



GOVERNO DO ESTADO DO PIAUÍ

SECRETARIA DA ADMINISTRAÇÃO DO ESTADO DO PIAUÍ

Nº: 9209438/2023/SEAD-PI/SLC/DIP/ASSESSORIA2

Processo nº 00002.001740/2023-48

ANEXO I DO EDITAL

TERMO DE REFERÊNCIA

1. DO OBJETO

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

2. JUSTIFICATIVA E OBJETIVO DA CONTRATAÇÃO

2.1. A Secretaria de Estado da Administração do Piauí - SEAD é órgão central da administração do Governo do Estado do Piauí e possui entre os seus objetivos, a gestão de materiais, patrimônio e serviços auxiliares e a administração do Centro Administrativo, conforme art. 17, **Lei n 7.884, de 08 de dezembro de 2022** [[7884.pdf\(al.pi.leg.br\)](#)].

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

2.3. Quanto à necessidade da contratação dos referidos serviços, cumpre esclarecer que esta Secretaria de Estado da Administração do Piauí - SEAD, não dispõe de Ata de Registro de Preços vigente, conforme Certidão de Inexistência de Ata Vigente nº 279 (Id nº 7154606). Desse modo, torna-se imprescindível a abertura de processo licitatório na modalidade **PREGÃO ELETRÔNICO** através do sistema de **REGISTRO DE PREÇO**.

2.4. Ressalta-se que a(s) contratação(ões) ora pretendida(s) encontra(m) justificativa na necessidade de atender, pelo prazo de 12 (doze) meses, os órgãos que compõem a estrutura do Governo do Estado do Piauí, pelas razões específicas que passaremos a discorrer abaixo e que podem ser consultadas individualmente através do SEI nº 00002.003113/2023-41 que trata do estudo de demandas e necessidades:

2.4.1. O Estado do Piauí está localizado no noroeste da Região Nordeste, engloba a Sub-Região Meio-Norte do Brasil onde limita-se com cinco outros estados: Ceará e Pernambuco a leste, Bahia a sul e sudeste, Tocantins a sudoeste, Maranhão a oeste e Oceano Atlântico ao norte. O Estado é subdividido em 224 municípios e a sua área é de 251.577,738 km², sendo pouco maior que o Reino Unido, e tem uma população estimada de 3.289.290 habitantes (IBGE, 2021). Por ser um Estado extenso, fica evidenciada a necessidade do deslocamento via aérea, visando dar celeridade aos atos executivos de governo e segurancional, além de reduzir custos com manutenção de viaturas e pagamento de diárias no deslocamento de pessoal. Outro ponto importante, são as crescentes demandas de voos realizados pelo Chefe do Poder Executivo Estadual na representação do Estado em suas relações administrativas e políticas, seja na captação de recursos junto ao Governo Federal, bem como, no desenvolvimento de parcerias que possa atrair investimentos para o Estado. Também, devido aos compromissos motivados pelo Consócio Nordeste, no qual são discutidos as prioridades e metas para o desenvolvimento regional e estadual. E ainda, nas reuniões promovidas pelo Comitê Nacional de Secretários de Fazenda, Finanças, Receita ou Tributações dos Estados e do Distrito Federal (COMSEFAZ), visando os interesses das Fazendas Estaduais e do fortalecimento da gestão fiscal, financeira e tributária das unidades federativas.

2.4.2. Considerando a necessidade de deslocamento do Governador do Estado, no exercício de suas atividades, tendo em vista que a agenda desta autoridade tem intensos e diversificados compromissos, bem como a extensão territorial do nosso Estado e país, torna-se necessária a contratação de meio de transporte imediato, ágil e seguro. Existem ainda, as solicitações de outras autoridades e os serviços de proteção em situações de calamidades públicas e eventos excepcionais.

2.4.3. O requisito da autonomia de voos diretos, presente na especificação do item 01 se faz necessário em razão do dinamismo das agendas oficiais que por vezes exige ida e retorno da Autoridade no mesmo dia independentemente do trecho a ser percorrido, sendo, portanto, a aeronave apropriada para essa situação, propiciando um ganho significativo de tempo, pois não será necessário pousos intermediários para reabastecimento, posicionamento da aeronave na pista para nova decolagem, nem providências com relação à proteção e segurança da Autoridade em solo.

2.4.4. Assim, visando atender as necessidades de transporte do Chefe do Poder Executivo Estadual, outras autoridades e dignitários, por ocasião do cumprimento das agendas oficiais, em todo o território nacional. A aeronave jato biturbinado possui uma maior velocidade, autonomia (alcance) e segurança, já o helicóptero, é capaz de pousar em áreas remotas e de difícil acesso, o que pode ser fundamental em situações de emergência.

2.4.5. Nos termos da Lei Nº 7.884 de 08 de dezembro de 2022, compete ao Gabinete Militar da Governadoria – GAMIL, zelar pela segurança pessoal do Governador do Estado e dos seus familiares, e de outras autoridades ou personalidades quando determinado pelo Chefe do Poder Executivo, bem como pela segurança do Palácio do Governo e da residência do Governador do Estado. Cumpre ainda ao GAMIL responsabilizar-se pelo transporte do Governador, por todos os meios que se fizerem necessários (aéreo, rodoviário, aquático, etc).

2.4.6. Também, considerando que em determinadas operações, existe a necessidade da utilização de uma aeronave de asas rotativa (Helicóptero) monoturbina, e que este serviço vem sendo atendido através do suporte da Polícia Militar do Estado do Piauí, sendo que, estas solicitações acarretam na sobrecarga orçamentária do contrato de locação de aeronaves do citado órgão, bem como da indisponibilidade da aeronave para seu fim precípuo as ações de segurança pública. Sendo assim, faz-se necessário a contratação de um helicóptero, conforme descrito no detalhamento dos serviços para o deslocamento do Chefe do Poder Executivo do Estado. O helicóptero é uma aeronave capaz de pousar em áreas remotas e de difícil acesso, o que pode ser fundamental em situações de emergência ou para levar o governador a locais onde o acesso por terra ou outro meio de transporte é difícil ou impossível. Essas aeronaves por Táxi Aéreo são mantidas em boas condições e seguem rigorosos procedimentos de manutenção e segurança. Com a utilização desta aeronave, é possível economizar muito tempo em deslocamentos de curta distância, evitando congestionamentos e outros obstáculos do trânsito. Isso pode ser especialmente importante em áreas urbanas, onde o trânsito pode ser intenso. Para tanto, visando atender às necessidades de deslocamento aéreo (estadual, regional e nacional) das autoridades, facilitando o

translado às regiões mais distantes e remotas, em um curto espaço de tempo, dando assim, maior abrangência e eficácia às ações, bem como, sanar os transtornos causados pela falta de transporte aéreo regular, torna-se necessário a contratação de empresa especializada em serviços de locação de aeronaves.

2.4.7. A contratação proposta destina-se à realização das seguintes atividades operacionais pelo Bombeiro Militar do Estado do Piauí em: alcançar áreas de difíceis acessos; dar visibilidade ampla da população; apoiar equipes em solo no combate aos incêndios florestais; deslocar militares e colaboradores cargas com maior velocidade; combater os incêndios florestais com lançamentos de água; reduzir a intensidade da temperatura e da altura das chamas com lançamentos de água, a fim de retardar o avanço da linhas de fogo e possibilitar que os combatentes em solo acessem essas linhas de fogo com maior efetividade; dar auxílio em queimas de expansão, a fim de proteger as áreas que não são queimadas, em uma ação de contrafogo ou queima de expansão; realizar o monitoramento aéreo das áreas de preservação ambiental; complementar os demais sistemas de monitoramento via satélite; Resgate e Salvamento Aquático em mar, rios e lagos; Transporte de Urgência e Emergência Médica e dentre outras operações que se fizerem necessárias desde que esteja em consonância com as normas da legislação aeronáutica do Brasil.

2.4.8. Entre janeiro de 2016 e dezembro de 2022, o CBMEPI registrou mais de 10.000 (dez mil) ocorrências de Incêndio Florestal. Destaca-se que nos últimos anos, houve considerável aumento no número de ocorrências, conforme dados estatísticos da Corporação. Atualmente o CBMEPI não possui esse tipo equipamentos na sua estrutura organizacional, para atendimento às demandas de combate a incêndio florestal em todo o Estado de Piauí. Estas aeronaves são empregados em diversas missões típicas de Bombeiros, dividindo portanto seu emprego tanto em missões ambientais de combate a incêndio, quanto em missões de socorro à vida humana. À partir de experiências passadas, identificou-se então, a necessidade do uso de aeronaves mais eficientes no que se refere a capacidade de lançamento de água (acima de 1.500 litros) e maior disponibilidade para emprego nos incêndios florestais. Considerando as características das Unidades de Conservação no estado do Piauí e levando-se em consideração os recursos disponíveis, verificou-se que as aeronaves agrícolas possuem características que atendem de forma satisfatória a demanda do CBMEPI, como pouso e decolagem em pistas curtas e/ou não pavimentadas, manobras de lançamento de água em áreas de topografia acidentada e boa autonomia de voo. A aplicação de água em incêndios florestais com aviões é sabidamente uma das formas mais eficientes de combate. As aeronaves apresentam-se como importantes ferramentas para a extinção do fogo quando empregadas com adequada coordenação das operações. Os lançamentos de água em incêndios florestais contribuem para evitar momentaneamente que o fogo continue propagando-se além de baixar a taxa de desprendimento de calor e reduzir a altura das chamas. Geralmente, as aeronaves não são capazes de extinguir totalmente o fogo. Por essa razão, o trabalho de combate aéreo é desenvolvido de forma integrada com as equipes de combate em solo.

