa fixa atualmente empregada pela DOA possui este recurso e seus tripulantes já se depararam com diversas situações de conflito de tráfego aéreo, alertadas e mitigadas pelos avisos deste equipamento de bordo. Sua maior finalidade é evitar conflitos que possam resultar em colisões ou risco severo de colisões entre as aeronaves. A integração das informações do sistema de prevenção de colisão aos displays do cockpit permite uma melhor consciência situacional acerca da presença de outros tráfegos que podem interferir na trajetória da aeronave, tornando a operação muito mais segura.

**13. SISTEMA ADS-B.**

13.1. JUSTIFICATIVA: o sistema ADS-B permite melhorias determinantes para a vigilância aérea ao permitir um maior número de amostras e mais parâmetros sobre as aeronaves do que é convencionalmente possível obter com o radar secundário. A ferramenta é também especialmente eficaz em áreas de terrenos montanhosos, característica geográfica em vários estados do país, onde a cobertura radar é limitada ou inexistente, já que alcança níveis de voos (altitudes) mais baixos, ao contrário dos radares. O sistema ADS-B incrementa significativamente a segurança da operação da aeronave, uma vez que o seu rastreamento torna-se mais preciso.

**14. SISTEMA DE ALERTA PARA EVITAR COLISÃO COM SOLO (EGPWS).**

14.1. JUSTIFICATIVA: Possibilita incremento da consciência situacional e da segurança de voo, através de alertas a respeito de proximidade com o terreno e relevo. Item de extrema importância para decolagens, aproximações e pousos por instrumentos em condições reais de falta de visibilidade externa e para prevenção de acidentes do tipo CFIT (Controlled Flight Into Terrain).

**15. SISTEMAS DE GRAVAÇÃO DE DADOS E DE VOZ (DATA RECORDER E COCKPIT VOICE RECORDER OU SEUS SIMILARES/ANÁLOGOS).**

15.1. JUSTIFICATIVA: Atendimento às exigências legais para a quantidade de passageiros exigida no objeto.

**16. TRANSMISSOR LOCALIZADOR DE EMERGÊNCIA (ELT) COM CAPACIDADE DE OPERAR EM 406 MHZ E 121.5 MHZ, COM POSSIBILIDADE DE ACIONAMENTO MANUAL, DEVIDAMENTE REGISTRADO E ATIVADO NO BRASIL PELA EMPRESA QUE FORNECER A AERONAVE.**

16.1. JUSTIFICATIVA: Obrigatoriedade do equipamento conforme RBHA 91.207 e promoção de segurança em caso de acidente ou pouso forçado. Em acidentes pode haver a necessidade de acionamento manual através de interruptor no painel quando não houver acionamento por impacto.

**17. SUPORTES PARA FIXAÇÃO DE DISPOSITIVO EFB - ELETRONIC FLIGHT BAG (IPAD, MODELO QUE VENDEU LICITAÇÃO REALIZADA PELA PRF, PROCESSO SEI Nº 08650.020616/2017-19) PARA CADA PILOTO.**

17.1. Devem ser compatíveis com o equipamento iPad Pro de 10,5", adquirido pela PRF em licitação, processo SEI nº 08650.020616/2017-19, cujas dimensões são 248,9x172,7x5,1 mm, peso de 0,48kg, que não interfira nos comandos de equipamentos instalados no manche, permita a livre movimentação dos manches em todo o seu curso normal, permita a visibilidade dos equipamentos e painéis da aeronave, tenha fixação firme e segura e que não seja comprometida durante manobras, turbulências e vibração natural da aeronave, permita rápida e fácil instalação e desinstalação.

17.2. JUSTIFICATIVA: Permitir a utilização e fixação dos EFB - *Electronic Flight Bag* (iPad Pro 10.5", modelo que venceu licitação realizada pela PRF, processo SEI nº 08650.020616/2017-19), conforme Instrução Suplementar 91-002 da ANAC, de maneira segura, nos manches da aeronave, possibilitar a fácil visualização das cartas aeronáuticas digitais e permitir que os tripulantes permaneçam com as mãos livres para operação dos sistemas e controles da aeronave.

**18. TOMADAS DE ENERGIA PARA CADA PILOTO PARA ALIMENTAÇÃO DE DISPOSITIVOS ELETRÔNICOS PORTÁTEIS, DO TIPO EFB- ELECTRONIC FLIGHT BAGS NO COCKPIT, E UMA TOMADA 110/220V NA PARTE DIANTEIRA DA CABINE DE PASSAGEIROS.**

18.1. JUSTIFICATIVA: Propiciar utilização a bordo de aparatos eletrônicos - EFB - *Electronic Flight Bags* - úteis ao voo e à missão, atualmente em fase avançada de adoção na atividade aérea, em substituição aos materiais em papel impresso, já obsoletos e em desuso, conforme a última revisão da IS 91-002 da Agência Nacional de Aviação Civil. A tomada na parte dianteira da cabine de passageiros destina-se a operação de equipamentos de limpeza e outros no solo.

**19. SISTEMA DE COMUNICAÇÃO INTERNA ENTRE CABINE DE PILOTOS E TRIPULAÇÃO DE CABINE, ALÉM DE SISTEMA DE COMUNICAÇÃO POR ALTO FALANTES COM OS PASSAGEIROS.**

19.1. JUSTIFICATIVA: Permitir que a tripulação possa se comunicar diretamente com os demais tripulantes para mensagens relacionadas a assuntos técnicos através da utilização deste sistema próprio, e permitir a comunicação com os passageiros por sistema de alto falantes para informações do voo ou instruções.

**20. CONFIGURAÇÃO INTERNA E ACABAMENTO EM MATERIAL RESISTENTE E COMPATÍVEL COM MISSÕES POLICIAIS DE TRANSPORTE DE EFETIVOS OPERACIONAIS.**

20.1. JUSTIFICATIVA: Dentre as principais atividades a serem executadas com a aeronave a ser adquirida, destaca-se o transporte de efetivos operacionais com seus equipamentos táticos (coletes balísticos, cinturões com coldres, armamento individual, porta-algema, lanterna tática e outros), os quais danificam de forma acelerada os revestimentos de poltronas na versão luxo. Com esta exigência, pretende-se que a aeronave não tenha poltronas tipo luxo, do contrário haveria danos significativos ao interior da aeronave e poltronas quando da utilização de equipamentos de emprego tático pelos passageiros embarcados.

**21. BANHEIRO INTERNO PARA USO DA TRIPULAÇÃO E PASSAGEIROS.**

21.1. JUSTIFICATIVA: Possibilitar a utilização de banheiro aos tripulantes e passageiros, em especial durante viagens mais longas, proporcionadas pela autonomia e alcance da aeronave.

**22. SAÍDAS DE AR CONDICIONADO E ILUMINAÇÃO INDIVIDUAIS.**

22.1. JUSTIFICATIVA: Possibilitar aos passageiros e tripulantes razoáveis condições de permanência a bordo. A iluminação interna é indispensável em operações noturnas, seja para embarque/desembarque de passageiros ou cargas. Também possibilita que os passageiros, em voo noturno, utilizem-se do tempo a bordo para desenvolvimento de atividades diversas como leitura e produção de textos e documentos, manuseio de seus pertences, equipamentos individuais, dispositivos eletrônicos etc. A iluminação nas posições da cabine de passageiros possibilita a realização de melhor acompanhamento e vigilância de pacientes enfermos e detentos a bordo da aeronave.



**23. PINTURA E GRAFISMOS DA AERONAVE A SER ENTREGUE, DE ACORDO COM O PADRÃO ADOTADO NO MANUAL DE IDENTIDADE VISUAL (MIV) DA PRF.**

23.1. JUSTIFICATIVA: Padronização de identificação visual de aeronaves da PRF de acordo com o MIV.

**24. MATERIAL DE EMERGÊNCIA PARA TODOS OS TRIPULANTES E PASSAGEIROS.**

24.1. Extintores de incêndio halogenado, do tipo portátil, com suporte de fixação na aeronave, peso bruto mínimo de 1,5 kg, peso líquido mínimo de 1,2 kg, garrafas de alumínio, para classes de fogo A, B e C, com capacidade extintora 5B:C, gás extintor do tipo Halon 1211, ou Halon 1301, ou Hexafluoropropano (HFC-236fa), ou combinação de gases, conforme IS20-003A da ANAC.

24.2. Coletes salva-vidas com sinalização luminosa e fluorescente para todos os ocupantes da aeronave.

24.3. Conjunto de sobrevivência na selva, homologado pela autoridade aeronáutica, que contemple a lotação máxima da aeronave (tripulação e passageiros) e que contenha, no mínimo, os seguintes itens:

24.3.1. Bolsas de lona ou material similar para acomodar todos os itens que compõem o kit de sobrevivência;

24.3.2. Isqueiros;

24.3.3. Facões com bainha, adequados para uso em ambiente de mata densa/selva;

24.3.4. Machadinhas com suporte para as cabines de pilotos e passageiros;

24.3.5. Serrotes;

24.3.6. Facas com bainha;

24.3.7. Acendedores de magnésio;

24.3.8. Espelhos sinalizadores;

24.3.9. Bússolas;

24.3.10. Pedras de amolar facas/facões;

24.3.11. Conjuntos de comprimidos de purificadores de água;

24.3.12. Apitos;

24.3.13. Sinalizadores pirotécnicos de uso diurno/noturno;

24.3.14. Unidades de sinalizadores fumígenos;

24.3.15. 50 (cinquenta) metros de cordão de paraquedas ou similar;

24.3.16. Pó marcador para ambiente aquático;

24.3.17. Fósforos;

24.3.18. Pacotes de balas de goma;

24.3.19. Protetores solar;

24.3.20. Repelentes de insetos;

24.3.21. Pacotes de sal;

24.3.22. Anzóis;

24.3.23. Pacotes de sopa desidratada;

24.3.24. Linhas de pesca;

24.3.25. Blocos de anotações;

24.3.26. Lanternas;

24.3.27. Manuais de sobrevivência em idioma português;

- 24.4. Conjunto de primeiros socorros contendo, no mínimo, os seguintes itens:
  - 24.4.1. Pacotes de algodão antisséptico (*swabs* de álcool);
  - 24.4.2. Ataduras simples ou adesiva (7,5 cm x 4,5 m);
  - 24.4.3. Ataduras triangulares com alfinetes de segurança;
  - 24.4.4. Compressas para queimaduras (10cm x 10 cm);
  - 24.4.5. Compressas estéreis (7,5 cm x 12 cm);
  - 24.4.6. Gazes estéreis (10,4 cm x 10,4 cm);
  - 24.4.7. Fitas adesivas (2,5 cm) - rolos;
  - 24.4.8. Fitas adesivas estéreis (curativo) ou equivalente;
  - 24.4.9. Toalhas ou lenços umedecidos com substâncias antissépticas - pacotes com 48 unidades;
  - 24.4.10. Tesouras de ponta redonda;
  - 24.4.11. Fitas adesivas cirúrgicas (1,2 cm x 4,6 cm);
  - 24.4.12. Pinças;
  - 24.4.13. Luvas cirúrgicas descartáveis - Caixas com 100 unidades e tamanho G;
  - 24.4.14. Termômetros (não mercurial);
  - 24.4.15. Máscaras de ressuscitação boca-a-boca com válvula unidirecional;
  - 24.4.16. Manuais de primeiros socorros em idioma português;
  - 24.4.17. Formulários de registro de incidentes médicos;
  - 24.4.18. Analgésicos de ação leve a moderada;
  - 24.4.19. Antieméticos;
  - 24.4.20. Descongestionantes nasais;
  - 24.4.21. Antiácidos;
  - 24.4.22. Anti-histamínicos;
- 24.5. JUSTIFICATIVAS: Promoção de segurança em casos de emergências, pouso forçado em solo ou água, incêndio a bordo ou qualquer sinistro em que sejam aplicáveis a estes itens.
25. **EQUIPAMENTOS ADICIONAIS PARA A AERONAVE.**
  - 25.1. Bloqueios de entrada das turbinas e APU;
  - 25.2. Bloqueios de saídas das turbinas e APU;
  - 25.3. Capas de tubos pitot e de tomadas estáticas, além de outros itens que requeiram proteção no solo;
  - 25.4. Calços compatíveis com a aeronave;
  - 25.5. Travas em todas as portas da aeronave por fora com chave, inclusive a porta de carga;
  - 25.6. Capas refletivas contra insolação para proteção interna dos parabrisas;
  - 25.7. Cortinas em todas as janelas internas;
  - 25.8. Bolsões de proteção para os assentos (seat bag) para acomodação de carga quando a aeronave estiver sendo utilizada com essa finalidade;
  - 25.9. Além dos itens listados, caso haja outros estipulados pelo fabricante como necessários para operação, estacionamento e pernoite, também deverão ser fornecidos.
  - 25.10. JUSTIFICATIVA: Tratam-se de itens de proteção e segurança para estacionamento e pernoite da aeronave, proteção à fauna aviária comum em aeródromos e hangares, conservação do patrimônio e segurança de pessoas em solo. Com relação aos bolsões de proteção dos assentos, trata-se de recurso utilizado para a acomodação de carga diretamente nos assentos, otimizando o emprego da aeronave para carga ao mesmo tempo que protege o material dos assentos.

**26. EQUIPAMENTOS DE APOIO EM SOLO. ESTES ITENS DEVERÃO SER ENTREGUES NO HANGAR DA PRF EM BRASÍLIA EM PRAZO NÃO SUPERIOR A 30 DIAS DA PREVISÃO DE ENTREGA DA AERONAVE.**

26.1. 01 (uma) Unidade de Energia Externa (*GPU - Ground Power Unit*) compatível com o sistema elétrico e acionamento da aeronave;

26.2. 01 (um) veículo ou equipamento para movimentação da aeronave em solo, com motores desligados, compatível com aeronaves de peso máximo de decolagem igual ou superior a 20.000 kg, com reboque realizado pelo trem de pouso de nariz.;

26.3. 01 (uma) balança de piso digital para bagagens do tipo aplicável em aeroportos;

26.4. 01 (um) garfo de reboque comum, compatível com a aeronave;

26.5. 01 (um) garfo portátil de reboque, compatível com a aeronave.

26.6. Além dos itens listados, caso haja outros estipulados pelo fabricante como necessários para operação, também deverão ser fornecidos.

26.7. JUSTIFICATIVA: O GPU destina-se a possibilitar acionamento do APU, sem o uso da bateria da aeronave, e para os diversos cheques de manutenção para os quais se faz necessário que o sistema elétrico da aeronave esteja acionado. A movimentação da aeronave em solo, com seus motores desligados, durante manobras em pátio e dentro do hangar é feita mediante reboque com auxílio de equipamento de tração. Considerando seu peso máximo de decolagem igual ou superior a 20.000 kg, exige-se equipamento apropriado para tal movimentação.

**27. SISTEMA DE GESTÃO OPERACIONAL, INCLUINDO FUNCIONALIDADE ESPECÍFICA PARA CÁLCULOS DE PESO, BALANCEAMENTO E DESPACHO DA AERONAVE COMPATÍVEL COM WINDOWS 10.**

27.1. JUSTIFICATIVA: Permitir a possibilidade de que a própria tripulação execute os cálculos de Peso, Balanceamento e Performance, de forma a dispensar a figura do Despachante Operacional de Voo, para a qual deveria haver servidor dedicado e treinamento específico.

**CARLOS ROGERIO DE OLIVEIRA COSTA**

Chefe da Divisão de Operações Aéreas

De acordo:

**FABIO ELISSANDRO CASSIMIRO RAMOS**

Coordenador do Comando de Operações Especializadas e de Fronteira

**ANTÔNIO VITAL DE MORAES JÚNIOR**

Coordenador-Geral de Operações



Referência: Processo nº 08650.015142/2018-66



SEI nº 14130582



MINISTÉRIO EXTRAORDINÁRIO DA SEGURANÇA PÚBLICA  
POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL  
COORDENAÇÃO-GERAL DE OPERAÇÕES

**ANEXO II**

**TERMO DE REFERÊNCIA**

**1. TREINAMENTO**

1.1. Caberá à empresa contratada providenciar treinamento para 4 (quatro) pilotos de avião indicados pela DOA/PRF, sendo que 2 (dois) deverão ser treinados para a função de comandante da aeronave (1P) e 2 (dois) para a função de copiloto (2P), e para 6 (seis) comissários. Este treinamento deverá compreender todo o conhecimento teórico e prático necessários para um planejamento de voo e pilotagem segura da aeronave a ser fornecida, compreendendo para os pilotos, treinamento prévio em curso de transição para jatos (*Jet Training*), a realização de *Ground School* para familiarização com os sistemas do avião, instrução de CPT (Cockpit Procedures Training) e treinamento em simuladores de voo (FSTD - *Flight Simulator Training Devices*) para as condições normais e anormais de voo, além das situações emergenciais previstas para o tipo de aeronave, treinamento este, que deverá ser homologado de acordo com o fabricante e a autoridade aeronáutica brasileira. O treinamento fornecido para a qualificação dos pilotos da DOA, na aeronave em aquisição, deverá levar em conta que a experiência destes tripulantes limita-se atualmente a operação de aeronave turboélice monomotor de trem fixo e a aeronave bimotora convencional. Este quantitativo de pilotos e comissários indicados, para qualquer fase de instrução teórica ou prática em qualquer nível, está sujeito a pequena alteração para mais ou menos, conforme o quadro de tripulantes da DOA em condições de iniciar o treinamento para tripulante da aeronave. Esta variação deverá ser suportada pelas margens de flexibilização de valores do contrato, previstos em lei.

1.2. Previamente à fase de *Ground School* e instrução no simulador (FSTD) do equipamento a ser entregue, a empresa fornecedora deverá providenciar a instrução teórica de, no mínimo, 20 horas individuais em simulador do curso de transição para jatos (*Jet Training*) para os mesmos pilotos indicados pela DOA, a fim de proporcionar aos mesmos uma adaptação e familiarização com a pilotagem de aeronaves a reação e o respectivo ambiente.