2.4.9. Ante ao exposto, e tendo em vista que o Estado não possui aeronaves para combate a incêndios em quantidade compatível com a demanda historicamente comprovada, decidiu-se pela contratação de horas de voo por arrendamento, com pilotagem e operacionalização de aeronaves por conta da contratada para operação destas aeronaves.

2.4.10. Outrossim, Entre 2021 e 2022, já foram formadas pela SEMARH-PI, 22 brigadas de incêndios florestais municipais e treinados cerca de 280 brigadistas de combate aos incêndios florestais, os quais vem colaborando para mitigar situações relacionadas aos incêndios florestais e a manutenção da cobertura vegetal no Estado. Destaca-se ainda que a SEMARH-PI órgão responsável pela proteção ambiental em nível estadual, atua fortemente, através da execução de ações permanentes de fiscalização ambiental com o fim de dissuadir ilícitos ambientais cometidos contra o patrimônio ambiental do Piauí.

2.4.11. Não obstante a atuação rotineira da SEMARH-PI frente às ocorrências dos incêndios florestais, que é feito através de parcerias com o CBMEPI e com as brigadas florestais municipais formadas pela própria SEMARH-PI, o órgão atua também na execução de ações de fiscalização ambiental, que não muito raramente requerem níveis avançados de atuação, e que favoreçam cobrir

rapidamente regiões do Piauí em curto espaço de tempo, reduzindo o tempo de resposta e ampliando a capacidade de prevenção e combate aos crimes ambientais.

2.4.12. Diante do exposto, verifica-se que a SEMARH-PI, sob a responsabilidade legal de proteção dos bens ambientais do Estado, desenvolve diversas ações isolada, ou conjuntamente com outros órgãos, o que requer a disponibilidade de meios que favoreçam o trabalho da instituição, e amplie a sua capacidade de atuação frente as problemáticas apresentadas, sobretudo, de combate aos ilícitos ambientais e em ações de combate aos incêndios florestais.

2.4.13. Serviço de transporte pré-hospitalar na modalidade aeromédico (SAMU AÉREO), que visa otimizar assistência pré-hospitalar avançada nos hospitais regionais dos municípios sede do território piauiense cuja necessidade surge em razão do aumento do número de pedidos de transferência pela inexistência de profissionais especializados no interior do Estado, principalmente pela gravidade das ocorrências, uma vez que são solicitadas transferências de pacientes gravemente enfermos. São eles portadores de: Infarto Agudo do Miocárdio, Acidente Vascular Cerebral, Neonatos de risco, Gestantes de risco, Politraumatizados, Pacientes com rebaixamento do nível de consciência, dentre outros. Considerando ainda a grande extensão territorial do Estado, que impõe distâncias significativas entre municípios de pequeno e médio porte e seus respectivos municípios de referência para a atenção hospitalar especializada e de alta complexidade, necessitando, portanto, de serviços intermediários em complexidade, capazes de garantir uma cadeia de reanimação e estabilização para os pacientes graves e uma cadeia de cuidados imediatos e resolutivos para os pacientes agudos não-graves, se faz necessário a contratação desse serviço.

2.5. Dessa forma, fica evidente que o interesse público resta configurado e, ainda, a adoção do regime de serviço compartilhado, via sistema de Registro de Preços, vez que as demandas não são apenas para a Secretaria de Governo do Estado do Piauí (SEGOV), mas configura-se como uma demanda de vários órgãos componentes da Administração Pública Estadual. Tal aspecto restou cristalino no Estudo de Demanda realizado por meio de consulta prévia através de Ofício Circular nº 05/2023 (ID nº 7243818) constante no Processo SEI nº 00002.003113/2023-41. Com o referido estudo foi possível consolidar as informações relativas à estimativa individual e total do(s) serviço(s), de modo a promover otimização, padronização e racionalização do(s) serviço(s) de acordo com as demandas de cada órgão e ente participante. Outrossim, para subsidiar o estudo de demanda deste certame foram também observados os contratos anteriores firmados pela Administração Pública Estadual.

2.6. O procedimento licitatório será realizado por meio da modalidade Pregão, em formato Eletrônico, regido pela **Lei Federal nº 10.520, de 17 de julho de 2002**, que institui, no âmbito da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, nos termos do art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, modalidade de licitação denominada pregão, para aquisição de bens e serviços comuns; **Lei Estadual nº 7.482, de 18 de janeiro de 2021**, que regulamenta a licitação na modalidade pregão, na forma eletrônica para aquisição de bens e a contratação de serviços comuns, incluídos os serviços comuns de engenharia, e dispõe sobre o uso da dispensa eletrônica, no âmbito da Administração Pública do Estado do Piauí; **Decreto Estadual nº 11.319/2004, de 13 de fevereiro de 2004**, que regulamento o Sistema de Registro de Preços no âmbito da Administração Pública Estadual; **Decreto nº 11.346/2004, de 1º de abril de 2004**, que regulamenta a modalidade de licitação denominada pregão, para aquisição de bens e serviços comuns, no âmbito do Estado do Piauí; **Decreto Estadual nº 14.483, de 26 de maio de 2011**, que dispõe sobre a contratação de serviços pela Administração Pública estadual direta e indireta; **Lei Federal nº 11.182, de 27 de setembro de 2005** (Cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências) suas alterações; **Instrução Normativa/SLTI/MPOG nº 01, de 19 de janeiro de 2010**, que dispõe sobre os critérios de sustentabilidade ambiental na aquisição de bens, contratação de serviços ou obras pela Administração Pública Federal direta, autárquica e fundacional; **Decreto nº 7.746/2012, de 05 de junho de 2012, alterado pelo Decreto nº 9.178, de 2017**, que regulamenta o art. 3º da Lei nº 8.666/93 para estabelecer critérios, práticas e diretrizes para a promoção do desenvolvimento nacional sustentável nas contratações realizadas pela administração pública federal direta, autárquica e fundacional e pelas empresas estatais dependentes, e institui a Comissão Interministerial de Sustentabilidade na Administração Pública - CISAP; **Decreto nº 15.093, de 21 de fevereiro de 2013**, que estabelece procedimentos para o acompanhamento dos contratos firmados por órgãos e entidades estaduais e, subsidiariamente, a **Lei Federal nº 8.666/93 e alterações posteriores**.

2.7. Cabe evidenciar, por fim, a imperiosa necessidade de contratação de empresa especializada e com experiência comprovada na prestação de serviços de **locação de aeronaves de asas fixas e rotativas, com disponibilidade do piloto, incluída logística de abastecimento e manutenção**, neste caso, em virtude do vulto da contratação a ser realizada, é imprescindível que a empresa a ser contratada demonstre, efetivamente, a plena capacidade para o atendimento de seu objeto. Revela-se indispensável, ainda, estabelecer requisitos mínimos de participação, tais como os que estão sendo previstos neste Termo de Referência, cuja ausência, no Edital, poderia ensejar contratações desvantajosas para os órgãos e entidades da administração direta, autarquias e fundacional do Estado.

2.8. Alude-se nessa linha, à qualificação técnica real, de sorte que a qualificação técnica a ser investigada não é apenas teórica, mas sim a efetiva, concreta, prática. Trata-se da titularidade de condições práticas e reais de execução do contrato. Em vez de exame apenas em teorias no exercício das atividades, as exigências voltam-se para a efetiva condição prática de executar satisfatoriamente o objeto lícitado.

2.9. Nessa toada, cumpre frisar que a(s) contratação(ões) do(s) serviço(s) especificado(s) neste Termo de Referência ficam condicionada(s) às efetivas necessidades dos órgãos e entes participantes do Registro de Preços, à contabilidade do dispêndio com o planejamento estratégico destes órgãos e entidades, à dotação orçamentária prévia correspondente, em observância às normas de licitações e contratos aplicáveis no âmbito da Administração Pública Estadual.

3. DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO

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

- 1 – GAMIL Id nº 7304874 e Id nº 7752357;
- 2 – SEMARH Id nº 7372889; Id nº 7328546;
- 3 – SEAD Id nº 7393753;
- 4 - CBMEPI SEI nº 00321.004778/2023-60, Id nº 7381776;
- 5 - SEDUC Id nº 7475925;
- 6 - SESAPI Id nº 7635894.

3.2. A estimativa da quantidade do objeto deste Termo de Referência deu-se com base na consulta realizada aos órgãos por meio do Ofício Circular nº 5 (ID Nº 7243818) do Processo nº 00002.003113/2023-41, que teve o alinhamento estratégico inicialmente formado por 4 (quatro) itens e que após inserção das novas demandas e devidas justificativas apresentadas, totalizou **8 (oito) ITENS**, nos termos do Relatório de Consolidação de Demanda nº 21, SEAD Despacho nº 11 (ID nº 7641666, ID nº 7768037) e Planilha de Consolidação de Demandas DFD nº 09/2023 (ID nº 7768000).

3.3. A licitação do objeto consubstanciado neste Termo de Referência é dividida em **ITENS, conforme tabela constante no ANEXO A** deste Termo de Referência, facultando-se ao licitante a participação em quantos **itens** for de seu interesse.

3.4. As estimativas de demanda, as unidades de medidas e os valores de referência de cada **ITEM** está especificado na **tabela constante no ANEXO A** deste Termo de Referência.

3.5. Foi estimado o **VALOR TOTAL/GLOBAL de R\$ 89.970.295,76 (oitenta e nove milhões, novecentos e setenta mil duzentos e noventa e cinco reais e setenta e seis centavos)**, conforme tabelas previstas no **ANEXO A** deste Termo de Referência.

3.5.1. Os valores de referência estimados desta licitação estão de acordo com o Mapa de Consolidação e Precificações da SEAD-PI/SLC/DL/GOPEP/CNPP (ID nº 8756990) e, ainda, com o

Relatório nº 20 da SEAD-PI/SLC/DL/GOPEP/CNPP (ID nº 8756996).

3.6. A(s) contratação(ões) decorrentes deste certame adotarão como regime de execução indireta a **empregada por preço unitário**, nos termos do art. 6º, inciso VIII, alínea "b" da Lei Federal nº 8.666/93.

3.6.1. Considerando esse regime, as quantidades indicadas na descrição do objeto constituem mera estimativa, não constituindo, em hipótese alguma, compromissos futuros para o CONTRATANTE, razão pela qual não poderão ser exigidos nem considerados como quantidades para pagamento mínimo, podendo sofrer alterações de acordo com as necessidades da CONTRATANTE, sem que isso justifique qualquer indenização à CONTRATADA;

3.7. O objeto da presente licitação se enquadra como serviço comum de acordo com o art. 3º, II da Lei Estadual nº 7.482, de 18/01/2021. Os serviços a serem contratados enquadram-se nos pressupostos do Decreto Estadual nº 14.483, de 26 de maio de 2011, não se constituindo, portanto, em quaisquer das atividades, previstas no art. 5º do aludido decreto, cuja execução indireta é vedada.

3.8. A prestação dos serviços não gera vínculo empregatício entre os empregados da CONTRATADA e a Administração CONTRATANTE, vedando-se qualquer relação entre estes que caracterize personalidade e subordinação direta.

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

3.10. O detalhamento pormenorizado dos serviços estão descritos no **ANEXO B (Caderno de especificação técnica da execução do serviço)** deste Termo de Referência.

4. EXIGÊNCIAS DE HABILITAÇÃO

4.1. HABILITAÇÃO JURÍDICA

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

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

4.2. QUALIFICAÇÃO TÉCNICA

4.3. Qualificação técnico-operacional

4.3.1. Para fins de demonstração da capacidade técnico-operacional, a licitante deverá comprovar aptidão para o desempenho de atividades pertinentes e compatíveis com o objeto deste Termo de Referência, por meio da apresentação de, no mínimo, 01(um) Atestado(s) de Capacidade Técnica, em nome da própria licitante (empresa), fornecido por pessoa jurídica de direito público ou privado, comprovando que a empresa licitante desempenhou ou desempenha as atividades compatíveis o objeto da presente licitação no mínimo **50% (cinquenta por cento)** do quantitativo do objeto.

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

4.3.3. Não será aceita a substituição do Atestado de Capacidade Técnica por cópia de contratos, tendo em vista que a simples existência do contrato não comprova a capacitação técnica da empresa, sendo que o atestado, por ser uma declaração formal do órgão público ou empresa

privada, é o único meio de atestar a correta execução dos serviços. Será aceito a cópia do respectivo contrato para a complementação das informações dos atestados apresentados, se necessário.

4.3.4. A licitante deve disponibilizar todas as informações necessárias à comprovação da legitimidade dos atestados solicitados, apresentando, dentre outros documentos, cópia do contrato que deu suporte à contratação, endereço atual da contratante e local em que foram prestados os serviços.

4.3.5. Atestado de capacidade técnica (declaração ou certidão) fornecido(s) por pessoa jurídica de direito público ou privado, comprovando a execução dos serviços pertinentes e compatíveis em características com objeto da licitação, com prazo não inferior a 03 (três) anos de serviços prestados no âmbito de sua atividade econômica principal.

4.3.6. Certificados de Homologação de Empresa de Transporte Aéreo, expedido pela ANAC autorizando a licitante a explorar os serviços de transporte aéreo de passageiros, na modalidade táxi aéreo (CHETA).

4.3.7. Declaração formal de que possui a aeronave com as especificações mínimas definidas neste termo, todo o aparato técnico e profissional em seu quadro de tripulação regularmente licenciados, no termos do Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil- RBAC e Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica RBHA, com habilitação compatível com o tipo da aeronave ofertada.

4.3.8. Relação explícita, bem como, declaração formal de disponibilidade das instalações, do aparelhamento e do pessoal técnico adequado e disponível para a realização do objeto da presente licitação, inclusive declarando que dispõe ou disporá para a execução do contrato de profissional habilitado ou que detenha experiência no ramo de transporte aéreo e que detenha conhecimentos da técnica e das normas nacionais e internacionais aplicáveis a esta modalidade de serviço.

4.4. Qualificação técnico-profissional

4.4.1. Quanto à capacitação técnico-profissional, será exigida **para os itens 1, 3, 4, 5, 6 e 7** comprovação da empresa licitante de possuir em seu quadro, na data prevista para apresentação da proposta, profissional devidamente registrado no **Conselho Regional de Engenharia – CREA**, relativa aos profissionais responsáveis pela manutenção das aeronaves, em razão do disposto na Instrução Suplementar – IS nº 145.151-001 da ANAC, para o acompanhamento dos serviços executados juntamente com a correspondente Anotação de Responsabilidade Técnica – ART por execução de serviço de características semelhantes, limitadas estas exclusivamente às parcelas de maior relevância e valor significativo do objeto da licitação.

4.4.2. Quanto à capacitação técnico-profissional, será exigida comprovação da empresa licitante de possuir em seu quadro, na data prevista para apresentação da proposta, profissional (is) de nível superior ou outro(s) **reconhecido(s) pela ANAC, detentor (es) de atestado(s) de responsabilidade técnica, devidamente registrado(s) na entidade profissional competente da região onde os serviços foram executados**, que comprove(m) ter o(s) profissional (is), executado para órgão ou entidade da administração pública direta ou indireta, federal, estadual, municipal ou do Distrito Federal, ou ainda, para empresa privada, obras/serviços de características técnicas similares às do objeto licitado, que fica limitado na forma do § 1º Inciso I do Art. 30 da Lei 8666/93, cujas parcelas de maior relevância são as seguintes:

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

4.4.3.1. no caso de sócio, por meio do contrato social e sua última alteração;

4.4.3.2. no caso de empregado permanente, através de cópia das anotações da Carteira de Trabalho e Previdência Social - CTPS, de Contrato de Trabalho por Tempo Indeterminado ou de qualquer outro documento comprobatório de vínculo empregatício previsto na legislação que rege a matéria;

4.4.3.3. no caso de profissional contratado nos termos da legislação comum, mediante apresentação da cópia do contrato (Acórdão TCU nº 597/2007);

4.5. QUALIFICAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA

4.5.1. Certidão negativa de falência ou de recuperação judicial, expedida pelo distribuidor da sede da pessoa jurídica. Para efeito de constatação da validade de tal certidão, será observado o prazo de validade constante na própria certidão. Caso a licitante esteja em recuperação judicial, será válida, para fins de qualificação econômico-financeira, a emissão de certidão, pela instância judicial competente, que certifique que a interessada está apta econômica e financeiramente a participar de procedimento licitatório, conforme Acórdão TCU nº 1201/2020 – Plenário.

4.5.2. O licitante deverá apresentar os seguintes índices contábeis, extraídos do último balanço patrimonial ou do balanço patrimonial referente ao período de existência da sociedade, atestando a boa situação financeira, conforme art. 7.2 da IN/MARE 05/95, Portaria GAB. SEAD. Nº 88/15, mediante obtenção de índices de Liquidez Geral (LG), Solvência Geral (SG) e Liquidez Corrente (LC), superiores a 1 (um), resultantes da aplicação das seguintes fórmulas:

$$LG = \frac{\text{Ativo Circulante} + \text{Realizável a Longo Prazo}}{\text{Passivo Circulante} + \text{Passivo Não Circulante}}$$

$$SG = \frac{\text{Ativo Total}}{\text{Passivo Circulante} + \text{Passivo Não Circulante}}$$

$$LC = \frac{\text{Ativo Circulante}}{\text{Passivo Circulante}}$$

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

4.5.4. O balanço patrimonial e as demonstrações contábeis, bem como os índices contábeis exigidos, deverão estar assinados por contador ou outro profissional equivalente, devidamente registrado no Conselho Regional de Contabilidade.

4.5.5. A licitante que apresentar índice econômico igual ou inferior a 01 (um) em qualquer dos índices de Liquidez Geral, Solvência Geral e Liquidez Corrente, **deverá comprovar que possui patrimônio líquido mínimo não inferior a 10% (dez por cento)**, do valor total de sua proposta escrita, por meio de Balanço Patrimonial e demonstrações contábeis do último exercício, já exigíveis e apresentados na forma da lei, vedada a sua substituição por balancetes ou balanços provisórios.

4.6. REGULARIDADE FISCAL E TRABALHISTA

4.6.1. Prova de inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas (CNPJ).

4.6.2. Prova de inscrição no cadastro de contribuintes estadual ou municipal, se houver, relativo ao domicílio ou sede do licitante, pertinente ao seu ramo de atividade e compatível com o objeto deste certame.

4.6.3. Prova de regularidade com o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço – FGTS (CRF, fornecido pela Caixa Econômica Federal). Será aceito certificado da matriz em substituição ao da filial ou vice-versa quando, comprovadamente, houver arrecadação centralizada.

4.6.4. Prova de regularidade para com a Justiça do Trabalho emitida pelo TST (Certidão Negativa de Débitos Trabalhistas).

4.6.5. Prova de regularidade fiscal perante a Fazenda Nacional, mediante apresentação de certidão expedida conjuntamente pela Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB) e pela Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN), referente a todos os créditos tributários federais e à Dívida Ativa da União (DAU) por elas administrados, inclusive aqueles relativos à Seguridade Social, nos termos da Portaria Conjunta nº 1.751, de 02/10/2014, do Secretário da Receita Federal do Brasil e da Procuradora-Geral da Fazenda Nacional.