1.3. As horas técnicas de treinamento em simulador de voo deverão ser realizadas em equipamento, no mínimo classe "D", referente ao modelo da aeronave a ser fornecido, com sistema de movimentação total (*Full Flight Simulator, Full Motion, "D" Class*), para que permita o total aproveitamento dos conhecimentos da aeronave, agilizando também o processo de obtenção do Certificado de Habilitação Técnica (CHT) do TIPO pelos pilotos. Os dispositivos de treinamento para simulação de voo (FSTD) a serem utilizados nesta fase devem estar qualificados e validados pela ANAC (RBAC 61 EMD 08 item 61.213 'a' 3 A).

1.4. A realização do treinamento de pilotos e comissários será em instituição indicada pela empresa fornecedora ou sua representante, e deverá ser iniciado em, pelo menos, 60 (sessenta) dias antes do recebimento definitivo da aeronave, conforme cronograma a ser entregue e submetido à apreciação e aprovação prévia da DOA/PRF, de forma a garantir que os tripulantes já estejam em condições de iniciar o treinamento em rota antes da entrega definitiva da aeronave.

1.5. O programa de treinamento em FSTD deverá compreender e abranger as horas necessárias para efetivação, e incluir o exame de proficiência (cheque) dos pilotos a ser efetuado por examinador do centro de treinamento credenciado junto à ANAC ou inspetor da ANAC – conforme preconizado pelo item 61.213 - 4 (i) do RBAC 61 emenda 08 (ou o que o venha a substituir) da ANAC.

1.6. O programa de treinamento dos comissários se dará de acordo com as recomendações do fabricante e as disposições legais da ANAC, no que for aplicável.

1.7. O cronograma de treinamento deverá ser submetido à aprovação da comissão de fiscalização e recebimento do equipamento em até, no mínimo, 60 (sessenta) dias corridos anteriores à data inicial prevista para os cursos, a fim de se cumprirem as formalidades internas da PRF relativos ao envio de seus servidores ao centro de treinamento responsável pelos cursos, principalmente se este se localizar em país estrangeiro.

1.8. Os programas de instrução e os cronogramas para o treinamento de pilotos e comissários devem compreender aulas teóricas e práticas, com início em qualquer horário entre 08h00min (hora local na sede da unidade de treinamento) e com término até 22h00min (hora local na sede da unidade de treinamento), visando melhor aproveitamento das instruções e adequado repouso para os pilotos em treinamento.

1.9. Os cursos que não forem ministrados em língua portuguesa deverão contar com intérprete específico para esta língua, o qual deverá obrigatoriamente ter reconhecida experiência no serviço de intérprete neste tipo de treinamento. Os custos do intérprete serão de inteira responsabilidade da CONTRATADA.

1.10. A realização do *Ground School* e de todas as etapas do treinamento deverão incluir todos os materiais didáticos necessários à execução dos serviços de instrução.

1.11.

As taxas dos cheques de equipamento realizadas no simulador cobradas pelo órgão regulador (ANAC), passagens aéreas do examinador credenciado e suas diárias ou ajudas de custo, e outras necessárias aos procedimentos relacionados aos exames de proficiência e inclusão do TIPO nas habilitações dos pilotos serão pagas pela empresa fornecedora e deverão estar incluídas na proposta.

1.12. O CTAC (Centro de Treinamento de Aviação Civil) contratado para a prestação dos serviços relativos ao treinamento de *Ground School* e FSTD deverá providenciar a inclusão do TIPO nas habilitações dos pilotos que obtiverem o aproveitamento mínimo exigido.

1.13. Adicionalmente, deverá ser cumprido e proporcionado pela empresa fornecedora um programa de treinamento EM ROTA com carga horária de 200 (duzentas) horas de voo para cada piloto indicado para adaptação à aeronave na função de comandante, e 100 horas de voo para cada piloto indicado na função de copiloto; com a possibilidade de realocação destas horas de um piloto para os outros em caso de um determinado piloto atingir a proficiência e segurança na operação da aeronave, atestada pelo instrutor, antes de completar as 200 ou 100 horas previstas de treinamento individual em rota. O treinamento em rota deverá ser cumprido e conduzido por instrutor indicado pela empresa fornecedora, para voos durante a execução rotineira de missões da PRF, a partir do momento em que o equipamento for entregue e estiver em condições de operação pelo órgão e, deverá ter como limitante de tempo para o seu cumprimento, o prazo máximo de 365 dias.

1.14. Deve também ser providenciado pela CONTRATADA o treinamento em rota dos comissários de acordo com as recomendações do fabricante e as disposições legais da ANAC, no que for aplicável.

1.15. A CONTRATADA também providenciará treinamento de pessoal auxiliar (mecânicos, etc.), que forem necessários para a viabilização da operação da aeronave, de acordo com sua categoria.

1.16. A Polícia Rodoviária Federal será responsável pelas ajudas de custos, despesas com diárias e passagens aéreas nacionais e internacionais, confecção de passaportes e obtenção de vistos para os policiais indicados pela Divisão de Operações Aéreas para os cursos e treinamentos. Portanto, despesas dessas naturezas não deverão ser custeadas pela empresa fornecedora do avião, nem deverão ser incluídas nas suas propostas comerciais.

1.17. A comissão de fiscalização e recebimento do equipamento comunicará à empresa fornecedora ou sua representante, previamente, qualquer alteração no quantitativo de tripulantes que irão realizar os cursos e etapas do treinamento.

**CARLOS ROGÉRIO DE OLIVEIRA COSTA**  
Chefe da Divisão de Operações Aéreas

De acordo:

**FABIO ELISSANDRO CASSIMIRO RAMOS**  
Coordenador do Comando de Operações Especializadas e de Fronteira

**ANTÔNIO VITAL DE MORAES JÚNIOR**  
Coordenador-Geral de Operações



Referência: Processo nº 08650.015142/2018-66



SEI nº 14130583



MINISTÉRIO DA SEGURANÇA PÚBLICA  
POLÍCIA RODoviÁRIA FEDERAL  
COORDENAÇÃO-GERAL DE OPERAÇÕES

**ANEXO IV**

**TERMO DE REFERÊNCIA**

**1. DOS SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO E APOIO**

1.1. Caberá a empresa contratada fornecer a prestação de serviços de manutenção aeronáutica, certificados de acordo com a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), conforme previsto no Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) 145, com o suprimento de materiais aeronáuticos, tendo por objetivo manter a aeronave adquirida em plenas condições de aeronavegabilidade, conforme condições, quantidades e exigências estabelecidas neste instrumento:

**1.2. Especificações gerais dos itens a serem fornecidos:**

1.2.1. O SERVIÇO DE MANUTENÇÃO AERONÁUTICA a ser fornecido compreenderá os seguintes itens: APOIO TÉCNICO OPERACIONAL, CONTROLE TÉCNICO DE MANUTENÇÃO, e SERVIÇOS EVENTUAIS DE MANUTENÇÃO, todos especificados neste Termo de Referência. Esses serão divididos em serviços relacionados ao CUSTO MENSAL FIXO e serviços a serem contratados POR EVENTO, esses últimos descritos em item deste Termo de Referência. A razão para essa divisão decorre do custo elevado e da ocorrência incerta de alguns serviços, assim, caso fossem incluídos no custo mensal resultariam na elevação dos preços do contrato. Nesse sentido, é melhor que sejam contratados por evento, caso ocorram.

**2. JUSTIFICATIVA E OBJETIVO DA CONTRATAÇÃO**

**2.1. Necessidade do Objeto:**

2.1.1. O dever de prover a manutenção das aeronaves decorre de exigência legal. Nesse sentido, os §§ 2º e 3º do art. 70 do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565/86) dispõem:

*“§ 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.*

*§ 3º A autoridade aeronáutica cancelará o certificado de aeronavegabilidade se constatar a falta de manutenção”*

2.1.2. 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.”

2.1.3. 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, 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”.

2.1.4. Para cumprir a legislação aeronáutica e garantir uma operação segura a fim de que as aeronave adquirida fique disponível para voo o máximo de tempo possível e assim alcançar o sucesso das missões policiais que demandem o seu emprego, é essencial a contratação conjunta com a aquisição da aeronave, de empresa homologada pela ANAC para executar os serviços descritos neste Termo de

Referência, haja vista que a DOA não dispõe de servidores habilitados nem das ferramentas indispensáveis para manter a CONDIÇÃO DE AERONAVEGABILIDADE DA AERONAVE.

## 2.2. Das razões de agrupamento dos itens a serem fornecidos pela contratada em um único grupo

2.2.1. Há apenas um único grupo para atender a AERONAVE, no qual se encontram agrupados os sete itens a serem fornecidos, que consistem em:

- a) APOIO TÉCNICO OPERACIONAL;
- b) CONTROLE TÉCNICO DE MANUTENÇÃO;
- c) SERVIÇOS EVENTUAIS DE MANUTENÇÃO;
- d) SERVIÇOS EVENTUAIS SUBCONTRATADOS DE MANUTENÇÃO E DE LOCAÇÃO DE COMPONENTES;
- e) FORNECIMENTO DE MATERIAIS AERONÁUTICOS;
- f) RESSARCIMENTO COM DESPESAS DE MECÂNICO EM VIAGEM.

2.2.2. Em que pese haver a possibilidade de fracionar o objeto da contratação em grupos e itens distintos, na prática tal fracionamento não seria a opção mais vantajosa para a Administração.

2.2.3. A principal desvantagem do fracionamento é que os itens são interdependentes e o fracasso no processo de contratação autônoma de qualquer um deles prejudicaria a contratação dos demais, pois, a contratação de todos os itens licitados é condição *sine qua non* para a manutenção das condições de aeronavegabilidade dos avião.

2.2.4. Por outro lado, o fracionamento dos SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO, 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 de uma mesma aeronave, tornando significativamente difícil a administração da manutenção da AERONAVE como um todo.

2.2.5. Nesse contexto, seria muito provável que ocorressem conflitos de interesse entre as diversas empresas contratadas, principalmente quando houvesse 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.

2.2.6. 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 oneroso e complicado o incremento do número de servidores para exercerem as atribuições de fiscais dos referidos contratos, particularmente porque a DOA atualmente possui um quadro reduzido de servidores com formação em manutenção aeronáutica.

2.2.7. Além disso, deve-se considerar que os servidores lotados na DOA 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.

2.2.8. Conseqüentemente, para fazer face à ampliação da demanda de trabalho de fiscalização da execução de diversos instrumentos contratuais, seria necessário aumentar o efetivo de servidores e contratar um número de profissionais 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.

2.2.9. Outrossim, é preciso considerar que a DOA 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 que acompanharão a execução dos serviços nas diversas oficinas, sem desconsiderar as despesas de deslocamento dos fiscais, traslado das aeronaves e transporte dos materiais aeronáuticos para os CENTROS DE SERVIÇOS, combustível para os voos de traslado de ida e volta, diárias das tripulações, dentre outros custos envolvidos.

2.2.10. Outra vantagem do agrupamento de todos os itens em um único grupo é a possibilidade de se reduzir custos, pois o apoio técnico operacional da AERONAVE poderá ser realizado por um só mecânico (técnico em manutenção aeronáutica) que possua todos os Certificados de Habilitação Técnica –



CHT, exigidos pela ANAC para realizar a manutenção de linha em aviões, sendo este supervisionado por um inspetor designado pela Contratada.

2.2.11. Dessa forma, por se tratar de serviços inter-relacionados, o agrupamento dos itens é economicamente vantajoso para a Administração. Além disso, é conveniente que tais serviços tenham um gerenciamento centralizado, de modo a evitar a prejudicialidade comentada nos parágrafos anteriores. Como afirmado, o eventual fracasso da contratação ou da execução correta da prestação dos serviços ou do fornecimento de materiais aeronáuticos, em separado dos demais serviços, poderia comprometer toda a contratação aqui almejada, acarretando sérios prejuízos à Administração, revezes financeiros e descontinuidade dos serviços operacionais das aeronaves.

2.2.12. Por essas razões, entende-se que os itens a serem fornecidos devem permanecer agrupados em um único grupo, pois essa é a melhor forma de administrar o contrato a ser celebrado e que possibilitará condições mais vantajosas à Administração.

### 3. **FORMA DE PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS**

3.1. O contrato terá vigência de 12 (doze) meses, com eficácia a partir da data de publicação do extrato de contrato no Diário Oficial da União, podendo ser prorrogado por sucessivos períodos de 12 (doze) meses, com vistas à obtenção de preços e condições mais vantajosas para a Administração, limitada a 60 (sessenta) meses, conforme redação do inciso II, art. 57, da Lei nº. 8.666/93 e suas alterações e os serviços serão executados conforme discriminado abaixo:

3.2. A CONTRATADA deverá fornecer os seguintes SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO, com exceção dos itens expressamente excluídos no item pertinente deste Termo de Referência, por conta do pagamento de uma taxa fixa mensal, limitada a uma utilização máxima de 500 (quinhentas) horas de voo por ano e uma relação mínima média de 60 (sessenta) minutos de voo por ciclo de voo, podendo haver pagamento adicional caso haja uma utilização maior de horas de voo e ciclos da AERONAVE, hipótese em que deverá ser informado na proposta o valor da hora de voo que exceder os limites acima previstos, observando a fórmula estabelecida no item pertinente desse Termo de Referência:

3.2.1. Execução tempestiva de todas as MANUTENÇÕES PROGRAMADAS e NÃO-PROGRAMADAS das AERONAVES com fornecimento de CONSUMÍVEIS e DESCARTÁVEIS, de acordo com o MANUAL DE MANUTENÇÃO das AERONAVES incluindo a atestação da IAM das AERONAVES, quando do seu vencimento;

3.2.2. Execução dos serviços cuja necessidade tenha sido identificada quando da VISTORIA PRÉVIA de aquisição, na entrega da AERONAVE, deverão ser arcados integralmente pela CONTRATADA.

3.2.3. Cumprimento de todas as DIRETRIZES DE AERONAVEGABILIDADE que já estejam em vigor até a publicação do edital da licitação objeto desse Termo de Referência.

3.2.3.1. Para toda/qualquer DIRETRIZ DE AERONAVEGABILIDADE que for publicada após a publicação do edital de licitação, a CONTRATADA deverá submeter à aprovação da DOA, a partir do início da vigência do contrato, orçamentos específicos para sua incorporação nas AERONAVES observando o previsto neste Termo de Referência.

3.2.4. **CONTROLE TÉCNICO DE MANUTENÇÃO;**

3.2.5. **APOIO TÉCNICO OPERACIONAL;**

3.2.6. **REPARO DE COMPONENTES** que possam ser reparados da AERONAVE desde que estes reparos não sejam considerados BER (*Beyond Economical Repair*);

3.2.7. **SUBSTITUIÇÃO EM GARANTIA** de peças e **COMPONENTES SEM CONDIÇÃO DE USO** por outros oriundos do **ESTOQUE DE TROCA** para garantir a operação das AERONAVES, mantendo sua **CONDIÇÃO DE AERONAVEGABILIDADE;**

3.2.8. Fornecimento de todos os consumíveis e descartáveis necessários no processo de manutenção das AERONAVES;

3.2.9. Realização de Retoques de pintura e reparo de interiores no AIRFRAME, quando causados pelas tarefas de manutenção a cargo da CONTRATADA ou de suas subcontratadas;

3.2.10. Atualização dos cartões eletrônicos do sistema de navegação (NavDb, MSP, TP & EGPWS, FMS) e de posicionamento global (GPS) das AERONAVES. (Assinatura do banco de dados do sistema de navegação e fornecimento das cartas aeronáuticas). Assinatura da atualização mensal do banco de dados (*data base*) dos aviônicos referentes à execução automatizada dos procedimentos de voo por instrumentos (SID, STAR, ILS, VOR, NDB e RNAV/GNSS), válida pela tempo de vigência do contrato, considerado a data de entrega da aeronave e tendo como cenário de operações unicamente o Brasil.

3.3. Os itens incluídos no custo mensal e explicitados acima deverão ser executados nas seguintes condições:

### 3.3.1. **MANUTENÇÕES PROGRAMADAS**

3.3.1.1. Os serviços relacionados no PLANO DE MANUTENÇÃO das AERONAVES deverão ser executados de acordo com o MANUAL DE MANUTENÇÃO das AERONAVES emitido pelo FABRICANTE para cada tipo de inspeção/revisão a ser realizada e em conformidade com a legislação aplicável.

3.3.1.2. As MANUTENÇÕES PROGRAMADAS deverão ser realizadas em CENTRO DE SERVIÇOS da empresa, podendo, em caráter excepcional, e desde que autorizado pelas autoridades competentes, ser realizadas pelo APOIO TÉCNICO OPERACIONAL, onde as AERONAVES estiverem.

3.3.1.3. As datas de paradas das AERONAVES em CENTRO DE SERVIÇOS para execução das MANUTENÇÕES PROGRAMADAS deverão ser acordadas entre CONTRATADA e CONTRATANTE sempre respeitando as DATAS LIMITE estabelecidas pela CONTRATADA. Os WORKSCOPES para tais paradas serão determinados pela CONTRATADA com base no controle técnico de manutenção da CONTRATADA, com antecedência suficiente para o necessário planejamento de ambas as partes contratantes.

3.3.1.4. A CONTRATADA deverá disponibilizar os COMPONENTES e CONSUMÍVEIS e DESCARTÁVEIS necessários para execução dos serviços de MANUTENÇÃO PROGRAMADA, ficando por conta da CONTRATANTE disponibilizar toda a DOCUMENTAÇÃO das AERONAVES e a DOCUMENTAÇÃO relativa aos COMPONENTES das partes das AERONAVES que se pretende inspecionar.

3.3.1.5. A CONTRATANTE deverá ser responsável pela realização do traslado das AERONAVES do ESTABELECIMENTO DA CONTRATANTE até o CENTRO DE SERVIÇOS até a DATA LIMITE, bem como por seu retorno para o ESTABELECIMENTO DA CONTRATANTE ou para outra localidade logo após a execução dos serviços.

3.3.1.6. Todos os procedimentos e despesas relativas aos traslados das AERONAVES são de responsabilidade da CONTRATANTE.

3.3.1.7. Se, por falha de procedimento da CONTRATADA, ocorrer o vencimento de qualquer inspeção que somente possa ser realizada num CENTRO DE SERVIÇOS, a CONTRATADA deverá assessorar a CONTRATANTE para obter uma autorização especial de traslado junto à ANAC, bem como realizar tarefas eventualmente necessárias para que o referido traslado seja realizado em segurança.

### 3.3.2. **MANUTENÇÃO NÃO PROGRAMADA**

3.3.2.1. A CONTRATANTE deverá ser responsável por informar a CONTRATADA sobre a necessidade de execução de um serviço de MANUTENÇÃO NÃO PROGRAMADA.

3.3.2.2. Se o problema for verificado pelos REPRESENTANTES DA CONTRATADA responsáveis pelo APOIO TÉCNICO EM CAMPO, a Contratante deverá ser notificada para que seja procedida a informação a Contratada.

3.3.2.3. Sempre que possível, e desde que autorizado pela AUTORIDADE AERONÁUTICA, as discrepâncias relacionadas ao AIRFRAME deverão ser corrigidas pelo APOIO TÉCNICO OPERACIONAL, onde as AERONAVES estiverem.

3.3.2.4. A CONTRATANTE efetuará o deslocamento das AERONAVES até um CENTRO DE SERVIÇOS da CONTRATADA, cujo endereço deverá ser informado na proposta comercial, sempre que houver discrepâncias que não comprometam a AERONAVEGABILIDADE, e:

- a) Sejam superiores em complexidade à inspeção 1A;
- b) Tiverem que ser realizadas num CENTRO DE SERVIÇOS por exigência da AUTORIDADE

**AERONÁUTICA;**

c) Requeiram ferramentas especiais ou serviços técnicos de alta especialização.

3.3.2.5. Caso as discrepâncias encontradas nas AERONAVES as tornem não AERONAVEGÁVEIS e não possam ser solucionadas pelo APOIO TÉCNICO OPERACIONAL, a CONTRATADA deverá assessorar a DOA para obter junto à ANAC as autorizações de traslado necessárias, bem como trazer as AERONAVES às condições mínimas de segurança que permitam o traslado de forma segura.

3.3.2.6. Caso as discrepâncias encontradas nas AERONAVES as tornem não AERONAVEGÁVEIS e os SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO para as solucionar não estejam incluídos no CUSTO MENSAL FIXO nem possam ser solucionadas pelo APOIO OPERACIONAL, a CONTRATADA poderá prestar os serviços diretamente por evento ou subcontratá-los, observado o disposto nos itens pertinentes deste Termo de Referência.

3.3.2.7. Quando for necessário e/ou por motivo de regulamentação aeronáutica, a CONTRATADA deverá fornecer para a CONTRATANTE:

- a) Um Inspetor de manutenção e/ou Engenheiro Aeronáutico ou engenheiro mecânico com habilitação no CREA para o acompanhamento das inspeções/revisões;
- b) Um técnico habilitado em aviônicos, para solucionar problemas dos aviônicos pertinentes às AERONAVES.

### 3.3.3. CUMPRIMENTO DE DIRETRIZES DE AERONAVEGABILIDADE

3.3.3.1. Quando da emissão pela AUTORIDADE AERONÁUTICA de alguma DIRETRIZ DE AERONAVEGABILIDADE (DA ou AD) de cumprimento obrigatório, em relação à AERONAVE e seus COMPONENTES, a CONTRATADA deverá cumpri-la dentro de seu prazo máximo de incorporação, devendo CONTRATANTE e CONTRATADA acordarem a data mais apropriada para seu cumprimento, dentro do prazo estabelecido pela AUTORIDADE AERONÁUTICA.

3.3.3.2. Não estão incluídas no escopo dos SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO relativos ao CUSTO MENSAL FIXO as DIRETRIZES DE AERONAVEGABILIDADE relativas ao conceito de “FLIGHT SECURITY” e as relativas ao conceito “FLIGHT SAFETY” emitidas após a publicação do edital da licitação objeto desse Termo de Referência, devendo a CONTRATADA apresentar orçamento específico para sua incorporação nas AERONAVES após a aprovação do correspondente orçamento pela DOA, nos termos do item pertinente deste Termo de Referência.

3.3.3.3. Todos os procedimentos e despesas relativas aos traslados das AERONAVES são de responsabilidade da CONTRATANTE.

### 3.3.4. INSPEÇÕES DOS MOTORES

3.3.4.1. A CONTRATADA deverá executar todas as tarefas de manutenção nos motores das AERONAVES que estejam previstas no MANUAL DE MANUTENÇÃO das AERONAVES, exceto sua revisão geral.

3.3.4.2. A CONTRATADA executará as atividades de substituição das LRU's (*Line Replaceable Unit*) sendo responsável pelo fornecimento de todos os materiais que forem necessários para estas atividades e será também responsável pelo fornecimento das LRU's, inclusive, mas não se limitando, às seguintes:

- a) Tanque de óleo
- b) Filtro de Combustível
- c) PMA
- d) Caixa de ignição
- e) Bomba de combustível
- f) Fuel Heater / Oil Cooler
- g) Fluxômetro
- h) Ignitores
- i) Bicos injetores de combustível
- j) Detectores de limalha
- k) Trim register
- l) Spinner do fan
- m) Pás do fan
- n) Sensores em geral

- o) Bomba de óleo
- p) Air cooler
- q) Tubulação em geral

3.3.4.3. Os serviços de reparo e/ou revisão geral dos motores das AERONAVES poderão ser fornecidos POR EVENTO, com a possibilidade de subcontratação, nos termos do item pertinente deste Termo de Referência. Durante o prazo para execução do serviço de reparo ou para fornecimento do item para substituição, a contratada deverá apresentar alternativa de locação de componente para evitar que se inviabilize a operação da aeronave.

3.3.4.4. A CONTRATADA efetuará serviços de desinstalação e/ou instalação de motores, para realização de reparo e/ou revisão geral dos motores das AERONAVES conforme previsto neste Termo de Referência.

3.3.4.5. Os SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO dos motores que estiverem fora do escopo da manutenção de linha poderão ser realizados POR EVENTO, conforme descrito no item pertinente deste Termo de Referência. Durante o prazo para execução do serviço, a contratada deverá apresentar alternativa de locação de motor para evitar que se inviabilize a operação da aeronave.

### 3.3.5. CONTROLE TÉCNICO DE MANUTENÇÃO

3.3.5.1. A CONTRATADA será responsável pelo acompanhamento técnico de LLPs, DIRETRIZES DE AERONAVEGABILIDADE e demais exigências pertinentes à legislação aeronáutica vigente, das atividades de MANUTENÇÃO DE LINHA, MANUTENÇÃO PROGRAMADA e MANUTENÇÃO NÃO PROGRAMADA referente à AERONAVE, assim como será responsável pela atualização periódica dos registros de manutenção das cadernetas das AERONAVES, dos motores, do APU e do diário de bordo.

3.3.5.2. Para a realização do serviço de controle técnico, a DOA disponibilizará à empresa os seguintes dados:

- a) Horas de voo, ciclos de voo e acionamentos dos motores;
- b) Discrepâncias apresentadas.

c) Informações sobre serviços de manutenção realizados, tais como substituição de LLPs e inspeções cumpridas.

3.3.5.3. O serviço de controle técnico será apresentado pela CONTRATADA sob a forma de relatórios computadorizados, apresentados impressos e em arquivo magnético de planilha eletrônica, contendo, no mínimo, os seguintes dados:

- a) Dados gerais atualizados sobre horas de voo, horas de uso dos motores, pousos e ciclos, além dos vencimentos das principais inspeções, IAM, peso e balanceamento, licença de estação, seguros e DENTEL;
- b) Histórico de todas as inspeções realizadas;
- c) Relação de inspeções a serem cumpridas;
- d) Controle de LLPs;
- e) Controle de aplicabilidade de diretrizes de AERONAVEGABILIDADE;
- f) Controle de aplicabilidade de boletins de serviço;
- g) Relatório de vencimento de componentes com vida útil limitada;
- h) Controle e fornecimento dos conjuntos de manuais de operação das AERONAVES, ficando a sua atualização sob a responsabilidade da CONTRATANTE;
- i) Relatório de previsão das principais revisões vindouras, tendo como base a média de horas voadas à época da solicitação.

3.3.5.4. A CONTRATADA será responsável por informar a Contratante através de documento específico a previsão de vencimento de qualquer componente controlado assim como qualquer tarefa de manutenção componente ou serviço com antecedência mínima de: 100 (cem) horas de voo; 100 (cem) ciclos; 30 (trinta) dias.

3.3.5.5. Caso a condição de aeronavegabilidade da aeronave e/ou a execução de qualquer tarefa de manutenção dependa de providência da Contratante junto a autoridade aeronáutica ou outra empresa que preste serviço a Contratante – tal como seguradora ou despachante aeronáutico -- a CONTRATADA será responsável por informar a Contratante através de documento específico do vencimento com antecedência mínima de: 100 (cem) horas de voo; 100 (cem) ciclos; 30 (trinta) dias. Se, por falha de procedimento da CONTRATADA, este procedimento não for

realizado conforme previsto, a CONTRATADA deverá assessorar a CONTRATANTE para resolver seus efeitos junto à ANAC, bem como realizar ou subcontratar tarefas eventualmente necessárias com este fim, cabendo a Contratada os custos.

3.3.5.6. Caso a Contratante não seja comunicada especificamente com a antecedência prevista, a Contratada deverá arcar com a responsabilidade de disponibilizar todos os recursos à sua disposição.

3.3.5.7. REPRESENTANTES DA CONTRATADA designados para o APOIO TÉCNICO EM CAMPO serão responsáveis por coletar as informações de horas e CICLOS de VOO, AH e AC nos diários de bordo das AERONAVES e enviá-las eletronicamente para a CONTRATADA para que os serviços de Controle Técnico de Manutenção possam ser prestados.

3.3.5.8. A CONTRATANTE deverá manter atualizados os diários de bordo com as informações de horas e CICLOS de VOO, AH, AC, e panes apresentadas pelas AERONAVES. Tais informações devem ser atualizadas toda vez que qualquer uma das AERONAVES completar um CICLO DE VOO.

3.3.5.9. A CONTRATADA arcará com o pagamento de multas ou quaisquer ônus provenientes da comprovada inobservância de algum dos itens referentes ao serviço de controle técnico, bem como terá responsabilidade por qualquer falha comprovada na realização dos serviços, apurados mediante regular processo administrativo, observados o contraditório e a ampla defesa.

3.3.5.10. Será fornecida pela CONTRATADA uma pasta contendo todas as listagens referentes aos controles descritos.

a) Estas listagens serão atualizadas sempre que as AERONAVES cumprirem uma inspeção periódica de seu PLANO DE MANUTENÇÃO acima de 100 (cem) horas de voo ou a cada mês (o que ocorrer primeiro).

b) A CONTRATADA enviará à DOA o conjunto de listagens atualizadas para inserção na pasta, juntamente com a fatura de cobrança do CUSTO MENSAL FIXO.

3.3.5.11. Com base nas informações do Controle Técnico de Manutenção, bem como as informações previstas neste TERMO DE REFERÊNCIA, a CONTRATADA enviará à CONTRATANTE os WORKSCOPES da MANUTENÇÃO PROGRAMADA a ser realizada nas AERONAVES e seus motores, assim como suas respectivas DATAS LIMITE, com antecedência mínima de 30 (trinta) dias.

3.3.5.12. A partir da data de início até a data de término da vigência do CONTRATO, sempre que os FABRICANTES ou AUTORIDADES AERONÁUTICAS emitirem DIRETRIZES DE AERONAVEGABILIDADE aplicáveis às AERONAVES ou seus motores, a CONTRATADA enviará à CONTRATANTE um sumário explicativo daquelas diretivas com informações gerais sobre seu cumprimento.

3.3.5.13. O serviço de controle técnico também compreende os serviços de controle, atualização e revisão das publicações e biblioteca técnica das AERONAVES.

3.3.5.14. As publicações de caráter operacional das AERONAVES serão fornecidas pela CONTRATADA, ficando a atualização (organização física e manuseio) sob a responsabilidade da CONTRATANTE.

### **3.3.6. APOIO TÉCNICO OPERACIONAL**

3.3.6.1. É o APOIO OPERACIONAL que deverá ser prestado onde as AERONAVES estiverem, visando corrigir situações que tornem as AERONAVES indisponíveis para o voo, dentro dos limites de segurança para SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO DE LINHA.

3.3.6.2. Quando a AERONAVE estiver na base da DOA em Brasília, a empresa CONTRATADA deverá disponibilizar, mediante acionamento e em regime de plantão permanente, pelo menos 01 (um) técnico e 01 (um) inspetor de manutenção para efetuarem as atividades de manutenção pré-voo da AERONAVE que estiver em Brasília, a qualquer horário solicitado pela DOA.

3.3.6.3. Pelo menos uma vez ao dia, os técnicos da CONTRATADA deverão efetuar visita técnica nas AERONAVES com inspeção visual das discrepâncias que ainda não tiverem sido resolvidas.

3.3.6.4. Uma vez acionada a CONTRATADA, seu pessoal técnico deverá dirigir-se imediatamente ao ESTABELECIMENTO DA CONTRATANTE, ficando por conta da CONTRATADA todas as despesas de deslocamento do(s) técnico(s) até o ESTABELECIMENTO DA CONTRATANTE e seu retorno.

3.3.6.5. A CONTRATADA deverá informar à CONTRATANTE todos os meios para acionamento do plantão, incluindo, mas não se limitando a, telefone celular, telefone fixo e endereço do plantonista responsável.

3.3.6.6. Durante sua escala de plantão, os plantonistas do APOIO TÉCNICO OPERACIONAL deverão permanecer no Distrito Federal.

3.3.6.7. Exceto nos casos de atendimento para voos com hora agendada com pelo menos 24 (vinte e quatro) horas de antecedência, quando o REPRESENTANTE DA CONTRATADA deverá obrigatoriamente estar no ESTABELECIMENTO DA CONTRATANTE no horário combinado, com a antecedência necessária para inspecionar as AERONAVES antes do voo, o tempo de resposta mediante acionamento deverá ser de, no máximo, 02h00min, respeitadas as limitações dos meios de transporte e locomoção.

3.3.6.8. Pelo menos 01 (um) técnico da CONTRATADA deverá acompanhar os voos das AERONAVES, conforme escala a ser divulgada pela CONTRATANTE, ficando as despesas de hospedagem, dentro do território nacional ou no exterior, por conta da CONTRATANTE, a serem cobradas juntamente com o CUSTO MENSAL FIXO.

3.3.6.9. O serviço de APOIO TÉCNICO EM CAMPO considera a realização de atividades por parte dos REPRESENTANTES da CONTRATADA em período integral, devido ao caráter contínuo da operação das AERONAVES.

3.3.6.10. Quando houver necessidade, seja pela natureza do serviço ou por força de regulamentação aeronáutica, a CONTRATADA deverá apresentar, no ESTABELECIMENTO DA CONTRATANTE, mediante acionamento por escrito pela CONTRATANTE, mais um Inspetor de Manutenção habilitado ou um Técnico especialista habilitado em aviônicos.

3.3.6.11. Nos casos de necessidade de atendimento fora da base de Brasília/DF, em situação de AOG (*Aircraft On Ground*) ou necessidade de intervenção de manutenção corretiva necessárias para restabelecer as condições de AERONAVEGABILIDADE das AERONAVES, e que possam ser solucionadas pelo APOIO OPERACIONAL, o valor referente à mão-de-obra estará incluso no CUSTO MENSAL FIXO suportado pelo CONTRATANTE.

3.3.6.12. No caso de serem necessárias peças para as atividades a serem realizadas pelo APOIO OPERACIONAL, mas que não estejam incluídas nos itens objeto do CUSTO MENSAL FIXO, a CONTRATADA poderá fornecê-las diretamente ou por subcontratação, na forma estabelecida nos itens pertinentes deste Termo de Referência.

3.3.6.13. No caso de SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO que sejam necessários à manutenção da condição de AERONAVEGABILIDADE da AERONAVE, que estejam incluídos no CUSTO MENSAL FIXO, mas que não estejam contemplados no Certificado de Organização de Manutenção (COM) emitido pela ANAC, a CONTRATADA deverá subcontratá-los, suportando os custos, conforme estabelecido neste Termo de Referência.

3.3.6.14. Os REPRESENTANTES DA CONTRATADA designados para o APOIO TÉCNICO OPERACIONAL deverão permanecer devidamente identificados e trajados, com uniforme fornecido pela CONTRATADA quando em solo e, quando compondo tripulação, deverão usar macacão de voo verde em NOMEX do mesmo modelo usado pela CONTRATANTE. Os uniformes de voo do(s) técnico(s) da CONTRATADA serão por ela fornecidos, sem qualquer ônus para o CONTRATANTE.

3.3.6.15. Mediante solicitação da empresa CONTRATADA, a CONTRATANTE deverá fornecer no seu hangar uma sala fechada para uso pela empresa CONTRATADA, de forma a permitir o armazenamento de ferramentas, componentes, execução de pequenos reparos.

3.3.6.16. A sala deverá dispor também de cabeamento e provisões para ponto de telefone/fax e Internet para uso exclusivo da empresa CONTRATADA, ficando por conta da empresa CONTRATADA a aquisição dos equipamentos necessários para uso e contratação e pagamento destes serviços para com as respectivas concessionárias.

3.3.6.17. A CONTRATADA permanecerá com as chaves da sala, que serão restituídas à DOA ao término do contrato.

### 3.3.7. REPARO DE COMPONENTES

3.3.7.1. Havendo a necessidade de reparo de qualquer componente da AERONAVE, excluídos aqueles previstos no item pertinente deste Termo de Referência, a CONTRATADA providenciará a SUBSTITUIÇÃO EM GARANTIA, sem ônus adicional para a CONTRATANTE. O componente removido das Aeronaves será enviado à CONTRATADA para reparo, ficando o valor do reparo sob a responsabilidade da CONTRATADA, desde que não ocorra BER.

3.3.7.2. A obrigação da CONTRATADA descrita no item imediatamente anterior limita-se, no máximo, ao valor considerado BER. Assim o custo do reparo máximo do COMPONENTE SEM CONDIÇÃO DE USO retirado das AERONAVES, a ser suportado pela CONTRATADA, é de 65% (sessenta e cinco por cento) do preço de um componente novo.