4.6.6. Prova de regularidade para com a Fazenda Estadual e Municipal do domicílio ou sede do licitante, ou outra equivalente, na forma da lei.

5. VISTORIA PARA A LICITAÇÃO

5.1. Não se aplica ao caso a realização de vistoria no local de prestação dos serviços.

6. CRITÉRIOS DE ACEITAÇÃO DA PROPOSTA

6.1. A licitação do objeto consubstanciado neste Termo de Referência é dividida em **8 (oito) ITENS, conforme tabela constante no ANEXO A** deste Termo de Referência, facultando-se ao licitante a participação em quantos itens for de seu interesse.

6.2. Para o julgamento e classificação das propostas será adotado o **critério de MENOR PREÇO POR ITEM**, devendo o licitante cotar o **valor unitário e total**, observadas as condições definidas neste Termo de Referência, edital e anexos.

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

6.4. Na elaboração de sua proposta, o licitante deverá declarar que tomou conhecimento de todas as informações e das condições locais para o cumprimento das obrigações objeto da licitação.

6.5. O lance deverá ser ofertado pelo **VALOR TOTAL DO ITEM**.

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

7. DAS CONDIÇÕES GERAIS DO CONTRATO

7.1. De acordo com o art. 12 do Decreto estadual nº 11.319/2004, o fato de existirem preços registrados, em nenhum caso, obriga a Administração a firmar qualquer tipo de contratação que deles poderão advir, sendo-lhe facultada a utilização e procura de outros meios, desde que respeitada a legislação respectiva, **assegurando-se a todos os possíveis beneficiários do registro preferência e igualdade de condições entre os registrados**.

7.2. Conforme disposto no art. 15 do Decreto estadual nº 11.319/2004, todos os fornecedores que tenham seus preços registrados, quando necessário, poderão ser convidados para firmar CONTRATAÇÕES decorrentes do registro de preços, desde que no período de sua vigência e observadas todas as exigências do instrumento convocatório e demais normas pertinentes.

7.3. O(s) contratado(s), após a assinatura do contrato, ficam obrigados ao cumprimento dos prazos e todas as condições estabelecidas previstas neste instrumento, no Edital e no contrato.

7.4. A recusa da execução do objeto ou o não cumprimento de qualquer obrigação prevista ensejará a aplicação das penalidades previstas neste instrumento, no Edital e no contrato.

7.5. Dentro da validade da Ata de Registro de Preços, o fornecedor registrado poderá ser convocado para assinar o contrato, ocasião em que terá o prazo de 05 (cinco) dias úteis para a realização do ato, prorrogável por igual período, mediante a apresentação de motivo justo e aceito pela parte Contratante, sob pena de decair o direito à contratação, sem prejuízo da aplicação das penalidades cabíveis.

7.6. Da formalização do contrato

7.6.1. Os serviços objeto do presente Termo de Referência serão formalizados mediante Contrato Administrativo, conforme o artigo 57 da Lei nº 8.666/93 e normas editalícias.

7.7. Da vigência do contrato

7.7.1. O prazo de vigência do contrato a ser firmado será de **12 (doze) meses**, a contar da data de sua assinatura, prorrogável na forma do art. 57, II, da Lei nº 8.666/93, até o limite de 60 (sessenta) meses, quando comprovada a vantajosidade para a Administração, desde que haja autorização formal da autoridade competente e observados os seguintes requisitos:

- a) Os serviços tenham sido prestados regularmente;
- b) Esteja formalmente demonstrado que a forma de prestação dos serviços tem natureza continuada;
- c) Seja juntado relatório que discorra sobre a execução do contrato, com informações de que os serviços tenham sido prestados regularmente;
- d) Seja juntada justificativa e motivo, por escrito, de que a Administração mantém interesse na realização do serviço;
- e) Seja comprovado que o valor do contrato permanece economicamente vantajoso para a Administração;
- f) Haja manifestação expressa da contratada informando o interesse na prorrogação; e
- g) Seja comprovado que o contratado mantém as condições iniciais de habilitação.

7.7.2. A CONTRATADA não tem direito subjetivo à prorrogação contratual.

7.7.3. A prorrogação de contrato deverá ser promovida mediante celebração de termo aditivo.

7.8. Do recebimento dos serviços

7.8.1. As contratações decorrentes deste Registro de Preços devem observar os seguintes prazos para recebimento dos serviços, conforme preceitua o art. 7º, inciso I, do Decreto nº 15.093, de 21 de fevereiro de 2013.

I - provisoriamente, pelo fiscal do contrato, mediante termo circunstanciado, assinado pelas partes em **até 02 (dois) dias** da comunicação escrita do contratado;

II - definitivamente, por servidor ou comissão designada pela autoridade competente e presidida pelo fiscal do contrato, mediante termo circunstanciado, assinado pelas partes, após o decurso do prazo de observação, ou vistoria que comprove a adequação do objeto aos termos contratuais, **no prazo máximo de 02 (dois) dias**, sem prejuízo da obrigação de o contratado reparar, corrigir, remover, reconstruir ou substituir, às suas expensas, no total ou em parte, o objeto do contrato em que se verificarem vícios, defeitos ou incorreções resultantes da execução ou de materiais empregados, na forma prevista no art. 73, I, "b", c/cart. 69 da Lei n. 8.666/1993, **no prazo de até 2 (duas) horas**.

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

7.9. Da gestão e da fiscalização do contrato e da Garantia

7.9.1. Nos termos dos Art. 67, § 1º, Lei nº. 8.666, de 1993, a CONTRATANTE designará um representante para representá-lo, acompanhar e fiscalizar a execução do Contrato, anotando em registro próprio todas as ocorrências relacionadas com a execução e determinando o que for necessário à regularização das falhas ou defeitos observados.

7.9.2. A(s) fiscalização (ões) da(s) contratação (ões) decorrente(s) deste Registro de Preços devem observar o disposto no Decreto nº 15.093, de 21 de fevereiro de 2013, que estabelece procedimentos para o acompanhamento dos contratos firmados por órgãos e entidades estaduais.

7.9.3. **No prazo de 10 (dez) dias úteis**, prorrogáveis por igual período, a critério da Contratante, **contados da assinatura do contrato**, a contratada deverá prestar garantia contratual, correspondente a **5% (cinco por cento)** sobre o valor do contrato, em conformidade com o disposto no art. 56, da Lei Federal nº 8.666/1993, vedada à prestação de garantia através de Título da Dívida Agrária.

7.9.3.1. O prazo de validade da garantia deverá ser superior a 90 (noventa) dias do prazo contratual.

7.9.4. A garantia prestada será restituída e/ou liberada após o cumprimento integral de todas as obrigações contratuais e, quando em dinheiro, será atualizada monetariamente, conforme dispõe o § 4º, do art. 56, da Lei Federal nº 8.666/1993.

7.9.5. A não prestação de garantia equivale à recusa injustificada para a contratação, caracterizando descumprimento total da obrigação assumida, ficando a adjudicatária sujeita às penalidades legalmente estabelecidas, inclusive multa.

7.9.6. Na ocorrência de acréscimo contratual de valor, deverá ser prestada garantia proporcional ao valor acrescido, nas mesmas condições estabelecidas neste Termo de Referência.

7.9.7. A garantia mínima da execução é:

7.9.7.1. Para o item 04 Garantia mínima de voo de 60h/mês;

8. DOS CRITÉRIOS DE SUSTENTABILIDADE

8.1. Nos termos do artigo 33, inciso IV, da Lei nº 12.305/2010 – Política Nacional de Resíduos Sólidos e Resolução CONAMA nº 362, de 23/06/2005, a CONTRATADA, ou seu prestador de serviço, deverá:

8.1.1. Efetuar o recolhimento e o descarte adequado do óleo lubrificante usado ou contaminado originário da contratação, bem como de seus resíduos e embalagens, obedecendo aos seguintes procedimentos:

8.1.2. Recolher o óleo lubrificante usado ou contaminado, armazenando-o em recipientes adequados e resistentes a vazamentos e adotando as medidas necessárias para evitar que venha a ser misturado com produtos químicos, combustíveis, solventes, água e outras substâncias que inviabilizem sua reciclagem, conforme artigo 18, incisos I e II, da Resolução CONAMA nº 362, de 23/06/2005, e legislação correlata;

8.1.3. Providenciar a coleta do óleo lubrificante usado ou contaminado recolhido, através de empresa coletora devidamente autorizada e licenciada pelos órgãos competentes, ou entregá-lo diretamente a um revendedor de óleo lubrificante acabado no atacado ou no varejo, que tem obrigação de recebê-lo e recolhê-lo de forma segura, para sua destinação final ambientalmente adequada, conforme artigo 18, inciso III e § 2º, da Resolução CONAMA nº 362, de 23/06/2005, e legislação correlata;

8.1.4. Exclusivamente quando se tratar de óleo lubrificante usado ou contaminado não reciclável, dar-lhe a destinação final ambientalmente adequada, devidamente autorizada pelo órgão ambiental competente, conforme artigo 18, inciso VII, da Resolução CONAMA nº 362, de 23/06/2005, e legislação correlata;

8.1.5. Respeitar as Normas Brasileiras – NBR publicadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas sobre resíduos sólidos; e

8.1.6. Adotar mecanismos que minimizem os efeitos prejudiciais da aviação civil sobre o meio ambiente, particularmente no que diz respeito a ruídos e emissão de gases dos motores da aeronave.

9. **DA SUBCONTRATAÇÃO**

9.1. É vedada a subcontratação, no todo ou em parte, do objeto contratado.

10. **DAS OBRIGAÇÕES DO CONTRATANTE**

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

11. **DAS OBRIGAÇÕES DA CONTRATADA**

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

11.2. **Obrigações específicas:**

11.2.1. Prestar os serviços de locação de acordo com as normas instituídas pelo Código Brasileiro da Aeronáutica e as recomendações da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC e demais regulamentações aplicáveis ao caso;

11.2.2. Entregar ao Gestor do Contrato/Fiscal a documentação de regularidade da aeronave e do piloto de acordo com as exigências da ANAC para a operacionalização do voo;

11.2.3. Colocar a aeronave em perfeitas e adequadas condições de voo, fornecendo combustíveis, lubrificantes, bem como realizar todas as inspeções, revisões necessárias à operação e manutenção da mesma;

11.2.4. Equipar a aeronave com instrumentos para os voos de acordo com as exigências estabelecidas pelo Departamento de Aviação Civil – DAC;

11.2.5. Atender a todos os prazos e condições estabelecidos para a prestação dos serviços sob pena da aplicação das sanções previstas na legislação e no contrato;

11.2.6. Prestar os serviços de acordo com as condições estabelecidas na sua proposta, no contrato e nas normas legais aplicadas, obedecendo ao disposto no Código de Defesa do Consumidor;

11.2.7. Responder, integral e objetivamente, por perdas e danos que vier a causar à contratante ou a terceiros em razão de ação ou omissão, sua ou de seus prepostos, independentemente de outras cominações contratuais ou legais a que estiver sujeita;

11.2.8. Aceitar nas mesmas condições originais da contratação os acréscimos ou supressões que se fizerem necessárias na prestação dos serviços consoantes dispõe o artigo 65, § 1º da Lei nº 8.666/93;

11.2.9. Fornecer, na oportunidade do pagamento dos serviços executados a documentação que comprove a Regularidade Fiscal da Contratada quanto à Seguridade Social (INSS); Fundo de Garantia por Tempo de Serviço - FGTS, Fazendas Federal, Estadual e Municipal, devidamente atualizadas, consoante dispõe a Lei nº 8.666/93;

11.2.10. Manter, durante a vigência do contrato, todas as condições de habilitação exigidas na Licitação, assim como comunicar quaisquer alterações havidas em seu contrato social;

11.2.11. Não ceder ou transferir para terceiros o objeto da licitação, ressalvada a hipótese da subcontratação parcial prevista no art.78, inciso VI da Lei nº 8.666/93, desde que previamente autorizado pelo contratante;

- 11.2.12. Comunicar, por escrito, à contratante, qualquer irregularidade de caráter urgente e prestar os esclarecimentos que julgar necessários;
- 11.2.13. Efetuar a troca da aeronave quando esta for reclamada pela contratante, sem prejuízo das sanções previstas, caso seja detectado falhas ou irregularidades no funcionamento da mesma;
- 11.2.14. Atender ao prazo de substituição da aeronave estabelecido pela contratante sujeitando-se, na inobservância, às penalidades previstas na lei e no ato convocatório;
- 11.2.15. Assumir plena responsabilidade legal, administrativa e técnica pela execução, segurança e qualidade dos serviços;
- 11.2.16. Submeter-se à fiscalização que a contratante exercerá sobre os serviços;
- 11.2.17. Responsabilizar-se por quaisquer acidentes de trabalho na execução dos serviços aéreos realizados, resultante de caso fortuito ou por qualquer outro que venha a ocorrer;
- 11.2.18. Proceder à contratação de seguro para passageiros, que dê cobertura aos passageiros indicados pela contratante nos voos objeto do contrato;
- 11.2.19. Confirmar por escrito, e-mail ou outro meio legal, até uma hora após o recebimento da solicitação de voo, o prefixo da aeronave, o percurso, o horário programado e o local de decolagem;
- 11.2.20. Proceder a vistoria, manutenção e reparo em cada uma das aeronaves, antes de sua utilização, de forma a apresentá-las em perfeitas condições de uso e de acordo com as demais exigências estipuladas no contrato e na legislação aplicada à locação desses serviços.
- 11.2.21. Base operacional para a aeronave em Teresina, capital do Estado do Piauí, com brigada de incêndio, torre de controle, infraestrutura (sala para tripulantes, manutenção/hangaragem).
- 11.2.22. Executar os serviços observando as especificações técnicas contidas no **Anexo B** do Termo de Referência.

12. **SANÇÕES ADMINISTRATIVAS**

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

13. **DA ALTERAÇÃO SUBJETIVA**

- 13.1. 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.

14. **DO PAGAMENTO**

- 14.1. O pagamento será realizado no prazo máximo de até **30 (trinta) dias**, contados a partir da data final do período de adimplemento a que se referir, através de ordem bancária, para crédito em banco, agência e conta corrente indicados pelo contratado.
- 14.2. Os pagamentos decorrentes de despesas cujos valores não ultrapassem o limite de que trata o inciso II do art. 24 da Lei 8.666, de 1993, deverão ser efetuados no prazo de até 5 (cinco) dias úteis, contados da data da apresentação da Nota Fiscal, nos termos do art. 5º, § 3º, da Lei nº 8.666, de 1993.
- 14.3. Não será autorizado pagamento sem que o fiscal do contrato ateste o recebimento dos serviços descritos na nota fiscal ou fatura apresentada.

14.4. Para execução do pagamento de que trata este item do Termo de Referência, a CONTRATADA deverá fazer constar da Nota Fiscal ou fatura correspondente, emitida sem rasura, em letra bem legível em nome da CONTRATANTE, cujo CNPJ está especificado na qualificação preambular do contrato, informando o número de sua conta corrente, o nome do Banco e a respectiva Agência.

14.5. Será considerada data do pagamento o dia em que constar como emitida a ordem bancária para pagamento.

14.6. Caso a CONTRATADA seja optante pelo Sistema Integrado de Pagamento de Impostos e Contribuições das Microempresas e Empresas de Pequeno Porte – SIMPLES, deverá apresentar, juntamente com a Nota Fiscal ou fatura, a devida comprovação, a fim de evitar a retenção na fonte dos tributos e contribuições, conforme legislação em vigor.

14.7. A Nota Fiscal ou fatura correspondente deverá ser entregue, pela CONTRATADA, diretamente ao Fiscal deste Contrato, que somente atestará a execução do objeto e liberará a referida Nota Fiscal para pagamento, quando cumpridas, pela mesma, todas as condições pactuadas.

14.8. Havendo erro na Nota Fiscal ou circunstância que impeçam a liquidação da despesa, aquela será devolvida a CONTRATADA, pelo Fiscal deste Contrato e o pagamento ficará pendente até que se providencie pela CONTRATADA as medidas saneadoras. Nesta hipótese, o prazo para pagamento iniciar-se-á após a regularização da situação ou reapresentação do documento fiscal não acarretando qualquer ônus para a Contratante.

14.9. Quando da ocorrência de eventuais atrasos de pagamento provocados exclusivamente pela Administração, o valor devido deverá ser acrescido de atualização financeira, e sua apuração se fará desde a data de seu vencimento até a data do efetivo pagamento, em que os juros de mora serão calculados à taxa de 0,5% (meio por cento) ao mês, ou 6% (seis por cento) ao ano, mediante aplicação das seguintes fórmulas:

$I=(TX/100)/365$ EM= I x N x VP, onde:

I = Índice de atualização financeira;

TX = Percentual da taxa de juros de mora anual;

EM = Encargos Moratórios;

N = Número de dias

entre a data prevista para o pagamento e a do efetivo pagamento;

VP = Valor da parcela em atraso.

14.10. A atualização só será devida em caso de mora imputável exclusivamente ao contratante.

14.11. Para fins de pagamento, a Contratada deverá apresentar os seguintes documentos, conforme Decreto Estadual 15.093/2013, arts. 5º e 6º:

a) Prova de regularidade com o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço – FGTS (CRF, fornecido pela Caixa Econômica Federal). Será aceito certificado da matriz em substituição ao da filial ou vice-versa quando, comprovadamente, houver arrecadação centralizada;

b) Prova de regularidade para com a Justiça do Trabalho emitida pelo TST (Certidão Negativa de débitos Trabalhistas);

c) Prova de regularidade fiscal perante a Fazenda Nacional, mediante apresentação de certidão expedida conjuntamente pela Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB) e pela Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN), referente a todos os créditos tributários federais e à Dívida Ativa da União (DAU) por elas administrados, inclusive aqueles relativos à Seguridade Social, nos termos da Portaria Conjunta nº 1.751, de 02/10/2014, do Secretário da Receita Federal do Brasil e da Procuradora-Geral da Fazenda Nacional;

d) Prova de regularidade para com a Fazenda Estadual e Municipal do domicílio ou sede do licitante, ou outra equivalente, na forma da lei.

15. DO REAJUSTE

15.1. Dentro do prazo de vigência do contrato e mediante solicitação da contratada, os preços contratados poderão sofrer reajuste após o interregno de um ano. Para fins de reajuste do valor contratual será utilizado o **Índice de Preços ao Consumidor Amplo Especial – IPCA-E** do período, exclusivamente para as obrigações iniciadas e concluídas após a ocorrência da anualidade.

15.2. A atualização dos preços registrados observará os mesmos índices e periodicidade definidos no item anterior para a variação do valor contratual.