3.3.7.3. Ocorrendo o BER, a CONTRATANTE poderá adquirir um componente em condições de uso da CONTRATADA, devendo a CONTRATANTE dar ciência à CONTRATADA do início do procedimento de compra em até 15 (quinze) dias da notificação de ocorrência de BER pela CONTRATADA.

3.3.7.4. O processo para a aquisição de peças nesses casos observará, no que couber, as disposições do item pertinente deste Termo de Referência, vedada a cobrança de taxa de administração.

3.3.7.5. Para caracterização do BER, a CONTRATADA deverá fornecer laudo técnico detalhado à CONTRATANTE, fornecido por empresa homologada para reparo do componente.

3.3.7.6. O componente considerado BER deverá ser devolvido à CONTRATANTE, acompanhado da etiqueta vermelha para peça inutilizável.

3.3.7.7. Se, quando da constatação da situação de BER, a CONTRATADA, no cumprimento da obrigação estabelecida do item pertinente deste Termo de Referência, já houver efetuado a SUBSTITUIÇÃO EM GARANTIA do COMPONENTE SEM CONDIÇÃO DE USO, o componente a ser adquirido pela CONTRATANTE poderá ser aquele que já estiver instalado na AERONAVE.

3.3.7.8. A CONTRATADA será responsável ainda pelas despesas de fretes, seguros, impostos e outras referentes ao transporte de peças, materiais e equipamentos das AERONAVES que necessitem de reparo ou avaliação fora da localidade em que estiver sendo realizada a manutenção das AERONAVES.

3.3.7.9. Havendo a necessidade de reparo de qualquer componente das AERONAVES que não esteja coberto pela SUBSTITUIÇÃO EM GARANTIA dos COMPONENTES relacionados dentro do CUSTO MENSAL FIXO, a CONTRATADA poderá prestar os serviços diretamente ou subcontratá-los.

3.3.7.10. Nesse caso as despesas correrão por conta da CONTRATANTE, devendo estar inclusas nos orçamentos a serem aprovados.

### 3.3.8. **REMOÇÕES PROGRAMADAS E NÃO PROGRAMADAS**

3.3.8.1. Diante da necessidade de reparo de COMPONENTES durante os eventos de MANUTENÇÕES PROGRAMADAS E NÃO PROGRAMADAS, a CONTRATADA providenciará a SUBSTITUIÇÃO EM GARANTIA dos COMPONENTES relacionados dentro do CUSTO MENSAL FIXO.

### 3.3.9. **CONSUMÍVEIS E DESCARTÁVEIS**

3.3.9.1. Materiais CONSUMÍVEIS e DESCARTÁVEIS necessários às atividades de MANUTENÇÃO PROGRAMADA e NÃO PROGRAMADA e a operação da aeronave, inclusive fornecimento de óleo lubrificante, Skydrol, graxas, outros fluidos ou gases, como oxigênio ou nitrogênio que serão fornecidos sem ônus pela CONTRATADA.

3.3.9.2. Inclui-se neste escopo o combustível utilizado durante a manutenção, que deverá ser repostado pela CONTRATADA antes da liberação para voo. Para assegurar tal prática, deve ser registrado no diário de bordo da aeronave a quantidade de combustível remanescente do traslado da aeronave na chegada ao Centro de Serviços.

### 3.3.10. **RETOQUES DE PINTURA E REPARO DE INTERIORES**

3.3.10.1. A CONTRATADA efetuará retoques na pintura e reparos de interiores, que tenham sido ocasionados em virtude de suas atividades ou de seus prepostos na execução dos SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO, visando especialmente proteger áreas das AERONAVES contra a corrosão.

3.3.10.2. Reparos de interior e retoques de pintura serão efetuados apenas em CENTRO DE SERVIÇOS da Contratada.

### 3.3.11. LICENÇAS E SERVIÇOS ACESSÓRIOS

3.3.11.1. Antes de ocorrer o vencimento da Licença de Estação Rádio da AERONAVE, a CONTRATADA providenciará sua renovação, fornecendo à CONTRATANTE os referidos comprovantes de requerimento de revalidação protocolados na ANATEL.

3.3.11.2. Deverá a CONTRATADA também manter atualizados os cartões do sistema navegação (FMS) e de posicionamento global por satélite (GPS).

3.3.11.3. Serão também pagas pela CONTRATADA, exceto multas decorrentes da operação das AERONAVES, eventuais taxas e emolumentos incidentes na manutenção das AERONAVES, até o limite máximo de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) acumulados ao ano.

3.3.11.4. O ressarcimento de despesa descrita no item anterior deste Termo de Referência que ultrapasse o valor citado será efetuada mediante apresentação do comprovante de pagamento, e restrito ao valor constante neste.

### 3.3.12. EVENTOS

3.3.12.1. Não estão inclusas no escopo dos SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO relacionados ao CUSTO MENSAL FIXO e, portanto, poderão ser contratadas POR EVENTO, as ações de manutenção cuja necessidade seja decorrente:

a) de ACIDENTE ou INCIDENTE AERONÁUTICO, ou dano por objeto estranho (FOD) não causado pela CONTRATADA;

b) do mau uso das AERONAVES e suas partes e componentes, exceto quando praticado pela CONTRATADA;

c) da operação das AERONAVES fora das suas especificações operacionais estabelecidas pelo FABRICANTE e validadas pela AUTORIDADE AERONÁUTICA;

d) de serviços de manutenção efetuados por terceiros ou peças instaladas por terceiros, sem anuência expressa da CONTRATADA;

e) de catástrofes naturais;

f) do manuseio inadequado de peças de manutenção por terceiros não autorizados pela CONTRATADA.

g) também não estão inclusos no escopo dos SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO relacionados ao CUSTO MENSAL FIXO, podendo ser contratadas POR EVENTO: O envio de peças, acessórios e equipamentos necessários a SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO a serem realizados no exterior; Mão de obra para os serviços que estiverem fora do escopo do APOIO OPERACIONAL a serem realizados no exterior;

h) PEÇAS: em caso de BER, conforme descrito neste Termo de Referência, a CONTRATADA poderá fornecer diretamente ou mediante subcontratação componentes em condições de uso, apresentando, para a última hipótese, orçamentos nos termos deste Termo de Referência, vedada a cobrança de taxa de administração sobre o valor da peça;

i) ITENS SOLTOS (loose equipment), a saber, quaisquer itens ou equipamentos originalmente entregues com a Aeronave, mas não permanentemente integrados ou acoplados as Aeronaves e que sejam de fácil remoção, tais como, mas não limitados à capas, protetores, kit de primeiros-socorros, lanterna, controles remotos, fone de ouvido (headset);

j) DIRETRIZES DE AERONAVEGABILIDADE relativas ao conceito de "FLIGHT SECURITY" e as relativas ao conceito "FLIGHT SAFETY" publicadas após a publicação do edital de licitação para contratação do objeto deste Termo de Referência;

k) Full Authority Digital Engine (or Electronics) Control (FADEC);

l) Serviços de Engenharia – (i) análise de danos estruturais, (ii) análise de danos devido à ingestão de FOD, (iii) análise de danos devido à descargas elétricas atmosféricas e cargas estáticas excessivas, (iv) definição de reparos necessários para restauração da AERONAVEGABILIDADE, (v) desenvolvimento de projetos de modificação das AERONAVES incluindo modificações de interior, instalação de forno, modernização de sistemas e/ou outros que venham a ser solicitados pela CONTRATANTE e (vi) qualquer necessidade estabelecida em comum acordo entre a CONTRATADA e a CONTRATANTE;

m) Serviços Diversos – (i) polimento de superfícies, pintura geral, repintura e acabamentos, (ii) serviços de reparo, recuperação, reforma, manutenção, substituição e retoque de pintura nos Componentes do interior, (iii) implementação de Boletins de Serviço não-mandatários, aplicáveis às AERONAVES e (vi) qualquer outra atividade de manutenção que a Contratada estiver homologada para executar, porém não estiver incluída no Preço descrito neste Termo de Referência, (vii) locação de componentes não cobertos



pelo CUSTO MENSAL FIXO, para atendimentos em situações de emergência; Reforma, revisão geral, reparo e aluguel de motores e seus componentes bem como todo serviço ou fornecimento de peças para os motores que estiverem fora do escopo da manutenção de linha;

3.3.12.2. A CONTRATADA, quando necessário, poderá prestar diretamente os SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO descritos no item Eventos deste Termo de Referência, ou poderá subcontratá-los, apresentando, em ambos os casos, no mínimo três orçamentos que deverão ser submetidos à DOA para análise, nos termos previstos neste Termo de Referência;

3.3.12.3. No caso de subcontratação dos SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO descritos neste Termo de Referência, a serem cobrados POR EVENTO, poderá incidir taxa de administração, que terá como limite o percentual de trinta por cento (30%) sobre o valor do serviço a ser subcontratado e deverá ser fixado no procedimento de contratação.

3.3.12.4. Nenhum serviço contratado POR EVENTO deverá ser prestado pela CONTRATADA antes da aprovação por escrito pela CONTRATANTE do respectivo orçamento.

3.3.12.5. A CONTRATADA, poderá prestar diretamente ou subcontratar os SERVIÇOS DE ASSESSORIA E DOCUMENTACAO (tais como o serviço de despachante aeronáutico etc.) – que visem demonstrar a condição de pleno atendimento dos requisitos legais das aeronaves quando envolver questões de manutenção e for necessário para manter a plena capacidade de aeronavegabilidade das aeronaves juntos aos órgãos reguladores - da aviação (tais como ANAC e CTA e outros pertinentes como ANATEL-, devendo em todos os casos de subcontratação apresentar no mínimo três orçamentos para análise ou justificativa para a não apresentação sendo submetidos à DOA, nos termos previstos neste Termo de Referência.

### 3.3.13. **ACIONAMENTOS EXTRAORDINÁRIOS**

3.3.13.1. Uma vez acionada a CONTRATADA, seu pessoal técnico deverá dirigir-se imediatamente ao ESTABELECIMENTO DA CONTRATANTE, ficando por conta da CONTRATADA todas as despesas de deslocamento do(s) técnico(s) até o ESTABELECIMENTO DA CONTRATANTE e seu retorno.

3.3.13.2. A CONTRATADA deverá informar à CONTRATANTE todos os meios para acionamento do plantão, incluindo, mas não se limitando a, telefone celular, telefone fixo e endereço do plantonista responsável.

3.3.13.3. Durante sua escala de plantão, os plantonistas do APOIO TÉCNICO OPERACIONAL deverão permanecer no Distrito Federal.

3.3.13.4. Exceto nos casos de atendimento para voos com hora agendada com pelo menos 24 (vinte e quatro) horas de antecedência, quando o REPRESENTANTE DA CONTRATADA deverá obrigatoriamente estar no ESTABELECIMENTO DA CONTRATANTE no horário combinado, com a antecedência necessária para inspecionar a AERONAVE antes do voo e demais providencias pertinentes, o tempo de resposta mediante acionamento deverá ser de, no máximo, 02h00min, respeitadas as limitações dos meios de transporte e locomoção.

3.3.13.5. No caso de pane nos equipamentos das AERONAVES fora da base de Brasília/DF, a CONTRATADA deverá informar imediatamente a condição da aeronave a DOA/CGO/PRF para que as providencias pertinentes junto a CGO/PRF possam ser tomadas.

3.3.13.6. Feita a comunicação a DOA, inicia-se prazo de 02 (duas) horas para que se possa realizar contato da Contratada junto a DOA/CGO/PRF para informar dos procedimentos já adotados em relação a pane apresentada. A comunicação deveser realizada junto ao Chefe da DOA/PRF. Para tanto, devem estar disponíveis no mínimo durante o contato: inspetor responsável pela área em pane; inspetor em aviônicos; responsável pela área de suprimentos; responsável pelo contrato; responsável pelo atendimento ao cliente; responsável pelo Controle Técnico de Manutenção; engenheiro de suporte ao cliente. Este contato deverá ser realizado novamente a cada dia enquanto dure a situação de AOG (Aircraft On Ground). Pelo menos três vezes a cada dia preferencialmente ao início do expediente, antes do horário de almoço e antes do termino do expediente da Contratada, devendo os horários destes eventos serem ajustados entre os participantes da reunião inicial.

3.3.13.7. A contratada deverá apresentar técnico especializado para a solução do problema juntamente com o material necessário, no prazo máximo de 24 (vinte e quatro) horas, independentemente do local onde as AERONAVES estiverem dentro do Território Nacional, a partir da comunicação pela

CONTRATANTE. O prazo estabelecido nesta Cláusula deverá respeitar a disponibilidade dos meios de transporte disponíveis para tal atendimento;

3.3.13.8. O prazo descrito no item imediatamente acima poderá ser prorrogado por mais 24 (vinte e quatro) horas, mediante justificativa apresentada pela empresa, e aceito pela CONTRATANTE.

3.3.13.9. A responsabilidade pelos custos dos deslocamentos, serviços e demais despesas referentes aos acionamentos extraordinários, dentro do território nacional, seguirá as regras estabelecidas nesse Termo de Referência, serão arcados pela CONTRATANTE nos termos deste Termo de Referência;

3.3.13.10. Acionamentos no exterior serão contratados POR EVENTO, em condições a serem estipuladas pela contratante, de acordo com as necessidades.

3.3.13.11.

#### 4. INFORMAÇÕES RELEVANTES PARA O DIMENSIONAMENTO DA PROPOSTA

4.1. A demanda do órgão tem como base as seguintes características:

- a) os SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO serão efetuados de acordo com as normas e padrões da ANAC, atendendo atualmente aos requisitos do RBAC 43 e 145, bem como de toda legislação aplicável em vigor.
- b) a CONTRATADA e suas subcontratadas deverão possuir registro ou inscrição no Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia – CREA da região a que estiver vinculada;
- c) durante o período em que as AERONAVES permanecerem em manutenção sob a responsabilidade da CONTRATADA, esta deverá proporcionar-lhes hangaragem adequada durante todo o período de manutenção, responsabilizando-se por quaisquer danos ou perdas causadas a elas durante este período que tenham sido causados por sua responsabilidade;
- d) os serviços previstos de manutenção deverão ser realizados preferencialmente onde as AERONAVES estiverem, desde que autorizado pelas autoridades competentes em cumprimento da legislação pertinente.

4.2. O SERVIÇO DE MANUTENÇÃO AERONÁUTICA a ser fornecido compreende os seguintes itens: APOIO TÉCNICO OPERACIONAL; CONTROLE TÉCNICO DE MANUTENÇÃO; SERVIÇOS EVENTUAIS DE MANUTENÇÃO e SERVIÇOS EVENTUAIS SUBCONTRATADOS DE MANUTENÇÃO E DE LOCAÇÃO DE COMPONENTES e FORNECIMENTO DE MATERIAIS AERONÁUTICOS, todos especificados nesta Cláusula.

4.2.1. O APOIO TÉCNICO OPERACIONAL compreende os serviços que serão cobertos pelo CUSTO FIXO MENSAL a ser pago à CONTRATADA. São eles: a MANUTENÇÃO DE CAMPO, os SERVIÇOS PROGRAMADOS DE MANUTENÇÃO.

4.2.2. Os serviços de manutenção relacionados às intervenções decorrentes de discrepâncias apresentadas em operação, a aplicação de acessórios e a aplicação de qualquer boletim aplicável as AERONAVES e seus motores serão efetuados de acordo com as normas e padrões da ANAC atendendo aos requisitos do RBAC nº 43, do RBAC nº 145 e do RBHA nº 91, bem como toda a legislação superveniente que for aplicável, incluindo as diretivas técnicas dos fabricantes de cada aeronave e do(s) seu(s) motor(es).

4.2.3. A CONTRATANTE poderá acompanhar, diretamente ou por intermédio de técnico formalmente designado, qualquer intervenção decorrente da execução do contrato de manutenção das aeronaves.

4.2.4. Toda e qualquer intervenção de manutenção decorrente da execução do contrato, somente ocorrerá seguindo os trâmites administrativos discriminados neste Termo de Referência.

4.2.5. A CONTRATADA deverá zelar pela integridade das aeronaves durante a execução da manutenção sob pena de ser responsabilizada por quaisquer danos ou perdas que a mesma sofrer.

4.2.6. Nos casos de necessidade de atendimento fora da base de Brasília/DF ou da sede da CONTRATADA, pelo mecânico da MANUTENÇÃO DE CAMPO, o valor referente à mão-de-obra está incluso no CUSTO FIXO MENSAL pago pela CONTRATANTE.

4.2.7. Caso haja necessidade de envio de funcionário da Contratada, em comum acordo, deverão ser priorizados aproveitamento em voos das aeronaves da CONTRATANTE. Neste caso, deverá ser dada prioridade ao deslocamento de funcionários que já estejam disponíveis na DOA. Caso não seja possível o aproveitamento, os valores referentes ao transporte do mecânico terão como base as tarifas em classe econômica (maior desconto) da aviação comercial vigentes na data da solicitação.

4.2.8. Adota-se, como limite máximo para o ressarcimento da hospedagem do mecânico da CONTRATADA, o valor estabelecido para pagamento de diárias ao servidor público civil da União, pela localidade de pernoite, referentes aos cargos de nível intermediário e auxiliar, conforme o Decreto nº 5992/2006. Não haverá negociação nesse item, devendo as empresas lançar o valor já fixado.

4.2.9. Os produtos CONSUMÁVEIS, definidos nos item 3.3.9 e seus subitens deste anexo, estão inclusos no APOIO OPERACIONAL, não havendo cobrança a parte.

4.2.10. Os prazos previstos para execução dos serviços poderão ser prorrogados, com a concordância da CONTRATANTE, caso não haja disponibilidade de peças para a aplicação imediata, desde que devidamente comprovados.

#### 4.3. **CONTROLE TÉCNICO DE MANUTENÇÃO**

4.3.1. Controle Técnico de Manutenção ou CTM é o serviço de acompanhamento dos materiais aeronáuticos controlados, do controle do cumprimento das Diretivas Técnicas, das demais exigências pertinentes à legislação vigente, da atualização mensal de todas as cadernetas das AERONAVES e controle/atualização das publicações técnicas, inclusive o diário de bordo na parte relativa às discrepâncias, horas de célula, motor (es), ciclos e inspeções.