16. DA RESCISÃO CONTRATUAL:

16.1. O Contrato a ser firmado em decorrência deste Pregão poderá ser rescindido a qualquer tempo, independentemente de notificações ou interpelações judiciais ou extrajudiciais, com base nos motivos previstos nos arts. 77 e 78, na forma do art. 79 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993;

16.2. No procedimento que visa à rescisão do contrato, será assegurado o contraditório e a ampla defesa, sendo que, depois de encerrada a instrução inicial, a CONTRATADA terá o prazo de 05 (cinco) dias úteis para se manifestar e produzir provas, sem prejuízo da possibilidade de a CONTRATANTE adotar, motivadamente, providências acauteladoras.

17. RECURSOS ORÇAMENTÁRIOS E FINANCEIROS

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

18. DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

18.1. O proponente é responsável pela fidelidade e legitimidade das informações prestadas e dos documentos apresentados em qualquer fase da licitação. A falsidade de qualquer documento apresentado ou a inverdade das informações nele contidas implicará a imediata desclassificação do proponente que o tiver apresentado, ou, caso tenha sido o vencedor, a rescisão do contrato ou da prestação dos serviços, sem prejuízo das demais sanções cabíveis;

18.2. As normas que disciplinam este procedimento licitatório serão sempre interpretadas em favor da ampliação da disputa entre os proponentes, desde que não comprometam o interesse da Administração, a finalidade e a segurança da contratação;

18.3. A participação do proponente neste certame implica em aceitação de todos os termos deste Termo de Referência.

18.4. O foro designado para julgamento de quaisquer questões judiciais resultantes deste Termo de Referência será o do **Município de Teresina – Piauí**.

ANEXOS DO TERMO DE REFERÊNCIA**ANEXO A DO TERMO DE REFERÊNCIA - PREÇO REFERENCIAL**

Ordem/Item	Detalhamento dos Serviços	Unidade de Medida/Critério de aferição	Quantidade Anual Estimada	Valor Unitário	Valor Total Anual Estimado
------------	---------------------------	----------------------------------------	---------------------------	----------------	----------------------------

01	Locação de Aeronave jato biturbinado, asa fixa, turbofan.	Km/voo (percorrido)	471.792	R\$ 49,28	R\$ 23.249.909,76
02	Serviço de Pernoite da Aeronave Jato.	Unidade	156	R\$ 4.567,50	R\$ 712.530,00
03	Locação de Aeronave Helicóptero monoturbinado.	Hora/voo (percorrida)	2.160	R\$ 16.250,00	R\$ 35.100.000,00
04	Locação de Ambulância TIPO "E" - Aeronaves Ambulância de Suporte Avançado.	Hora/voo (percorrida)	720	R\$ 13.905,00	R\$ 10.011.600,00
05	Locação de Aeronave Asas rotativas (helicóptero) monoturbina e multimissão.	Hora/voo (percorrida)	816	R\$ 15.766,00	R\$ 12.865.056,00
06	Locação de Aeronave Air Tractor Turbo hélice.	Hora/voo (percorrida)	600	R\$ 7.400,00	R\$ 4.440.000,00
07	Locação de Aeronave bimotora turbo hélice.	Km/Voo (percorrido)	90.000	R\$ 37,68	R\$ 3.391.200,00
08	Serviço de Pernoite da Aeronave.	Unidade	50	R\$ 4.000,00	R\$ 200.000,00
VALOR TOTAL GLOBAL R\$ 89.970.295,76 (oitenta e nove milhões, novecentos e setenta mil duzentos e noventa e cinco reais e setenta e seis centavos).					

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

SUMÁRIO

19 - DETALHAMENTO DO SERVIÇO;

20 - CATEGORIAS DE REGISTRO DAS AERONAVES;

21 - SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL;

22 - OPERADOR DAS AERONAVES;

23 - OPERAÇÕES POR DEMANDA COM AS AERONAVES;

24 - CONDIÇÕES DE VOO EM IFR OU VFR;

25 - SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL (SGSO);

26 - QUALIFICAÇÃO MÍNIMA DA TRIPULAÇÃO E PESSOAL DE SOLO;

27 - MANUTENÇÃO PREVENTIVA DAS AERONAVES;

28 - SUBSTITUIÇÃO DAS AERONAVES;

29 - LIVRO DE BORDO;

30 - RESPONSABILIDADES DO DETENTOR DE CERTIFICADO (COA);

31 - DAS MEDIDAS DE FATURAMENTO;

32 - QUALIFICAÇÃO PARA AERONAVES AMBULÂNCIA TIPO E;

33 - DOCUMENTOS DA AERONAVE;

19. DETALHAMENTO DO SERVIÇO

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

Ordem/Item	Detalhamento dos Serviços	Unidade de Medida/Critério de aferição
01	<p>Locação de Aeronave jato biturbinado, asa fixa, turbofan.</p> <p>Aeronave jato biturbinado, asa fixa, turbofan, cabine pressurizada com certificado de Aeronavegabilidade (C.A) válido, homologada para voo em regras de voos por instrumentos (IFR) com capacidade mínima para 07 (sete) passageiros, 02 (dois) tripulantes (piloto comandante e copiloto), com ar condicionado. Autonomia para voos diretos, autorizada na categoria Administração Direta Estadual (ADE), equipado com potência mínima de 2.500 libras de empuxo por motor, sistema melhorado de alerta de proximidade do solo. Garantia de ciclo mínimo de 400Km por trecho, velocidade de cruzeiro de 750Km/hora, com sistema de navegação por satélite, com disponibilidade do piloto.</p>	Km/voo (percorrido)
02	Serviço de Pernoite da Aeronave Jato.	Unidade

	Serviço de Pernoite de Aeronave jato biturbinado, asa fixa, turbopropelante pressurizada com certificado de Aeronavegabilidade (C.A) válido, homologada para voo em regras de voos por instrumentos (IFR) com capacidade mínima para 07 (sete) passageiros, 02 (dois) tripulantes (piloto comandante e copiloto), com ar condicionado.	
03	<p align="center">Locação de Aeronave Helicóptero monoturbinado.</p> <p>Helicóptero monoturbinado potência mínima de 700 SHP, configuração executiva com ar condicionado, com capacidade mínima de 05 passageiros, autonomia mínima de voo de 03 (três) horas, sistema de navegação por GPS, velocidade de cruzeiro acima de 200km/h, homologada para voo em regras de voos por instrumentos (IFR) ou para voo em regras de voos visuais (VFR), com disponibilidade do piloto.</p>	Hora/voo (percorrida)
04	<p align="center">Locação de Ambulância TIPO "E" - Aeronaves Ambulância de Suporte Avançado.</p> <p>Aeronaves Ambulância de Suporte Avançado, destinado ao atendimento e transporte de pacientes de alto risco em emergências pré-hospitalares e/ou de transporte inter-hospitalar que necessitam de cuidados médicos intensivos: Aeronave bimotora, com asa fixa, para transporte de pacientes adulto, neonatal e criança, com UTI aeromóvel, autonomia de vôo de 04 (quatro) horas, radar meteorológico colorido, sistema de navegação via satélite (GPS), de fabricação inferior a 35 anos de uso, capacidade para transporte de 01 (um) piloto, 01 (um) copiloto, 01 (um) médico, 01 (um) enfermeiro, 01 (um) paciente, para vôos IFR noturno e diurno, dotada de equipamentos médicos homologados pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, em conformidade com a NBR 14561, veículo para atendimento a emergência médica e resgate. Deverá possuir os acessórios (Capítulo III), bem como os requisitos técnicos (Capítulo IV, itens: 1.3.1; 1.3.2; 3.5) previstos na Portaria do Ministério da Saúde nº 2.048, de 05 de novembro de 2002, que trata do Regulamento Técnico dos Sistemas Estaduais de Urgência e Emergência.</p>	Hora/voo (percorrida)
05	<p align="center">Locação de Aeronave Asas rotativas (helicóptero) monoturbina e multimissão.</p> <p>Aeronave Asas rotativas (helicóptero) monoturbina e multimissão, 02 (duas) portas deslizantes; Autonomia mínima de voo de 03h; transporta 2 pilotos em duplo comando, dois operadores aerostáticos e mais 2 passageiros, ou 2 pilotos e 4 passageiros; Rádio digital compatível embarcado, para comunicação com a coordenação com o efetivo de solo; Trem de pouso alto do tipo esqui, com degrau(s) contínuo(s) em ambos lados da aeronave; Sistema de Combate a Incêndio Completo (Bambi Buket).</p>	Hora/voo (percorrida)
06	<p align="center">Locação de Aeronave Air Tractor Turbo hélice.</p> <p>Contratação de serviço de locação de aeronave para combate a incêndios florestais, com apoio operacional sob demanda, com serviço de pilotagem de avião Air Tractor, por hora/voo, sob demanda do CBMEPI. Especificações Mínimas: 1. Avião turbo hélice, regularmente homologado pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). 2. Capacidade mínima do Hopper de 1800 litros; 3. Autonomia mínima: 04 horas de voo; 4. Peso vazio com equipamento</p>	Hora/voo (percorrida)

	<p>pulverizador instalado de 4.546 lbs; 5. Carga Útil de 2.450 kg; 6. Capacidade de Combustível de 644 litros; 7. Envergadura da Asa de 52 pés; 8. Capacidade de transporte e lançamento mínimo de 1.800 litros de água ou produtos de combate a incêndios florestais e dispersantes; 9. Velocidade de cruzeiro não inferior a 210 Km/h; 10. Com pintura e interior em bom estado de conservação; 11. Distância para decolagem em pista com 1200 metros mínimos; 12. Identificação de prefixo da aeronave; 13. Equipada com comporta especial para combate a incêndios em coberturas vegetais; 14. Equipada com adaptador de engate rápido “storz” para mangueira de 63,5 mm (2.1/2 polegadas), utilizada em caminhões do Corpo de Bombeiros; 15. Equipada com GPS, bússola magnética, transponder, rádio VHF (frequência aeronáutica), HT aeronáutico portátil e HT-VHF-FM com frequência programável portátil; 16. Registrada na categoria SAE de acordo com as exigências estabelecidas pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e de acordo com as demais normas legais pertinentes.</p>	
07	<p style="text-align: center;">Locação de Aeronave bimotora turbo hélice</p> <p>Contratação de serviço de locação de Aeronave bimotora turbo hélice com fabricação continuada ou similar categoria ou pressurizada com QTU. Potência mínima de 550 SHP, capacidade mínima 02 (dois) tripulantes e 05 (cinco) passageiros, homologada na TPX e inclusa nas especificações operativas (EO) da mesma. Certificado de Aeronavegabilidade comprovando a propriedade da Aeronave. Navegação via satélite, homologada para voo em regras de voos por instrumentos (VFR/IFR). Custo de piloto, combustível, manutenção, hangaragem, taxas aeroportuárias e todos os custos incidentes a cargo da empresa Contratada. Quilometragem mínima por trecho 200Km.</p>	Km/Voo (percorrido)
08	<p style="text-align: center;">Serviço de Pernoite da Aeronave</p> <p>Serviço de Pernoite da Aeronave bimotora turbo hélice com fabricação continuada ou similar pressurizada com QTU. Potência mínima de 550 SHP, capacidade mínima 02 (dois) tripulantes 05 (cinco) e passageiros. Tarifas aeroportuárias de permanência, atendimento de suporte em hangares fora da base operacional (Teresina), suporte de tripulação em auxílio à navegação, fonte externa GPU, serviço de limpeza QTU e despesa de a da pernoite da tripulação cargo empresa Contratada.</p>	Unidade

19.2. Os serviços serão prestados no Estado do Piauí em todo o território nacional e em conformidade com as necessidades da Contratante, devendo a aeronave estar pronta no local a ser indicado pela Contratante como base no aeroporto Senador Petrônio Portela na cidade de Teresina - PI, em plenas condições de voo, no prazo não superior a 01 (uma) hora, contados a partir da emissão da Ordem de Serviço/Ordem de Decolagem, salvo em caso de fenômeno da natureza que possa impossibilitar o cumprimento do prazo, desde que comunicado o fato a Contratante.

20. CATEGORIAS DE REGISTRO DAS AERONAVES

20.1. As aeronaves indicadas no itens 01 e 07 deverão ser registradas na Categoria Administração Direta Estadual (ADE) a serviço do Governo do Estado do Piauí, nos termos das Normas que disciplinam o funcionamento e as atividades do Sistema de Registro Aeronáutico Brasileiro (SISRAB) e

Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica nº 47 (RBHA nº 47), autorizada pelos órgãos competentes para transporte de passageiros, com revisões atualizadas, pilotos habilitados, devidamente autorizados.

20.2. No caso das Aeronaves especificadas nos Itens 1 e 7, a Contratada terá o prazo de 60 (sessenta) dias, após a data da assinatura do contrato, para apresentar à Contratante, certificado de registro junto ao RAB – Registro Aeronáutico Brasileiro, comprovando o registro na categoria ADE, nos termos do RBHA 47, subparte D, item 47.65, alínea “b” e Art. 82, Incisos I e II da Resolução ANAC nº 293, de 19 de novembro de 2013.

20.3. A Aeronave especificada no item 03 deverá ser registrada na Categoria Serviço de Transporte Aéreo Público Não-Regular, realizado por um operador sujeito a certificação operacional nos termos do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), autorizada pelos órgãos competentes para transporte de passageiros, com revisões atualizadas, pilotos habilitados, devidamente autorizados.

20.4. Em conformidade com a **seção VIII, Art. 82, I e II** da Resolução ANAC nº 293, deve ser considerada para mudança de categoria de aeronave a juntada da seguinte documentação: certificado de tipo da aeronave para a categoria requerida, quando for o caso; e apólice ou certificado de seguro na nova condição.

20.5. Em conformidade com a **seção VIII, Art. 85, I** da Resolução ANAC nº 293, admite-se, excepcionalmente, a critério da Administração, a mudança das marcas de nacionalidade e matrícula das aeronaves nos seguintes casos: aeronaves públicas da Administração Direta - ADE e de transporte aéreo público não regular quando, havendo alteração comprovada de proprietário ou operador, a mudança de marcas for conveniente ao atendimento de interesse público relevante.

21. **SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL**

21.1. Cada aeronave deve possuir cobertura de seguro de responsabilidade civil nas classes a seguir, aplicáveis à sua configuração e operação:

- (a) Classe I – Passageiro e respectivas bagagens de mão;
- (b) Classe II – Tripulantes;
- (c) Classe III - Pessoas e bens no solo;
- (d) Classe IV – Colisão ou abalroamento; e
- (e) Classe V – cargas e bagagens despachadas.

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

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

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

22. **OPERADOR DAS AERONAVES**

22.1. Em conformidade com a **seção 135.25** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135) o detentor de certificado somente pode operar uma aeronave segundo este Regulamento se essa aeronave: (a) for registrada como aeronave civil no Registro Aeronáutico Brasileiro e transporte um certificado de aeronavegabilidade apropriado e válido, emitido segundo os RBAC aplicáveis, e (b)

estiver em condições aeronavegáveis e atender aos requisitos aplicáveis de aeronavegabilidade dos RBAC, inclusive aqueles relativos à identificação e equipamentos.

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

23. OPERAÇÕES POR DEMANDA COM AS AERONAVES

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

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

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

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

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

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

23.6. Em conformidade com a **seção 135.229** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), os pousos e decolagens de helicópteros em locais não homologados ou registrados são

autorizados sob certas condições, como estabelecido na seção 91.327 do RBHA 91, aplicando-se a seção 135.77 deste Regulamento quanto às responsabilidades envolvidas.

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

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

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

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

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

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

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

23.13. Em conformidade com a **seção 119.53** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 119 (RBAC nº 119), operador conduzindo a operação substituta deve conduzir tal operação de acordo com as mesmas autorizações de operação do operador que contratou as operações substitutas. Essas operações substitutas devem ser conduzidas entre aeródromos para os quais o operador

substituído possui autorização para operações regulares ou dentro das áreas de operação para as quais o operador substituído possui autorização para conduzir operações suplementares ou sob demanda.

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

24. CONDIÇÕES DE VOO EM IFR OU VFR

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

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

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

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

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

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

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

24.8. Em conformidade com a **seção 135.225** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), Se o piloto já tiver iniciado o segmento final de uma aproximação por instrumentos, cumprindo o previsto pelo parágrafo (b) desta seção, e for informado de que as condições atmosféricas caíram abaixo dos mínimos, então o piloto pode continuar a aproximação e o pouso pode ser feito se as

duas condições abaixo forem atendidas: a informação meteorológica mais recente tiver sido recebida pelo piloto quando a aeronave estiver em uma das seguintes fases da aproximação e o piloto julgar, ao atingir a altitude mínima de descida fixada no procedimento (MDA ou DA/DH), que as reais condições atmosféricas são pelo menos iguais aos mínimos estabelecidos para o procedimento sendo executado.

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

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

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

25. SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL (SGSO)

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

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

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

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

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

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

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

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

26. QUALIFICAÇÃO MÍNIMA DA TRIPULAÇÃO E PESSOAL DE SOLO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

26.15. Em conformidade com a **seção 135.297** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), um piloto somente pode executar qualquer procedimento de aproximação de não-precisão por instrumentos em condições IMC se, dentro dos 6 meses calendáricos precedendo esse voo,

o piloto tiver demonstrado proficiência na execução desse tipo de procedimento de aproximação ou em dois outros tipos de aproximação de não-precisão.

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

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

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

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

27. **MANUTENÇÃO PREVENTIVA DAS AERONAVES**

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

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

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

27.4. Em conformidade com a **seção 135.423** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), o detentor de certificado, que execute qualquer inspeção requerida por seu manual segundo o disposto nos parágrafos 135.427(b)(2) ou (3) (nesta Subparte chamada de “inspeções

obrigatórias”), e cada pessoa com que ela tenha contrato para executar esses trabalhos deve possuir uma organização adequada à execução dos mesmos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

28. **SUBSTITUIÇÃO DAS AERONAVES**

28.1. Ocorrendo a indisponibilidade das aeronaves, por quaisquer razões, a contagem da quilometragem e horas será reiniciada após recebimento formal da mesma ou de outra aeronave com as mesmas especificações contidas neste Termo de Referência, no local onde foi interrompida a operação/missão ou em local definido pela Contratante.

28.2. Durante as manutenções programadas, caso seja necessário que a aeronave especificada no item 01 permaneça indisponível para voo por prazo superior a 07 (sete) dias, a Contratada terá que substituir por outra do mesmo modelo licitado ou de melhor qualidade, no prazo hábil suficiente para disponibilizar a aeronave na base de operação do Contratante.

28.3. Nos casos de manutenção de partes ou discrepâncias, caso seja necessário, o prazo será de 15 (quinze) dias.

28.4. Em caso de acidente ou incidente aeronáutico que resulte em indisponibilidade definitiva da aeronave especificada no item 01, a Contratada terá que substituir por outro modelo ou por similar, desde que aceito pelo Contratante, no prazo hábil suficiente para disponibilizar a aeronave na base de operações do Contratante, e no prazo de 30 (trinta) dias corridos terá que substituir em definitivo por outro do mesmo modelo ofertado na licitação.

28.5. Em caso de acidente com a aeronave especificada no item 01 em que haja dano, o ônus decorrente será de inteira responsabilidade da Contratada, que deverá substituir a aeronave por outra do mesmo modelo ofertada na licitação, sem qualquer ônus adicionais à Contratante, no prazo de 30 (trinta) dias corridos, a contar da data inicial da indisponibilidade.