4.3.2. O serviço de CTM realizado deverá ser apresentado mensalmente pela CONTRATADA sob a forma de relatórios computadorizados, apresentados impressos e em mídia eletrônica.

4.3.3. A CONTRATADA será responsável por informar a Contratante através de documento específico de qualquer atividade prevista em legislação que dependa de providência da Contratante junto a autoridade aeronáutica ou outra empresa que preste serviço a Contratante – tal como seguradora ou despachante aeronáutico. Deverá ser informada com antecedência mínima de: 100 (cem) horas de voo, 100 (cem) ciclos; 30 (trinta) dias do vencimento – o que for pertinente a atividade. Se, por falha de procedimento da CONTRATADA, este procedimento não for realizado conforme previsto, a CONTRATADA deverá assessorar a CONTRATANTE para resolver seus efeitos, bem como realizar ou subcontratar tarefas eventualmente necessárias com este fim, cabendo os custos ao enquadramento neste Termo de Referência. Caso seja limitada ou inviabilizada a condição de aeronavegabilidade da aeronave, o período pertinente será enquadrado no item Instrumento de Medição de Resultados.

4.3.4. O serviço de CTM está incluído no CUSTO MENSAL FIXO, devendo ser cobrado mensalmente, em fatura específica, separada do APOIO TÉCNICO OPERACIONAL.

#### 4.4. **SERVIÇOS EVENTUAIS DE MANUTENÇÃO (POR EVENTO)**

4.4.1. Os serviços eventuais de manutenção aqueles imprevisíveis quanto ao momento de sua necessidade e, devido às suas peculiaridades, estão descritos de forma mais detalhada na Cláusula 3.3.12.1 deste Anexo. Em razão do seu caráter ocasional, estes serviços não serão suportados pelo CUSTO FIXO MENSAL e, portanto, serão pagos por evento e sob demanda. São subdivididos em:

a) SERVIÇOS EVENTUAIS DE MANUTENÇÃO, a serem prestados diretamente pela CONTRATADA. Serão remunerados na forma de Homem/Hora, que é a unidade padrão adotada pelo mercado para cobrança de serviços de manutenção aeronáutica;

b) SERVIÇOS EVENTUAIS SUBCONTRATADOS DE MANUTENÇÃO E DE LOCAÇÃO DE COMPONENTES, a serem subcontratados quando a CONTRATADA não possa executar o serviço por lhe faltar específica certificação ou homologação da ANAC para manutenção de determinado componente aeronáutico das aeronaves.

4.4.2. Tendo em vista o caráter eventual dos serviços não programados, sua execução deverá ser precedida de expressa autorização da CONTRATANTE, após análise do DOA/CGO/PRF, emitida em orçamentos próprios, conforme modelo adotado pela PRF.

#### 4.5. **FORNECIMENTO DE MATERIAIS AERONÁUTICOS**

4.5.1. Todos os componentes aeronáuticos (inclusive óleos lubrificantes, hidráulicos, gases - oxigênio e nitrogênio) fornecidos pela CONTRATADA e necessários à disponibilização, na condição de aeronavegável, da aeronave deverão ser originais ou recomendados pelo FABRICANTE.

4.5.2. Os materiais aeronáuticos fornecidos pela CONTRATADA deverão ser entregues na Divisão de Operações Aéreas da Polícia Rodoviária Federal, localizada no Aeroporto Internacional de Brasília - Setor de Hangares da Aviação Geral – Lotes 40/41. CEP: 71608-900 - Brasília-DF, ou em qualquer outra unidade da CONTRATANTE mais próxima do lugar em que as AERONAVES estiverem,

desde que no território nacional, compreendendo qualquer material, peças, acessórios e equipamentos, os quais esteja contratualmente obrigada a fornecer e sejam necessários à manutenção das AERONAVES. Para os casos de envio de peças ao exterior, as despesas relativas ao envio serão cobradas da CONTRATANTE, na forma deste Termo de Referência.

4.5.3. No ato da entrega, os componentes aeronáuticos, de origem nacional ou estrangeira, deverão estar acompanhados das respectivas documentações comprobatórias de conformidade e rastreabilidade (formulário SEGVOO, FAA FORM, EASA FORM etc.).

4.5.4. A CONTRATANTE poderá, em qualquer época, requisitar os comprovantes de origem dos componentes aeronáuticos fornecidos pela CONTRATADA.

4.5.5. O valor dos materiais aeronáuticos terá como referência as listas de preços (price list) do respectivo FABRICANTE disponíveis para consulta no endereço eletrônico do portal do fabricante. Poderá esse valor ser reduzido a partir de descontos oferecidos sobre os preços do FABRICANTE.

4.5.6. Os percentuais a serem cobrados no fornecimento dos materiais aeronáuticos serão aqueles advindos do resultado do certame, dependendo do valor a ser informado pelas empresas no campo correspondente da planilha estimativa de preços.

4.5.7. Qualquer alteração superveniente na lista de preços (price list) do FABRICANTE, que venha a ocorrer durante a vigência do contrato, deverá ser prévia e formalmente comunicada à CONTRATANTE, sob pena de não produzir efeito em relação às solicitações posteriores.

4.5.8. No fornecimento de materiais aeronáuticos à base de EXCHANGE, o procedimento será o mesmo adotado para os demais materiais aeronáuticos, considerando-se a avaliação – economicidade – para a base de troca no mercado.

4.5.9. A ocorrência do ADDITIONAL BILLING será admitida mediante comprovação por meio de laudo técnico de responsabilidade da CONTRATADA, a ser submetida à avaliação da CONTRATANTE.

4.5.10. A CONTRATADA é responsável pelo material que compõe as embalagens dos materiais aeronáuticos por ela fornecidos, devendo notificar a CONTRATANTE sempre que forem empregadas substâncias que requerem procedimentos especiais de manuseio ou descarte.

4.5.11. O descumprimento de normas ambientais constatadas durante a execução do contrato será comunicado pela CONTRATANTE ao órgão de fiscalização do Município, do Estado ou da União.

4.5.12. Para faturamento dos materiais aeronáuticos, caso estes sejam de origem estrangeira, será utilizada a conversão da moeda estrangeira para a moeda nacional, com base na sua cotação de venda, referente ao dia anterior à data de emissão do orçamento pela CONTRATADA, conforme tabela divulgada pelo Banco Central do Brasil – BACEN.

4.5.13. Se transcorrerem mais de 30 (trinta) dias entre a data de aprovação do orçamento e a data do faturamento, sem que a CONTRATADA tenha dado causa a esse atraso, e nesse período houver uma excessiva desvalorização ou valorização da moeda estrangeira frente à moeda nacional, a taxa de câmbio constante do orçamento poderá sofrer revisão de modo a não prejudicar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

## 5. REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO

5.1. A CONTRATADA deverá provar cumprimento dos seguintes requisitos:

a) Possuir registro ou inscrição no Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia – CREA da região a que estiver vinculada;

b) Ter funcionário(s) de cada especialidade abaixo, todos habilitados pela ANAC:

b.1) Engenheiro aeronáutico, ou um engenheiro mecânico, reconhecido pelo CREA para atuar na função de responsável técnico pela qualidade dos serviços de manutenção;

b.2) 02 (dois) Técnicos habilitados em aviônicos que tenham frequentado e obtido aprovação em cursos dos sistemas elétrico e de aviônicos da AERONAVE;

b.3) 02 (dois) Técnicos habilitados em Célula e GMP nas AERONAVES objeto deste Termo de Referência, que tenham frequentado e obtido aprovação em cursos dos sistemas da AERONAVE.

b.4) *Os responsáveis técnicos e/ou membros da equipe técnica acima elencados deverão pertencer ao quadro permanente da empresa fornecedora do serviço, na data prevista para entrega da proposta,*

*entendendo-se como tal, para fins deste certame, o sócio que comprove seu vínculo por intermédio de contrato social/estatuto social; o administrador ou o diretor; o empregado devidamente registrado em Carteira de Trabalho e Previdência Social; e o prestador de serviços com contrato escrito firmado com o fornecedor do serviço, ou com declaração de compromisso de vinculação contratual futura.*

5.2. A CONTRATADA deverá apresentar a seguinte documentação complementar:

- a) Documento de homologação pela ANAC para manutenção da AERONAVE, devendo informar na proposta o endereço completo do local onde serão realizadas as inspeções;
- b) *Apresentação de um ou mais atestados de capacidade técnica, fornecido por pessoa jurídica de direito público ou privado devidamente identificada, em nome da contratada, para o qual tenha executado ou esteja executando serviços compatíveis com o tipo da AERONAVE adquirida.*
- c) Cópia do Certificado de Organização de Manutenção emitido pela ANAC, válido para o tipo das AERONAVES, para execução das tarefas de manutenção previstas no PLANO DE MANUTENÇÃO das Aeronaves. Se for necessária subcontratação de outra(s) empresa(s) para a prestação dos SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO relacionados ao CUSTO MENSAL FIXO, tal fato deverá estar expresso na proposta de preços, informando os custos totais a ele relacionados.
- d) A empresa CONTRATADA deverá apresentar na lista de peças de seu ESTOQUE DE TROCA contendo P/N, nomenclatura e quantidade de cada item ou comprovante de acesso ao ESTOQUE DE TROCA de sua subcontratada com o mesmo tipo de listagem.
- e) *A comprovação dos vínculos dos profissionais descritos far-se-á por meio da apresentação de contrato de trabalho regido pela legislação trabalhista ou de contrato de prestação de serviços, sem vínculo trabalhista e regido pela legislação civil.*
- f) Apresentar declaração, emitida pela DOA, de vistoria dos locais de instalação e dos documentos de registro e controle **ou** apresentar declaração de que se responsabiliza da ocorrência de eventuais prejuízos em virtude de sua omissão na verificação dos locais de instalação. As instalações estarão disponíveis para vistoria prévia no seguinte endereço: divisão de Operações Aéreas da Polícias Rodoviária Federal, Aeroporto Internacional Juscelino Kubitschek, Setor de Hangares, Aviação Geral, Lotes 40/41, CEP 71608-900 - Lago Sul – Brasília – DF.

## **6. MODELO DE GESTÃO DE CONTRATO E CRITÉRIOS DE MEDIÇÃO E PAGAMENTO**

6.1. A gestão do contrato será exercida pelo Setor de Contratos e Convênios da Polícia Rodoviária Federal, conforme dispositivo próprio a ser elaborado pelo setor, auxiliado pelo fiscal técnico designado pela Divisão de Operações Aéreas da PRF;

6.2. A comunicação entre a contratante e a contratada será basicamente por e-mail, telefone e se necessário, pessoalmente, por carta simples e/ou registrada;

6.3. O serviços serão considerados concluídos após o recebimento definitivo de cada demanda, correspondente à descrição do objeto;

6.4. Os pagamentos serão efetuados após o recebimento definitivo da demanda;

6.5. Devido à definição objetiva do objeto, não há previsão de pagamento proporcional, salvo alguma sanção administrativa aplicada;

6.6. Considera-se entre a possibilidade de sanção, glosa decorrente de atrasos da contratada, gerando ônus ou prejuízo à Administração Pública, conforme critérios estabelecidos no item referente às sanções administrativas.

## **7. MATERIAIS A SEREM DISPONIBILIZADOS**

7.1. Para a perfeita execução dos serviços, a Contratada deverá disponibilizar os materiais, equipamentos de apoio de solo, ferramentas e utensílios necessários, nas quantidades estimadas e qualidades a seguir estabelecidas, promovendo sua substituição quando necessário:

7.1.1. Todos os materiais, equipamentos, equipamentos de apoio de solo, acessórios e peças, nacionais ou estrangeiros, que forem utilizados no escopo dos SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO relacionados ao CUSTO MENSAL FIXO serão fornecidos pela CONTRATADA e deverão ser originais ou recomendados pelo FABRICANTE, ficando a CONTRATADA responsável pela procedência, qualidade, rastreabilidade e garantia do seu fornecimento.

7.1.2. No ato da entrega, os componentes aeronáuticos, de origem nacional ou estrangeira, deverão estar acompanhados das respectivas documentações comprobatórias de conformidade e rastreabilidade (formulário SEGVOO, FAA FORM, EASA FORM etc.). Os materiais aeronáuticos fornecidos pela CONTRATADA deverão ser entregues na Divisão de Operações Aéreas da Polícia Rodoviária Federal, localizada no Aeroporto Internacional de Brasília - Setor de Hangares da Aviação Geral – Lotes 40/41. CEP: 71608-900 - Brasília-DF, salvo em caso de AOG em que serão entregues em unidade da Polícia Rodoviária Federal mais próxima da localidade em que este evento ocorra ou no aeródromo em que ocorra o fato. Para tanto, haverá acerto prévio entre Contratada e Contratante.

7.1.3. A CONTRATANTE poderá, em qualquer época, requisitar os comprovantes de origem das peças, materiais e equipamentos para arquivo de rastreamento.

7.1.4. Para os fins deste Termo de Referência, os preços dos materiais a serem adquiridos da CONTRATADA, diretamente ou por subcontratação, necessários a qualquer serviço de manutenção nas AERONAVES, deverão estar de acordo com o “price list do FABRICANTE, o que deverá ser comprovado pela Contratada.

7.1.5. Qualquer alteração superveniente na lista de preços (price list) do FABRICANTE, que venha a ocorrer durante a vigência do contrato, deverá ser prévia e formalmente comunicada à CONTRATANTE, sob pena de não produzir efeito em relação às solicitações posteriores.

7.1.6. No caso de o item não constar do portal da CONTRATADA, a CONTRATADA fornecerá 03 (três) orçamentos, a serem submetidos à aprovação da CONTRATANTE, acompanhados de cópia do “price list” fornecido pelo FABRICANTE do componente a ser fornecido.

7.1.7. O CGA/DOA não aceitará orçamentos em que forem verificados, mediante pesquisa de preços, valores incompatíveis com o praticado pelo mercado.

7.1.8. Para os casos de envio de peças ao exterior, as despesas relativas ao envio serão cobradas da CONTRATANTE, na forma citada neste Termo de Referência.

7.1.9. Mediante solicitação da CONTRATANTE, ou dos próprios representantes da CONTRATADA, a CONTRATADA fornecerá as peças, materiais e equipamentos disponíveis em seu ESTOQUE DE TROCA, para atender os SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO das AERONAVES, em até 36 (trinta e seis) horas da solicitação, respeitadas as limitações dos meios de transporte.

7.1.9.1. Na impossibilidade de cumprimento dos prazos constantes no item imediatamente acima, a CONTRATADA deverá informar em até 24 (vinte e quatro) horas da solicitação o prazo estimado para o fornecimento, sem prejuízo da aplicação do que estabelecido no INSTRUMENTO DE MEDIÇÃO DE RESULTADO, descrito neste Termo de Referência.

7.1.9.2. Os prazos indicados neste TERMO DE REFERÊNCIA serão prorrogados em caso de atraso decorrente de motivos não imputáveis à CONTRATADA, proporcionalmente ao atraso ocasionado.

7.1.10. As notas fiscais, referentes a materiais adquiridos da CONTRATADA pela CONTRATANTE, deverão vir acompanhadas de cópia do “price list” e de cópia do orçamento aprovado pela DOA, e nelas (notas fiscais) deverão constar o número do orçamento aprovado, número do contrato e o prefixo da aeronave.

7.1.11. A CONTRATADA é responsável pelo material que compõe as embalagens dos materiais aeronáuticos por ela fornecidos, devendo notificar a CONTRATANTE sempre que forem empregadas substâncias que requerem procedimentos especiais de manuseio ou descarte.

7.1.12. O descumprimento de normas ambientais constatadas durante a execução do contrato será comunicado pela CONTRATANTE ao órgão de fiscalização do Município, do Estado ou da União.

## 8. GARANTIA DOS SERVIÇOS, PEÇAS, MATERIAIS E EQUIPAMENTOS

8.1. A CONTRATADA é obrigada a dar garantia dos serviços de manutenção prestados na AERONAVE nas seguintes condições:

8.1.1. Arcar com o custo do reparo e/ou a reposição dos materiais, e mão de obra que forem utilizados na prestação dos SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO realizados diretamente pela CONTRATADA ou subcontratados, sendo que:

a) AIRFRAME: Prazo de 90 (noventa) dias após o recebimento das AERONAVES, ou 150 (cento e cinquenta) horas de voo (o que ocorrer primeiro);

8.1.2. A garantia dos serviços executados, peças, materiais ou equipamentos aplicados será de responsabilidade da CONTRATADA, obrigando-se a administrar o processo de garantia junto ao fornecedor original;

8.1.3. Todo e qualquer custo proveniente da administração da garantia no território nacional, tais como fretes, impostos, serviços de exclusão e reposição de materiais defeituosos, despesas com deslocamento de equipes, comunicação, entre outros, será por conta e responsabilidade da CONTRATADA sem qualquer ônus adicional para a CONTRATANTE;

8.1.4. As despesas referentes a frete, taxas, impostos da CONTRATADA decorrentes do envio e retorno de peças e equipamentos em garantia fora do território nacional serão repassados à CONTRATANTE mediante comprovação;

8.1.5. O período para restituição do serviço/bem à DOA pela CONTRATADA será o mesmo da sua realização/fornecimento original, contado da data de comunicação da ocorrência pela DOA à CONTRATADA.

## 9. METODOLOGIA DE AVALIAÇÃO DA EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS

9.1. Em cumprimento ao disposto na Instrução Normativa nº 05, de 25 de maio de 2017, do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, fica estabelecido o INSTRUMENTO DE MEDIÇÃO DE RESULTADO, baseado no cálculo do CR, baseado nos parâmetros mínimos a seguir estabelecidos:

a) a qualidade dos serviços prestados pela CONTRATADA será aferida pelo tempo de disponibilidade para voo das aeronaves;

b) havendo descumprimento do INSTRUMENTO DE MEDIÇÃO DE RESULTADO, sem que a CONTRATANTE tenha concorrido para a causa ou que esta sobrevenha de fato comprovadamente alheio ao controle da CONTRATADA, o pagamento do SERVIÇO DE APOIO TÉCNICO OPERACIONAL referente à respectiva aeronave será ajustado conforme o ÍNDICE TRIMESTRAL DE DISPONIBILIDADE DE VOO DA AERONAVE;

c) a verificação será realizada mensalmente, considerando o período de 3 (três) meses anteriores à medição, a fim de haver período de tempo razoável para a CONTRATADA realizar os ajustes necessários à consecução do nível proposto. Portanto não haverá medição nos 2 (dois) primeiros meses do CONTRATO.

d) a tabela abaixo discrimina o INSTRUMENTO DE MEDIÇÃO DE RESULTADO para o período de 12 (doze) meses, a partir da publicação do extrato do CONTRATO no Diário Oficial da União, em caso de prorrogação da vigência, serão acrescidos 0,5 (cinco décimos), uma única vez, nos limites máximos e mínimos de cada faixa de ajuste, permanecendo válidos todos os demais critérios e parâmetros de ajuste no pagamento do SERVIÇO DE APOIO TÉCNICO OPERACIONAL por descumprimento do INSTRUMENTO DE MEDIÇÃO DE RESULTADO.

<b>INSTRUMENTO DE MEDIÇÃO DE RESULTADO DO APOIO TÉCNICO OPERACIONAL</b>	
<b>ÍNDICE TRIMESTRAL DE DISPONIBILIDADE DE VOO DAS AERONAVES</b>	
<b>Item</b>	<b>Descrição</b>
<b>Finalidade</b>	Garantir o maior índice de disponibilidade possível das AERONAVES, sem comprometimento da segurança de voo.
<b>Meta a cumprir</b>	Índice de disponibilidade maior ou igual a 90% (noventa por cento).
<b>Instrumento de medição</b>	Planilha de acompanhamento da disponibilidade das AERONAVE.

Forma de acompanhamento	O fiscal de contrato fará a verificação diária da disponibilidade das aeronaves.
Periodicidade	Mensal, avaliando os últimos três meses
Mecanismo de Cálculo	Nº de dias disponibilidade no trimestre/Número de dias do trimestre = X
Início de Vigência	Data de publicação do extrato do contrato no DOU.
Faixas de ajuste no pagamento	<p>1. Se X maior ou igual a 0,90 → 100% do valor do APOIO TÉCNICO OPERACIONAL, para o mês seguinte ao do cálculo.</p> <p>2. X maior ou igual a 0,85 e menor que 0,90 → 95% do valor do APOIO TÉCNICO OPERACIONAL, para o mês seguinte ao do cálculo.</p> <p>3. X maior ou igual a 0,80 e menor que 0,85 → 90% do valor do APOIO TÉCNICO OPERACIONAL, para o mês seguinte ao do cálculo.</p> <p>4. X maior ou igual a 0,75 e menor que 0,80 → 85% do valor do APOIO TÉCNICO OPERACIONAL, para o mês seguinte ao do cálculo.</p> <p>5. X maior ou igual a 0,70 e menor que 0,75 → 75% do valor do APOIO TÉCNICO OPERACIONAL, para o mês seguinte ao do cálculo.</p> <p>6. X menor que 0,70 → 65% do valor do APOIO TÉCNICO OPERACIONAL, para o mês seguinte ao do cálculo.</p>
Observações	<p>1. Admite-se justificativa para a prestação do serviço com menor nível de disponibilidade, que poderá ser aceita pela CONTRATANTE, desde que comprovada a excepcionalidade da ocorrência, resultante exclusivamente de fatores imprevisíveis ou alheios ao controle da CONTRATADA.</p> <p>2. Não se considera para o computo de dias a quantidade de dias compreendido entre a data de entrega no Centro de Serviços ate a data prevista de decolagem do Centro de Serviços para o traslado após manutenção programada – incluindo-se ambas as datas – conforme previsão da quantidade de dias prevista em diagonal de manutenção entregue pela Contratada com as datas de manutenção programadas.</p> <p>3. Não haverá descumprimento do Instrumento de Medição de Resultado em período específico, caso a CONTRATANTE tenha concorrido para a causa ou que esta sobrevenha de fato comprovadamente alheio ao controle da CONTRATADA (tal como tempo necessário para resolução de discrepância encontrada), o que devera ser demonstrado pela CONTRATADA para que não haja redução do pagamento referente ao período de indisponibilidade causado pelo evento citado. Caso o evento de manutenção tenha duração maior do que o período especificado, serão desconsiderados os dias justificados, mantendo-se o computo dos demais para o calculo deste item. Para tanto, a serão usados os relatórios diários de inspeção para se avaliar o impacto de um evento justificado.</p>

## 10. DA ESTIMATIVA DE CUSTO

10.1. A estimativa de custo para o SERVIÇO DE MANUTENÇÃO AERONÁUTICA será realizada com base na previsão de utilização da aeronave pela PRF, que é de 500 horas de voo para o



período de 12 (doze) meses. Os custos com o SERVIÇO DE MANUTENÇÃO AERONÁUTICA compreendem:

10.1.1. CUSTO FIXO MENSAL: É o valor a ser pago mensalmente à CONTRATADA pela prestação dos serviços de APOIO TÉCNICO OPERACIONAL e do CONTROLE TÉCNICO DE MANUTENÇÃO, descritos neste anexo em seu item 3. e subitens. No valor do CUSTO FIXO MENSAL deverão estar incluídos todos os valores dos tributos, encargos decorrentes da execução dos serviços e a previsão de todas as inspeções previstas de motor e célula que ocorrerão na vigência do contrato.

10.1.1.1. Para compor a estimativa do valor do CUSTO FIXO MENSAL, será utilizada como base de cálculo a média de horas de voo limitada a uma utilização máxima de 500 (quinhentas) horas de voo por ano e uma relação mínima média de 60(sessenta) minutos de voo por ciclo de voo, podendo haver pagamento adicional caso haja uma utilização maior de horas de voo e ciclos das AERONAVES, hipótese em que deverá ser informado na proposta o valor da hora de voo que exceder os limites acima previstos, observando a fórmula estabelecida no Termo de Referência e seus anexos.

10.1.2. CUSTO VARIÁVEL: É o valor a ser provisionado para pagamento de manutenções passíveis de acontecer, definidos a partir dos contratos de manutenção das outras aeronaves da frota da DOA, mas que devido a seu caráter eventual, não são suportados pelo custo fixo mensal. Os custos variáveis abarcam os:

10.1.2.1. SERVIÇOS EVENTUAIS DE MANUTENÇÃO: São os serviços fornecidos pela CONTRATADA, medidos na forma do Homem-Hora trabalhado, os quais serão objeto de disputa no certame. Estima-se a quantidade de 1000 (mil) homens-horas anualmente para atender a AERONAVE.

10.1.2.2. SERVIÇOS EVENTUAIS SUBCONTRATADOS DE MANUTENÇÃO E DE LOCAÇÃO DE COMPONENTES: Este valor NÃO SERÁ objeto de disputa no certame licitatório e está estimado em no máximo R\$ 500.000,00 (quinhentos mil) para contratação de serviços por evento, apenas para fins de composição do valor global do CONTRATO. Para a subcontratação de serviços eventuais estima-se em R\$ 500.000,00 (quinhentos mil), para fins de composição do valor global do CONTRATO. Justifica-se o referido quantum de R\$ 500.000,00 (quinhentos mil Reais) tendo em vista a experiência desta DOA e da outra instituição ligada ao Ministério da Segurança Pública, a Polícia Federal, através da CAOP/DIREX/PF, que opera há anos aeronaves da mesma categoria a sere adquirida pela PRF, assim também como a grande especialização dos serviços de natureza aeronáutica (observando-se que podem existir poucas oficinas de manutenção homologadas, ou somente uma, para determinado serviço), tais como a inspeção de componentes, certificação de peças, revisão de equipamentos, reparos de maneira geral, dentre outras, para atendimento à aeronave.

10.1.2.3. FORNECIMENTO DE MATERIAIS AERONÁUTICOS, que são as peças e componentes necessários à operação e à manutenção da aeronavegabilidade das aeronaves. Estima-se em R\$ 500.000,00 (quinhentos mil Reais) este gasto anual. Ao valor das peças, constante do price list do FABRICANTE, pode ser repassado desconto no percentual resultante do certame, conforme previsto no item pertinente deste Termo de Referência. Justifica-se o referido quantum de R\$ 500.000,00 (quinhentos mil de Reais) apresentado tendo em vista o emprego para a referida aeronave, a experiência advinda de outras instituições públicas que operam esta categoria de aeronave, bem como o fato de que as peças são, em sua maioria, de fabricação estrangeira (com cotação em moedas estrangeiras) e de elevada tecnologia, fatores que agregam valor aos citados materiais aeronáuticos. Há, ainda, a necessidade de substituição de peças por tempo (calendária) ou por consumo de horas de voo (este de acordo com a demanda solicitada à unidade aérea). A título de exemplo, uma bateria aeronáutica pode alcançar ou exceder o valor de R\$ 15.000,00 (quinze mil Reais), um pneu pode custar mais de R\$ 4.000,00 (quatro mil Reais) O valor indicado ainda se baseia na imprevisibilidade da ocorrência de discrepâncias (panes e/ou defeitos que resultem na substituição de componentes) ou mesmo de incidentes (por exemplo colisão com aves etc), não sendo possível a indicação precisa de quais peças serão substituídas por pane ou incidente.

10.1.2.4. RESSARCIMENTO COM DESPESAS DE MECÂNICO EM VIAGEM: Este valor NÃO SERÁ objeto de disputa no certame licitatório e está estimado em no máximo R\$ 100.000,00 (cem mil) para indenização referente aos custos de hospedagem e passagens necessárias para prestação de serviços, apenas para fins de composição do valor global do CONTRATO. Justifica-se o referido quantum de R\$ 100.000,00 (cem mil Reais) tendo em vista a experiência da Polícia Federal, que verificou que suas duas aeronaves de mesma categoria da que a PRF pretende adquirir, juntas, totalizaram na PF, uma média de 560(quinhentos e sessenta) dias nos anos de 2015, 2016 e 2017 sem manutenção programada e foram provisionados, para esta despesa o valor de R\$ 200.000,00 (duzentos mil Reais). Levando-se em conta a

disponibilidade pretendida, o deslocamento de mecânico a bordo, o menor valor de diária aplicável e a possível necessidade de eventual deslocamento de outro(s) funcionário(s) (quer seja inspetor, técnico habilitado em aviônicos ou engenheiro) assim como as passagens requeridas, e o fato da PRF planejar operar apenas 01 (uma) aeronave, estimou-se este valor (R\$ 100.000,00) de forma a realizar as indenizações pertinentes, para não limitar a plena operação da aeronave.

## 11. DO INÍCIO DA EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS

11.1. A execução dos serviços será iniciada a partir da data de publicação do extrato de contrato no Diário Oficial da União.

11.2. O prazo para execução de SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO relacionados à manutenção POR EVENTO deverá ser acordado entre as Partes de acordo com as necessidades, não podendo ser iniciado após o término da vigência do Contrato.

11.3. A execução de SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO relacionados à manutenção POR EVENTO poderá gerar extensões nos prazos para cumprimento de Manutenções Programadas e/ou Não-Programadas, fato este que será informado pela CONTRATADA não lhe devendo gerar nenhum tipo de penalidade.

## 12. LOCAL PARA A REALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS

12.1. A CONTRATADA deve considerar a cidade de Brasília/DF como a principal Base de Operações da Divisão de Operações Aéreas da PRF.

12.1.1. No entanto, a CONTRATADA poderá cumprir as inspeções mandatórias poderá efetuar a manutenção de linha e a correção de discrepância(s) das AERONAVES tanto em Brasília/DF como em qualquer outra parte do Território Nacional, e eventualmente até em países da América do Sul, quando assim for solicitado pela CONTRATANTE e desde que previamente autorizado pelas autoridades pertinentes – tais como a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC e pelas demais autoridades competentes – no local em que o serviço tiver de ser executado, visando manter ou retornar a condição de aeronavegabilidade da AERONAVE.

12.2. A CONTRATANTE providenciará hangaragem ou local apropriado para as aeronaves em caso de necessidade de manutenção fora da oficina da CONTRATADA e comunicará formalmente a este lugar onde ela deverá realizar os serviços, apresentando a autorização do representante legal ou proprietário do local disponibilizado.

12.3. Somente nas dependências da oficina da CONTRATADA poderão ser cumpridas inspeções de complexidade maior que a 1A e outras intervenções de manutenção de maior complexidade cuja execução não seja tecnicamente recomendável executar fora da sede da empresa de manutenção pelas suas peculiaridades, conforme demonstrado na legislação e manuais pertinentes.

## 13. OBRIGAÇÕES DA CONTRATANTE

13.1. Exigir o cumprimento de todas as obrigações assumidas pela Contratada, de acordo com as cláusulas contratuais e os termos de sua proposta;

13.2. Exercer o acompanhamento e a fiscalização dos serviços, por servidor especialmente designado, anotando em registro próprio as falhas detectadas, indicando dia, mês e ano, bem como o nome dos empregados eventualmente envolvidos, e encaminhando os apontamentos à autoridade competente para as providências cabíveis;

13.3. Notificar a Contratada por escrito da ocorrência de eventuais imperfeições no curso da execução dos serviços, fixando prazo para a sua correção;

13.4. Não permitir que os empregados da Contratada realizem horas extras, exceto em caso de comprovada necessidade de serviço, formalmente justificada pela autoridade do órgão para o qual o trabalho seja prestado e desde que observado o limite da legislação trabalhista;

13.5. Pagar à Contratada o valor resultante da prestação do serviço, no prazo e condições estabelecidas no Edital e seus anexos;

13.6. Efetuar as retenções tributárias devidas sobre o valor da Nota Fiscal/Fatura fornecida pela contratada, em conformidade com o art. 36, §8º da IN SLTI/MPOG N. 02/2008;

- 13.7. Permitir acesso de funcionários da CONTRATADA, devidamente credenciados, às dependências da CONTRATANTE e a dados e informações necessários ao desempenho das atividades previstas;
- 13.8. Prestar as informações e os esclarecimentos atinentes aos SERVIÇOS que venham a ser solicitados pelos representantes da CONTRATADA;
- 13.9. Acionar a CONTRATADA para realização dos SERVIÇOS, devidamente acompanhados da Ordem de Serviço, expedida pela CONTRATANTE;
- 13.10. Solicitar o fornecimento de peças e autorizar a execução de SERVIÇOS através de formulário próprio;
- 13.11. Informar à CONTRATADA, com antecedência mínima de 5 (cinco) dias uteis, quando possível, as discrepâncias a serem sanadas na próxima inspeção e a data provável da realização desta;
- 13.12. Disponibilizar uma sala com mesa, cadeira e provisões para comunicação (cabearamento) para telefone e internet para a CONTRATADA na base da CONTRATANTE, ficando por conta da CONTRATADA a ativação da linha telefônica e do serviço de Internet, bem como o pagamento pelo seu uso;
- 13.13. Disponibilizar um local para guardar ferramentas e equipamentos da CONTRATADA na base do CONTRATANTE;
- 13.14. Solicitar formalmente a execução dos SERVIÇOS objeto deste TERMO DE REFERÊNCIA;
- 13.15. Aprovar, após análise, as ordens de serviço e orçamentos apresentados no prazo máximo de 5 (cinco) dias úteis, a partir do momento do recebimento;
- 15.16. Atestar as notas fiscais conforme as ordens de serviço e orçamentos aprovados e encaminhá-los para a COAD/DLOG/PF, em no máximo 15 (quinze) dias após o recebimento das notas fiscais;
- 15.17. Informar à CONTRATADA da existência de garantias de COMPONENTES eventualmente remanescentes;
- 13.16. Fornecer ponto de ar-comprimido com pressão suficiente para acionamento de ferramentas pneumáticas, bem como acesso à energia elétrica, na tensão de 220 volts e 380 volts para acionamento de ferramentas de manutenção.

#### **14. OBRIGAÇÕES DA CONTRATADA**

- 14.1. Executar os serviços conforme especificações deste Termo de Referência e seus anexos, e de sua proposta, com a alocação dos empregados necessários ao perfeito cumprimento das cláusulas contratuais, além de fornecer os materiais e equipamentos, equipamentos de apoio, EPI (equipamento de proteção individual), ferramentas e utensílios necessários, na qualidade e quantidade especificadas neste Termo de Referência e em sua proposta;
- 14.2. Reparar, corrigir, remover ou substituir, às suas expensas, no total ou em parte, no prazo fixado pelo fiscal do contrato, os serviços efetuados em que se verificarem vícios, defeitos ou incorreções resultantes da execução ou dos materiais empregados;
- 14.3. Responsabilizar-se pelos vícios e danos decorrentes da execução do objeto, de acordo com os artigos 14 e 17 a 27, do Código de Defesa do Consumidor (Lei nº 8.078, de 1990), ficando a Contratante autorizada a descontar da garantia, caso exigida no edital, ou dos pagamentos devidos à Contratada, o valor correspondente aos danos sofridos;
- 14.4. Utilizar empregados habilitados e com conhecimentos básicos dos serviços a serem executados, em conformidade com as normas e determinações em vigor;
- 14.5. Apresentar os empregados devidamente uniformizados e identificados por meio de crachá, além de provê-los com os Equipamentos de Proteção Individual - EPI, quando for o caso;
- 14.6. Apresentar à Contratante, quando for o caso, a relação nominal dos empregados que adentrarão o órgão para a execução do serviço;
- 14.7. Responsabilizar-se por todas as obrigações trabalhistas, sociais, previdenciárias, tributárias e as demais previstas na legislação específica, cuja inadimplência não transfere responsabilidade à Contratante;

- 14.8. Atender as solicitações da Contratante quanto à substituição dos empregados alocados, no prazo fixado pelo fiscal do contrato, nos casos em que ficar constatado descumprimento das obrigações relativas à execução do serviço, conforme descrito neste Termo de Referência e seus anexos;
- 14.9. Substituir, no prazo de até 15 (quinze) dias corridos, quando solicitado por escrito pela CONTRATANTE e tecnicamente justificado por escrito, qualquer profissional que estiver prestando o SERVIÇO objeto deste TERMO DE REFERÊNCIA;
- 14.10. Instruir seus empregados quanto à necessidade de acatar as normas internas da Administração;
- 14.11. Instruir seus empregados a respeito das atividades a serem desempenhadas, alertando-os a não executar atividades não abrangidas pelo contrato, devendo a Contratada relatar à Contratante toda e qualquer ocorrência neste sentido, a fim de evitar desvio de função;
- 14.12. Relatar à Contratante toda e qualquer irregularidade verificada no decorrer da prestação dos serviços;
- 14.13. Não permitir a utilização de qualquer trabalho do menor de dezesseis anos, exceto na condição de aprendiz para os maiores de quatorze anos; nem permitir a utilização do trabalho do menor de dezoito anos em trabalho noturno, perigoso ou insalubre;
- 14.14. Manter durante toda a vigência do contrato, em compatibilidade com as obrigações assumidas, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação;
- 14.15. Guardar sigilo sobre todas as informações obtidas em decorrência do cumprimento do contrato;
- 14.16. Arcar com o ônus decorrente de eventual equívoco no dimensionamento dos quantitativos de sua proposta, devendo complementá-los, caso o previsto inicialmente em sua proposta não seja satisfatório para o atendimento ao objeto da licitação, exceto quando ocorrer algum dos eventos arrolados nos incisos do § 1º do art. 57 da Lei nº 8.666, de 1993;
- 14.17. Disponibilizar mecanismo para a confirmação dos dados enviados pela contratante em prazo razoável;
- 14.18. Garantir, na execução dos SERVIÇOS, a utilização somente de peças, materiais genuínos e equipamentos indicados pelo FABRICANTE da AERONAVE;
- 14.19. Refazer em igual prazo de execução, contado a partir da comunicação, os serviços que forem rejeitados;
- 14.20. Submeter à fiscalização da DOA, quando solicitado, os SERVIÇOS executados;
- 14.21. Refazer os serviços ou substituir peças, materiais e equipamentos que estejam em comprovado desacordo com as normas e padrões definidos pelo FABRICANTE e/ou pela AUTORIDADE AERONÁUTICA;
- 14.22. Reparar, corrigir, remover, reconstruir ou substituir, por sua conta, no total ou em parte, o patrimônio da DOA em que se verificarem vícios, defeitos ou incorreções resultantes da execução ou de materiais empregados;
- 14.23. Permanecer durante toda a vigência do Contrato em consonância com o seu Manual de Gerenciamento de Segurança Operacional (MGSO) aprovado e em consonância com as normas referentes à prevenção de acidentes aeronáuticos e segurança de voo, conforme prevê a resolução nº 106 da ANAC, de 30 de junho de 2009;
- 14.24. Realizar manutenção de campo em qualquer localidade do território nacional, e preventiva desde que previamente autorizada pela ANAC. Em ambos os casos as decisões devem ser baseadas na documentação técnica do fabricante e legislação em vigor;
- 14.25. Garantir pronto atendimento à AERONAVE objeto deste ANEXO nos termos do previsto no TERMO DE REFERÊNCIA e seus ANEXOS, devendo os técnicos que compõem a equipe técnica de APOIO OPERACIONAL prestar SERVIÇOS prioritariamente à CONTRATANTE;
- 14.26. Assumir a responsabilidade pelos encargos fiscais e comerciais resultantes da adjudicação do contrato relativo ao TERMO DE REFERÊNCIA e seus ANEXOS, de acordo com a lei aplicável;

14.27. Manter um Índice de Disponibilidade mínimo de 90% (noventa por cento) nos termos do TERMO DE REFERÊNCIA e neste ANEXO;

14.28. Apresentar comprovante de assinatura dos MANUAIS DE MANUTENÇÃO das AERONAVES e demais publicações pertinentes (tais como legislação aplicável), ou documento que comprove seu acesso aos mesmos;

14.29. Repassar os dados coletados nas aeronaves relativos ao monitoramento de tendências do motor à CONTRATANTE semanalmente/mensalmente de forma eletrônica (via e-mail ou mídia).

## 15. DA SUBCONTRATAÇÃO

15.1. É permitida a subcontratação parcial do objeto observando os limites máximo de 40% (quarenta por cento) do valor total do contrato, nas seguintes condições:

15.1.1. É vedada a sub-rogação completa ou da parcela principal da obrigação.

15.1.2. Será permitida subcontratação de terceiros para prestação de serviços especializados que a CONTRATADA não possa executar, por lhe faltar específica homologação da ANAC, tais como revisão geral de motor.

15.1.3. Antes de efetuar subcontratação de terceiros, no Brasil ou no Exterior, a CONTRATADA deverá solicitar autorização prévia da CONTRATANTE, a quem incumbe avaliar se a subcontratada cumpre os requisitos de qualificação técnica, além da regularidade fiscal e trabalhista, necessários à execução do objeto, apresentando, no ato, orçamento do serviço a ser subcontratado e documentação que comprove os requisitos citados.

15.1.4. Antes de autorizar a subcontratação, a CONTRATANTE realizará, em sendo possível, pesquisa de mercado com fornecedores distintos para que se possa avaliar a economicidade da subcontratação.

15.1.5. A CONTRATANTE recusará orçamentos em que forem verificados valores incompatíveis com os praticados pelo mercado.

15.1.6. 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.

15.1.7. Os custos referentes ao serviço, ao transporte e ao seguro de materiais aeronáuticos que a CONTRATADA terá de suportar para realizar o serviço por meio de subcontratação serão repassados à CONTRATANTE e constarão da fatura dos serviços, que também deverá trazer anexo com os comprovantes das referidas despesas.

15.1.8. Para faturamento dos serviços subcontratados, caso estes sejam realizados por empresa estrangeira, será utilizada a conversão da moeda estrangeira para a moeda nacional, com base na sua cotação de venda, referente ao dia anterior à data de emissão do orçamento pela CONTRATADA, conforme tabela divulgada pelo Banco Central do Brasil – BACEN.

15.1.9. Se transcorrerem mais de 30 (trinta) dias entre a data de aprovação do orçamento e a data do faturamento, sem que a CONTRATADA tenha dado causa a esse atraso, e nesse período houver uma excessiva desvalorização ou valorização da moeda estrangeira frente à moda nacional, a taxa de câmbio Referência, a CONTRATADA deverá apresentar previamente 03 (três) orçamentos referentes ao serviço. Na hipótese da impossibilidade do fornecimento do constante do orçamento poderá sofrer revisão de modo a não prejudicar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

15.1.10. Para a subcontratação de serviços de terceiros, no Brasil ou no Exterior, não relacionados ao CUSTO MENSAL FIXO, descritos no Termo de Referência e neste anexo, haverá a apresentação de três orçamentos, a CONTRATADA que poderá apresentar os orçamentos existentes, desde que devidamente justificado. Poderá ser dispensada a apresentação de mais de um orçamento quando este vier acompanhado de atestado de exclusividade.

15.1.11. A CONTRATANTE não aceitará orçamentos em que forem verificados, mediante pesquisa de preços, valores incompatíveis com os praticados pelo mercado.

15.1.12. A CONTRATADA, no caso de serviços não relacionados ao CUSTO MENSAL FIXO, descritos neste Termo de Referência, poderá cobrar taxa de administração sobre serviços terceirizados

subcontratados, no menor percentual apresentado na proposta comercial vencedora da licitação, devendo ser objeto de negociação antes da assinatura do contrato.

15.1.13. A CONTRATADA repassará à CONTRATANTE quaisquer garantias remanescentes dos serviços subcontratados e materiais aplicados nestes serviços.

15.1.14. Para faturamento dos serviços subcontratados, caso estes sejam realizados por empresa estrangeira, será utilizada a conversão da moeda estrangeira para a moeda nacional, com base na sua cotação de venda, referente ao dia em que o orçamento foi enviado pela CONTRATADA, ou será calculado com base na taxa PTAX referente ao dia anterior da emissão da fatura.

## 15.2. **Subcontratação dos SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO relacionados ao CUSTO MENSAL FIXO**

15.2.1. É permitida a subcontratação de outras empresas, devidamente homologadas pela ANAC, para a prestação de até 40% (quarenta por cento) dos SERVIÇOS relativos ao CUSTO MENSAL FIXO. Eventuais custos para realizar tal subcontratação ou deverão constar da proposta de preços a ser apresentada pelas licitantes ou serem suportados totalmente pela CONTRATADA.

15.2.2. Nessa modalidade somente se admite subcontratação de SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO relacionados ao CUSTO MENSAL FIXO se já forem discriminados nas propostas quais seriam esses serviços e quanto custariam. O que se quer dizer é que não pode estar apenas ao alvitre da futura contratada estabelecer, casuisticamente e posteriormente à celebração, quais serviços do CUSTO MENSAL FIXO subcontrataria, mesmo que dentro das limitações percentuais, e ainda cobrar por eles, sendo que já recebe pela sua execução na modalidade aqui proposta. Tal hipótese geraria duplo prejuízo ao erário, que pagaria duas vezes pelo mesmo serviço, e vantagem indevida à futura Contratada, que receberia apenas pela intermediação de serviços. Desse modo, a fim de manter o equilíbrio e paridade contratual, garantindo-se também a possibilidade de competitividade para buscar condições mais vantajosas à Administração, as empresas concorrentes devem apresentar em suas propostas quais específicos serviços que não poderiam ser prestados diretamente e necessitariam de subcontratação, com os consequentes gastos prováveis. Com a demonstração nas propostas de quais gastos seriam esperados para a execução de todo o objeto do contrato, incluindo possíveis subcontratações e seus encargos, o que as empresas possuem capacidade para calcular previamente já que as AERONAVE têm um PLANO DE MANUTENÇÃO, garante-se a possibilidade de competitividade, a transparência, a previsibilidade e o equilíbrio contratual, princípios básicos de contratos administrativos. Para possibilitar a competitividade e a obtenção de condições mais vantajosas ao erário, por conseguinte, adota-se nesse Termo o acréscimo na admissibilidade de subcontratação para 40% (quarenta por cento). Essa medida não traz prejuízo à Administração, pois as empresas deverão discriminar em suas propostas quais os serviços esperados para subcontratação e quais serão os gastos relacionados. É possível que a concorrente que tenha a capacidade de executar maior parte dos serviços possa praticar preços melhores, no entanto não há como estabelecer tal relação a priori, sem a realização da licitação. Dessa forma, com a flexibilização da subcontratação para até 40% (quarenta por cento), e apresentação nas propostas dos possíveis gastos com ela, garante-se que a melhor proposta possa sair vencedora, economizando os recursos públicos. Por outro lado, a subcontratada deve ser homologada pela autoridade aeronáutica para os serviços, de forma a garantir a qualidade da prestação dos serviços. Assim, caso a CONTRATADA necessite subcontratar outra empresa para desincumbir-se de parte do objeto desse contrato relacionado ao CUSTO MENSAL FIXO, no curso de sua execução, devido a fatos não previstos na proposta, deverá arcar com todos os custos daí decorrentes, não podendo imputá-los à CONTRATANTE. Frise-se, nesse caso, que se deve respeitar o limite de 40% (quarenta por cento).

## 15.3. **Subcontratação dos SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO a serem contratados POR EVENTO**

15.3.1. Outra possibilidade de subcontratação se dá em relação aos itens expressamente excluídos, em capítulo específico deste Termo de Referência e Anexo. Esses itens estão à parte do valor fixo mensal a ser pago à CONTRATADA, a serem pactuados POR EVENTO, ou seja, quando e se ocorrerem. Assim, quando tais serviços forem necessários, a CONTRATADA poderá prestá-los diretamente ou subcontratá-los, cobrando pelo evento, independentemente do CUSTO MENSAL FIXO. Poderá ainda a CONTRATANTE realizar certame licitatório para esses itens específicos, visando condições mais vantajosas. Esses EVENTOS específicos não integram o CUSTO MENSAL FIXO, porém têm como limite o valor de 70% (setenta por cento) do valor do contrato, para subcontratação. No entanto, para realizar esses específicos SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO, descritos em enumeração exaustiva neste

Anexo, caso os subcontrate, a empresa CONTRATADA poderá ter despesas com a administração desses casos. Assim, visando à paridade e boa-fé objetiva, é natural que as despesas vinculadas aos eventos de subcontratação, imprevistos e fora do escopo dos serviços relacionados ao CUSTO MENSAL FIXO, sejam compensadas pela CONTRATANTE. Para efetivar essa compensação é praxe a cobrança de taxa de administração, a ser estipulada sobre o valor do serviço ou material subcontratado. Ocorre que, por vezes, devido ao alto valor dos materiais e serviços empregados na aviação, a cobrança de taxa de administração faz com que a CONTRATADA tenha um ganho vultoso apenas para administrar a subcontratação, podendo também gerar enriquecimento sem causa. Para evitar a cobrança exagerada de recursos devido à subcontratação de serviços, principalmente tendo em vista que alguns SERVIÇOS foram excluídos do CUSTO MENSAL FIXO e poderão ser cobrados POR EVENTO, adota-se nesse Anexo e no Termo de Referência, o limite de trinta por cento (30%) sobre o valor do serviço a ser subcontratado, para a taxa de administração. Além disso, sugere-se que a negociação entre CONTRATANTE e CONTRATADA para a justa estipulação dessa taxa. Assim, antes da assinatura do CONTRATO, deverá haver negociação entre a CONTRATANTE e CONTRATADA para ajuste dos valores da taxa de administração, buscando as condições mais justas ao contrato.

15.3.2. As microempresas e/ou empresas de pequeno porte a serem subcontratadas serão indicadas e qualificadas pela licitante melhor classificada juntamente com a descrição dos bens e/ou serviços a serem por elas fornecido e seus respectivos valores;

15.3.3. São obrigações adicionais da contratada, em razão da subcontratação:

15.3.3.1. Apresentar a documentação de regularidade fiscal das microempresas e empresas de pequeno porte subcontratadas, sob pena de rescisão, aplicando-se o prazo para regularização previsto no § 1º do art. 4º do Decreto nº 8.538, de 2015;

15.3.3.2. Substituir a subcontratada, no prazo máximo de trinta dias, na hipótese de extinção da subcontratação, mantendo o percentual originalmente subcontratado até a sua execução total, notificando o órgão ou entidade contratante, sob pena de rescisão, sem prejuízo das sanções cabíveis, ou a demonstrar a inviabilidade da substituição, hipótese em que ficará responsável pela execução da parcela originalmente subcontratada;

15.3.3.3. Em qualquer hipótese de subcontratação, permanece a responsabilidade integral da Contratada pela perfeita execução contratual, bem como pela padronização, pela compatibilidade, pelo gerenciamento centralizado e pela qualidade da subcontratação, 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.

## 16. ESTOQUE DE TROCA

16.1. Para garantir a possibilidade de ampla competitividade, nos mesmos moldes afirmados acima, e tendo em vista que as empresas podem não possuir de imediato a integralidade do estoque de peças que o fabricante possui, torna-se necessária a admissibilidade de subcontratação de empresa que possua o estoque necessário para a execução do objeto do contrato.

16.2. A empresa classificada provisoriamente em primeiro lugar deverá apresentar na fase de habilitação lista de peças de seu ESTOQUE DE TROCA contendo P/N, nomenclatura e quantidade de cada item (Anexo VII) ou comprovante de acesso ao ESTOQUE DE TROCA de sua subcontratada com o mesmo tipo de listagem.

16.3. Nesse caso, a subcontratação de ESTOQUE DE TROCA integra o limite de 40% (quarenta por cento) para a subcontratação.

16.4. LRU's - Line Replaceable Units

16.4.1. LRU's são peças que podem ser trocadas nas MANUTENÇÕES DE LINHA, sem a necessidade de trasladar as AERONAVES até o CENTRO DE SERVIÇOS. Adota-se aqui a distinção que LRUs são peças empregadas nos motores das AERONAVES.

16.4.2. A CONTRATADA será responsável pelos serviços de substituição das LRUs dos motores e pelo fornecimento de todos os materiais necessários a essa tarefa. A CONTRATADA será ainda responsável pelo fornecimento das LRUs listadas neste Termo de Referência, serviços inclusos no CUSTO MENSAL FIXO.

16.4.3. As demais LRUs que não constam desse Termo de Referência serão fornecidas POR EVENTO, podendo a CONTRATADA subcontratar o fornecimento ou a CONTRATANTE, mediante procedimento próprio, licitar à parte a sua aquisição.

## 17. ALTERAÇÃO SUBJETIVA

17.1. É admissível a fusão, cisão ou incorporação da contratada com/em outra pessoa jurídica, desde que sejam observados pela nova pessoa jurídica todos os requisitos de habilitação exigidos na licitação original; sejam mantidas as demais cláusulas e condições do contrato; não haja prejuízo à execução do objeto pactuado e haja a anuência expressa da Administração à continuidade do contrato.

## 18. PROPOSTA

18.1. A licitante deverá indicar na proposta comercial:

18.1.1. O CUSTO MENSAL FIXO para APOIO TECNICO OPERACIONAL, já incluindo, se necessário, a possibilidade de subcontratação para essa finalidade, nos limites desse Termo de Referência, discriminando ainda:

- a) O custo mensal para o cumprimento das inspeções do PROGRAMA DE MANUTENÇÃO das AERONAVES;
- b) O custo mensal para Apoio Técnico Operacional na DOA/PRF;
- c) O custo mensal do Controle Técnico de Manutenção (CTM);

18.1.2. O valor do Homem-Hora para os SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO a serem prestados diretamente pela CONTRATADA POR EVENTO.

18.1.3. Para fins de composição da planilha de preços na participação do certame, estima-se a utilização de mil (1.000) horas de serviço.

18.1.4. O valor adicional a ser cobrado por hora de voo e/ou ciclos que excederem o limite de 500 horas e/ou o mínimo de 500 ciclos por ano previstos.

18.1.5. Para fins de composição da planilha de preços no certame, estima-se a utilização de duzentas (100) horas de voo excedentes ao limite previsto;

18.1.6. A taxa de administração, limitada ao percentual de trinta por cento (30%) sobre o valor do serviço a ser subcontratado, que não constará da planilha do pregão. A CONTRATANTE e a CONTRATADA poderão ajustar a taxa informada, por meio de negociação antes da assinatura do CONTRATO, para os valores de mercado;

18.1.7. O(s) endereço(s) do(s) CENTRO(S) DE SERVIÇO(S).

## 19. CONTROLE E FISCALIZAÇÃO DA EXECUÇÃO

19.1. O acompanhamento e a fiscalização da execução do contrato consistem na verificação da conformidade da prestação dos serviços e da alocação dos recursos necessários, de forma a assegurar o perfeito cumprimento do ajuste, devendo ser exercidos por um ou mais representantes da Contratante, especialmente designados, na forma dos arts. 67 e 73 da Lei nº 8.666, de 1993, e do art. 6º do Decreto nº 2.271, de 1997.

19.2. O representante da Contratante deverá ter a experiência necessária para o acompanhamento e controle da execução dos serviços e do contrato.

19.3. A verificação da adequação da prestação do serviço deverá ser realizada com base nos critérios previstos neste Anexo e Termo de Referência.

19.4. A execução dos contratos deverá ser acompanhada e fiscalizada por meio de instrumentos de controle, que compreendam a mensuração dos aspectos mencionados neste anexo e na legislação pertinente.

19.5. A fiscalização técnica dos contratos avaliará constantemente a execução do objeto e utilizará o Instrumento de Medição de Resultado (IMR), conforme modelo previsto, ou outro instrumento substituto para aferição da qualidade da prestação dos serviços, devendo haver o redimensionamento no pagamento com base nos indicadores estabelecidos, sempre que a CONTRATADA:

- a) não produzir os resultados, deixar de executar, ou não executar com a qualidade mínima exigida as atividades contratadas; ou



b) deixar de utilizar materiais e recursos humanos exigidos para a execução do serviço, ou utilizá-los com qualidade ou quantidade inferior à demandada.

19.6. A utilização do IMR não impede a aplicação concomitante de outros mecanismos para a avaliação da prestação dos serviços.

19.7. Durante a execução do objeto, o fiscal técnico deverá monitorar constantemente o nível de qualidade dos serviços para evitar a sua degeneração, devendo intervir para requerer à CONTRATADA a correção das faltas, falhas e irregularidades constatadas.

19.8. O fiscal técnico deverá apresentar ao preposto da CONTRATADA a avaliação da execução do objeto ou, se for o caso, a avaliação de desempenho e qualidade da prestação dos serviços realizada.

19.9. Em hipótese alguma, será admitido que a própria CONTRATADA materialize a avaliação de desempenho e qualidade da prestação dos serviços realizada.

19.10. A CONTRATADA poderá apresentar justificativa para a prestação do serviço com menor nível de conformidade, que poderá ser aceita pelo fiscal técnico, desde que comprovada a excepcionalidade da ocorrência, resultante exclusivamente de fatores imprevisíveis e alheios ao controle do prestador.

19.11. Na hipótese de comportamento contínuo de desconformidade da prestação do serviço em relação à qualidade exigida, bem como quando esta ultrapassar os níveis mínimos toleráveis previstos nos indicadores, além dos fatores redutores, devem ser aplicadas as sanções à CONTRATADA de acordo com as regras previstas no ato convocatório.

19.12. O fiscal técnico poderá realizar avaliação diária, semanal ou mensal, desde que o período escolhido seja suficiente para aferir o desempenho e qualidade da prestação dos serviços.

19.13. O fiscal técnico, ao verificar que houve subdimensionamento da produtividade pactuada, sem perda da qualidade na execução do serviço, deverá comunicar à autoridade responsável para que esta promova a adequação contratual à produtividade efetivamente realizada, respeitando-se os limites de alteração dos valores contratuais previstos no § 1º do art. 65 da Lei nº 8.666, de 1993.

19.14. A conformidade do material a ser utilizado na execução dos serviços deverá ser verificada juntamente com o documento da CONTRATADA que contenha sua relação detalhada, de acordo com o estabelecido neste Anexo e Termo de Referência e na proposta, informando as respectivas quantidades e especificações técnicas, tais como: marca, qualidade e forma de uso.

19.15. O representante da Contratante deverá promover o registro das ocorrências verificadas, adotando as providências necessárias ao fiel cumprimento das cláusulas contratuais, conforme o disposto nos §§ 1º e 2º do art. 67 da Lei nº 8.666, de 1993.

19.16. O descumprimento total ou parcial das demais obrigações e responsabilidades assumidas pela Contratada ensejará a aplicação de sanções administrativas, previstas neste Anexo e Termo de Referência e na legislação vigente, podendo culminar em rescisão contratual, conforme disposto nos artigos 77 e 80 da Lei nº 8.666, de 1993.

19.17. O acompanhamento e a fiscalização da execução do contrato consistem na verificação da conformidade da prestação dos serviços e da alocação dos recursos necessários, de forma a assegurar o perfeito cumprimento do ajuste, devendo ser exercidos por um ou mais representantes da Contratante, especialmente designados, na forma dos arts. 67 e 73 da Lei nº 8.666, de 1993, e do art. 6º do Decreto nº 2.271, de 1997.

19.18. A fiscalização da execução dos serviços abrange, ainda, as seguintes rotinas:

- a) análise do andamento dos serviços de manutenção programada diariamente;
- b) análise da pertinência das cotações de serviços eventuais;
- c) participação em reuniões de entrega de aeronave para manutenção programada e recebimento após o evento;
- d) acompanhamento de todos os aspectos pertinentes para restituição da condição de aeronavegabilidade de aeronave em situação de AOG.

19.19. A fiscalização de que trata esta cláusula não exclui nem reduz a responsabilidade da Contratada, inclusive perante terceiros, por qualquer irregularidade, ainda que resultante de imperfeições técnicas, vícios redibitórios, ou emprego de material inadequado ou de qualidade inferior e, na ocorrência

desta, não implica em corresponsabilidade da Contratante ou de seus agentes e prepostos, de conformidade com o art. 70 da Lei nº 8.666, de 1993.

## **20. DO RECEBIMENTO E ACEITAÇÃO DO OBJETO**

20.1. Os serviços serão recebidos provisoriamente no recebimento da aeronave no fim do evento de manutenção programada e quando se tratar de manutenção corretiva, após a informação para a contratada da resolução de discrepância, pelo(a) responsável pelo acompanhamento e fiscalização do contrato, para efeito de posterior verificação de sua conformidade com as especificações constantes neste Termo de Referência e na proposta, devendo ser elaborado relatório circunstanciado, contendo o registro, a análise e a conclusão acerca das ocorrências na execução do contrato e demais documentos que julgarem necessários, devendo encaminhá-los ao gestor do contrato para recebimento definitivo.

20.2. Os serviços poderão ser rejeitados, no todo ou em parte, quando em desacordo com as especificações constantes neste Anexo e Termo de Referência e na proposta, devendo ser corrigidos/refeitos/substituídos no prazo fixado pelo fiscal do contrato, às custas da Contratada, sem prejuízo da aplicação de penalidades.

20.3. Os serviços serão recebidos definitivamente no prazo de 10 (dez) dias, contados do recebimento provisório, após o retorno da aeronave a DOA/CGO/PRF quando finalizada a manutenção programada, com a verificação da qualidade e quantidade do serviço executado e materiais empregados, com a consequente aceitação mediante termo circunstanciado.

20.3.1. Na hipótese de a verificação a que se refere o subitem anterior não ser procedida dentro do prazo fixado, reputar-se-á como realizada, consumando-se o recebimento definitivo no dia do esgotamento do prazo.

20.3.2. Para efeito de recebimento provisório, ao final de cada período mensal, o fiscal técnico do contrato irá apurar o resultado das avaliações da execução do objeto e, se for o caso, a análise do desempenho e qualidade da prestação dos serviços realizados em consonância com os indicadores previstos, que poderá resultar no redimensionamento de valores a serem pagos à contratada, registrando em relatório a ser encaminhado ao gestor do contrato.

20.4. O recebimento definitivo, ato que concretiza o ateste da execução dos serviços, será realizado pelo gestor do contrato.

20.4.1. O gestor do contrato analisará os relatórios e toda documentação apresentada pela fiscalização técnica e, caso haja irregularidades que impeçam a liquidação e o pagamento da despesa, indicará as cláusulas contratuais pertinentes, solicitando à CONTRATADA, por escrito, as respectivas correções.

20.4.2. O gestor emitirá termo circunstanciado para efeito de recebimento definitivo dos serviços prestados, com base nos relatórios e documentação apresentados, e comunicará a CONTRATADA para que emita a Nota Fiscal ou Fatura com o valor exato dimensionado pela fiscalização com base no Instrumento de Medição de Resultado (IMR), ou instrumento substituto.

20.5. O recebimento provisório ou definitivo do objeto não exclui a responsabilidade da Contratada pelos prejuízos resultantes da incorreta execução do contrato.

## **21. DAS SANÇÕES ADMINISTRATIVAS**

21.1. Comete infração administrativa nos termos da Lei nº 8.666, de 1993 e da Lei nº 10.520, de 2002, a Contratada que:

21.1.1. Cometer fraude fiscal;

21.1.2. Não executar total ou parcialmente qualquer das obrigações assumidas em decorrência da contratação;

21.1.3. Ensejar o retardamento da execução do objeto;

21.1.4. Falhar ou fraudar na execução do contrato;

21.1.5. Comportar-se de modo inidôneo.

21.2. Pela inexecução total ou parcial do objeto deste contrato, a Administração pode aplicar à CONTRATADA as seguintes sanções:

21.2.1. Advertência por escrito, quando do não cumprimento de quaisquer das obrigações contratuais consideradas faltas leves, assim entendidas aquelas que não acarretam prejuízos significativos para o serviço contratado;

21.2.2. Multa de:

21.2.2.1. 0,1% (um décimo por cento) até 0,2% (dois décimos por cento) por dia sobre o valor adjudicado em caso de atraso na execução dos serviços, limitada a incidência a 15 (quinze) dias. Após o décimo quinto dia e a critério da Administração, no caso de execução com atraso, poderá ocorrer a não-aceitação do objeto, de forma a configurar, nessa hipótese, inexecução total da obrigação assumida, sem prejuízo da rescisão unilateral da avença;

21.2.2.2. 0,1% (um décimo por cento) até 10% (dez por cento) sobre o valor adjudicado, em caso de atraso na execução do objeto, por período superior ao previsto no subitem anterior ou de inexecução parcial da obrigação assumida;

21.2.2.3. 0,1% (um décimo por cento) até 15% (quinze por cento) sobre o valor adjudicado, em caso de inexecução total da obrigação assumida;

21.2.2.4. 0,2% a 3,2% por dia sobre o valor mensal do contrato, conforme detalhamento constante das tabelas 1 e 2, abaixo; e

21.2.2.5. 0,07% (sete centésimos por cento) do valor do contrato por dia de atraso na apresentação da garantia (seja para reforço ou por ocasião de prorrogação), observado o máximo de 2% (dois por cento). O atraso superior a 25 (vinte e cinco) dias autorizará a Administração CONTRATANTE a promover a rescisão do contrato;

21.2.2.6. As penalidades de multa decorrentes de fatos diversos serão consideradas independentes entre si.

21.2.3. Suspensão de licitar e impedimento de contratar com o órgão, entidade ou unidade administrativa pela qual a Administração Pública opera e atua concretamente, pelo prazo de até dois anos.

21.2.4. Sanção de impedimento de licitar e contratar com órgãos e entidades da União, com o consequente descredenciamento no SICAF pelo prazo de até cinco anos.

21.2.5. Declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a Administração Pública, enquanto perdurarem os motivos determinantes da punição ou até que seja promovida a reabilitação perante a própria autoridade que aplicou a penalidade, que será concedida sempre que a Contratada ressarcir a Contratante pelos prejuízos causados.

21.3. As sanções previstas nos subitens 21.2.1, 21.2.3, 21.2.4 e 21.2.5 poderão ser aplicadas à CONTRATADA juntamente com as de multa, descontando-a dos pagamentos a serem efetuados.

21.4. Para efeito de aplicação de multas, às infrações são atribuídos graus, de acordo com as tabelas 1 e 2:

Tabela 1

GRAU	CORRESPONDÊNCIA
1	0,2% ao dia sobre o valor mensal do contrato
2	0,4% ao dia sobre o valor mensal do contrato
3	0,8% ao dia sobre o valor mensal do contrato
4	1,6% ao dia sobre o valor mensal do contrato

5

3,2% ao dia sobre o valor mensal do contrato

Tabela 2  
INFRAÇÃO

ITEM	DESCRIÇÃO	GRAU
1	Permitir situação que crie a possibilidade de causar dano físico, lesão corporal ou conseqüências letais, por ocorrência;	05
2	Suspender ou interromper, salvo motivo de força maior ou caso fortuito, os serviços contratuais por dia e por unidade de atendimento;	04
3	Manter funcionário sem qualificação para executar os serviços contratados, por empregado e por dia;	03
4	Recusar-se a executar serviço determinado pela fiscalização, por serviço e por dia;	02
5	Deixar de Cumprir determinação formal ou instrução complementar do órgão fiscalizador, por ocorrência;	02
6	Deixar de Substituir empregado alocado que não atenda às necessidades do serviço, por funcionário e por dia;	01
7	Deixar de Cumprir quaisquer dos itens do Edital e seus Anexos não previstos nesta tabela de multas, após reincidência formalmente notificada pelo órgão fiscalizador, por item e por ocorrência;	03
8	Deixar de Indicar e manter durante a execução do contrato os prepostos previstos no Edital/ Contrato;	01
9	Deixar de Providenciar treinamento para seus funcionários conforme previsto na relação de obrigações da CONTRATADA.	01

21.5. Também ficam sujeitas às penalidades do art. 87, III e IV da Lei nº 8.666, de 1993, as empresas ou profissionais que:

21.5.1. Tenham sofrido condenação definitiva por praticar, por meio dolosos, fraude fiscal no recolhimento de quaisquer tributos;

21.5.2. Tenham praticado atos ilícitos visando a frustrar os objetivos da licitação;

21.5.3. Demonstrem não possuir idoneidade para contratar com a Administração em virtude de atos ilícitos praticados.

21.6. A aplicação de qualquer das penalidades previstas realizar-se-á em processo administrativo que assegurará o contraditório e a ampla defesa à CONTRATADA, observando-se o procedimento previsto na Lei nº 8.666, de 1993, e subsidiariamente a Lei nº 9.784, de 1999.

21.7. A autoridade competente, na aplicação das sanções, levará em consideração a gravidade da conduta do infrator, o caráter educativo da pena, bem como o dano causado à Administração, observado o princípio da proporcionalidade.

21.8. As penalidades serão obrigatoriamente registradas no SICAF.

## 22. MEDIDAS ACAUTELADORAS

22.1. Consoante o artigo 45 da Lei nº 9.784/1999, a Administração Pública poderá, sem a prévia manifestação do interessado, motivadamente, adotar providências acauteladoras, inclusive retendo o pagamento, em caso de risco iminente, como forma de prevenir a ocorrência de dano de difícil ou impossível reparação.

**23. DAS AÇÕES DE SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL**

23.1. A Empresa deverá observar o disposto no art. 6º da IN nº 01/2010-SLTI/MPOG, referente à sustentabilidade ambiental.

23.2. O descumprimento de normas ambientais constatadas durante a execução do Contrato será comunicado pelo Contratante ao órgão de fiscalização do Município, do Estado ou da União.

**24. DISPOSIÇÕES GERAIS**

24.1. Não é permitida a divulgação dos SERVIÇOS prestados pela empresa sem prévia anuência do CONTRATANTE.

24.2. O presente Anexo do Termo de Referência deverá ser vinculado ao contrato, como condição de execução dos serviços.

24.3. A DOA/CGO/PRF ou a CGA/PRF serão os órgãos responsáveis para dirimir os casos omissos ou não previstos por este Termo de Referência.

24.4. O CUSTO MENSAL FIXO será devido após trinta dias da publicação do contrato no Diário Oficial da União, e a cada período de 30 (trinta) dias até o fim do CONTRATO.

24.5. Fica estipulado um prazo de carência de 30 (trinta) dias para início das medições dos níveis de serviço do CONTRATO, de acordo com a metodologia descrita neste ANEXO e TERMO DE REFERÊNCIA, para que a CONTRATADA possa equipar-se e adequar-se às necessidades da CONTRATANTE.

**CARLOS ROGERIO DE OLIVEIRA COSTA**

Chefe da Divisão de Operações Aéreas

De acordo:

**FABIO ELISSANDRO CASSIMIRO RAMOS**

Coordenador do Comando de Operações Especializadas e de Fronteira

**ANTÔNIO VITAL DE MORAES JÚNIOR**

Coordenador-Geral de Operações



Referência: Processo nº 08650.015142/2018-66



SEI nº 14866943



MINISTÉRIO DA SEGURANÇA PÚBLICA  
POLÍCIA RODoviÁRIA FEDERAL  
COORDENAÇÃO-GERAL DE OPERAÇÕES

ANEXO E

MODELO DE FORMULÁRIO DE PARTICIPAÇÃO

Fabricante:		
Pais:	Telefone:	E-mail:
Endereço:		
Documentos analisados: Minuta do Termo de Referência ( ) Especificações Técnicas ( ) Treinamento ( ) Serviço de Manutenção e Apoio ( )		
Contribuições e esclarecimentos: <mencionar subitem> e comentar: <mencionar subitem> e comentar: (...) <mencionar subitem> e comentar:		
Observações: Especificar o documento analisado, o subitem a ser debatido e justificar sugestão de alteração ou permanência		



Documento assinado eletronicamente por **CLEBER ORTEGA MOURA, Policial Rodoviário Federal**, em 18/10/2018, às 17:42, horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 10, § 2º, da Medida Provisória nº 2.200-2, de 24 de agosto de 2001, no art. 6º do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015, e no art. 42 da Instrução Normativa nº 116/DG/PRF, de 16 de fevereiro de 2018.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site  
[https://sei.prf.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.prf.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **15108423** e o código CRC **51F8AD28**.



Referência: Processo nº 08650.019233/2018-71

SEI nº 15108423