28.6. As substituições de que tratam os itens anteriores serão sem ônus adicional para o Contratante inclusive relativo ao traslado da aeronave substituída entra a base operacional da empresa até a localidade definida pelo Contratante.

28.7. A ausência de documentos obrigatórios ou a existência de não conformidade nos registros efetuados nos documentos dará direito ao Contratante de solicitar a imediata substituição da aeronave, sem prejuízo aos procedimentos legais cabíveis impostos pela ANAC e pelos demais instrumentos legais.

29. LIVRO DE BORDO

29.1. Em conformidade com a **seção 135.65** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), o detentor de certificado deve dispor de um livro de registros, a bordo de cada uma de suas aeronaves, para lançamento de informações sobre a tripulação, horas de voo, irregularidades de funcionamento observadas em cada voo e registro das ações corretivas tomadas ou postergamento de correção. A critério do detentor de certificado o livro pode ser desmembrado em duas partes: registros da aeronave e registros da tripulação.

29.2. Em conformidade com a **seção 135.65** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), no que diz respeito à tripulação, é responsabilidade do piloto em comando registrar em cada voo pelo menos as seguintes informações: marcas de nacionalidade e matrícula, data, identificação dos tripulantes e função a bordo de cada um deles, locais da decolagem e do pouso, horários da decolagem e do pouso, tempo de voo, natureza do voo, observações (se houver) e nome e assinatura da pessoa responsável.

29.3. Em conformidade com a **seção 135.65** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), no que diz respeito à aeronave: o piloto em comando deve registrar ou fazer que seja registrado no livro cada irregularidade que seja observada antes, durante e após o voo. Antes de cada voo o piloto em comando deve verificar a situação de cada irregularidade registrada nos voos anteriores.

29.4. Em conformidade com a **seção 135.65** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), cada pessoa que tome ações corretivas concernentes a falhas ou mau funcionamento registrados no livro de bordo, seja na célula, motores, hélices, rotores ou equipamentos normais e de emergência, deve registrar sua ação no referido livro, de acordo com os aplicáveis requisitos de manutenção dos regulamentos aplicáveis.

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

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

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

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

30. RESPONSABILIDADES DO DETENTOR DE CERTIFICADO (COA)

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

30.2. Em conformidade com a **seção 135.97** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), o detentor de certificado deve fornecer recursos para a familiarização com novas áreas, rotas e aeródromos para que cada um de seus pilotos mantenha e demonstre suas habilidades na

condução de todas as operações a que é autorizado. Os procedimentos para familiarização devem constar no manual geral da empresa requerido pela seção 135.21 deste Regulamento.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

30.13. Em conformidade com a **seção 135.143** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), somente é permitido operar uma aeronave segundo este Regulamento se a aeronave e seus equipamentos atenderem às regras dos RBAC e/ou RBHA aplicáveis.

- 30.14. Em conformidade com a **seção 135.143** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), exceto como previsto na seção 135.179, somente é permitido operar uma aeronave segundo este Regulamento se os instrumentos e equipamentos requeridos tiverem sido aprovados e estiverem em condições operáveis.
- 30.15. Em conformidade com a **seção 135.143** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), exceto se de outra forma especificado pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA, as aeronaves que operam sob este Regulamento devem possuir equipamento transponder instalado que atenda aos requisitos de desempenho e de condições ambientais da OTP (TSO)-C74c (Mode A/C), ou de suas revisões posteriores, ou da OTP (TSO)-C112 (Mode S).
- 30.16. Em conformidade com a **seção 135.176** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), somente é permitido operar uma aeronave transportando passageiros se essa aeronave possuir a bordo um conjunto de primeiros socorros para tratamento de ferimentos que possam ocorrer a bordo ou em acidentes menores. O conjunto deve ser apropriadamente embalado e posicionado de modo a ser prontamente visível e acessível pelos ocupantes da aeronave, devendo conter os itens especificados no parágrafo 135.177(b)(1) deste Regulamento. O requerido no parágrafo 135.177(b)(1) (xviii) deste Regulamento é opcional para aeronaves com capacidade para 19 assentos ou menos.
- 30.17. Em conformidade com a **seção 135.229** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), o detentor de certificado somente pode usar um aeródromo se ele for registrado ou homologado e adequado à operação proposta, considerando itens como dimensões, resistência, superfície, obstruções, iluminação, horário de funcionamento, auxílios à aproximação e meios de controle de tráfego aéreo.
- 30.18. Em conformidade com a **seção 135.341** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), o detentor de certificado deve estabelecer e manter um programa aprovado de treinamento de piloto e o detentor de certificado que utilize comissários deve estabelecer e manter um programa de treinamento aprovado de comissário, que sejam apropriados para as operações em que cada piloto e cada comissário forem envolvidos. Os programas devem garantir que os pilotos e comissários sejam adequadamente treinados para atender aos aplicáveis requisitos de conhecimento e de prática requeridos pelas seções 135.293 a 135.301.
- 30.19. Em conformidade com a **seção 135.341** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), o detentor de certificado, para o qual é requerido um programa de treinamento pelo parágrafo (a) desta seção, deve prover materiais de estudo, apropriados e atualizados, para utilização de cada piloto e cada comissário.
- 30.20. Em conformidade com a **seção 135.341** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), o detentor de certificado deve fornecer cópias dos programas de treinamento de pilotos e de comissários, assim como de suas modificações e acréscimos, à ANAC. Se o detentor de certificado usar instalações de treinamento de outras pessoas, uma cópia dos programas de treinamento, ou partes apropriadas dos mesmos, utilizadas nestas instalações, deve também ser fornecida. Publicações da ANAC utilizadas nos currículos podem ser apenas referenciadas na cópia do programa de treinamento a ser fornecida à ANAC, não havendo necessidade de anexar cópias dessas publicações.
- 30.21. Em conformidade com a **seção 135.343** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), o detentor de certificado somente pode utilizar uma pessoa e uma pessoa somente pode trabalhar como tripulante em operação segundo este Regulamento se esse tripulante tiver completado, dentro dos 12 meses calendáricos que precedem essa operação, as apropriadas fases do programa de treinamento inicial ou periódico estabelecido para o tipo de função que a pessoa vai executar.
- 30.22. Em conformidade com a **seção 135.413** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), o detentor de certificado é primariamente responsável pela aeronavegabilidade de suas aeronaves, incluindo células, motores, hélices, rotores, equipamentos e partes, deve manter suas aeronaves de acordo com este Regulamento e deve reparar os defeitos ocorridos entre as manutenções requeridas pelo RBAC nº 43.
- 30.23. As Aeronaves devem estar em perfeitas condições de uso, homologadas e licenciadas pelos órgãos aeronáuticos competentes.

- 30.24. Custos com o fretamento tais como Piloto, Copiloto, Mecânico, Serviços de comissaria, combustível, manutenção, hangaragem, taxas aeroportuárias, despesas decorrentes dos deslocamentos, tais como diárias e estadas da equipe e demais despesas que possam incidir na prestação dos serviços serão de responsabilidade da contratada.
- 30.25. As Aeronaves deverão ter disponível uma tripulação comercial segundo as qualificações mínimas exigidas dispostas na **seção 135.109 e seção 135.111**, além de um mecânico por aeronave, manutenção, combustível, responsabilidade civil e RETA e todas as obrigações legais necessárias para operação, tudo por conta da contratada.
- 30.26. Executar o objeto conformidade com as condições deste instrumento.
- 30.27. Manter durante toda a execução contratual, em compatibilidade com as obrigações assumidas, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação.
- 30.28. Aceitar, nas mesmas condições contratuais, os percentuais de acréscimos e supressões limitados ao estabelecido no §1º do artigo 65 da Lei Federal nº 8.666/1993, tomando-se por base o valor contratual.
- 30.29. Responsabilizar-se pelos danos causados diretamente à Contratante ou a terceiros, decorrentes da sua culpa ou dolo, quando da execução do objeto, não podendo ser arguido para efeito de exclusão ou redução de sua responsabilidade o fato da Contratante proceder à fiscalização ou acompanhar a execução contratual.
- 30.30. Responder por todas as despesas diretas e indiretas que incidam ou venham a incidir sobre a execução contratual, inclusive as obrigações relativas a salários, previdência social. Impostos, encargos sociais e outras providências, respondendo obrigatoriamente pelo fiel cumprimento das leis trabalhistas e específica de acidentes de trabalho e legislação correlata, aplicáveis ao pessoal empregado para execução contratual.
- 30.31. Prestar imediatamente as informações e os esclarecimentos que venham a ser solicitados pela Contratante, salvo quando implicarem em indagações de caráter técnico, hipótese em que serão respondidas no prazo de 24 (vinte e quatro) horas.
- 30.32. Providenciar a substituição de qualquer profissional envolvido na execução do objeto contratual, cuja conduta seja considerada indesejável pela fiscalização da Contratante.
- 30.33. Responsabilizar-se integralmente pela observância do dispositivo no título II, capítulo V, da CLT, e na Portaria nº 3.460/77, do Ministério do Trabalho, relativos a segurança e higiene do trabalho, bem como a Legislação correlata em vigor a ser exigida.
- 30.34. Levar ao conhecimento da Contratante quaisquer irregularidades observadas nas áreas e equipamentos de serviços, para a tomada das providências que se fizerem necessárias.
- 30.35. Disponibilizar para prestação de serviços aeronave(s) em perfeitas e adequadas condições de voo, fornecendo todos os insumos necessários para o seu funcionamento, bem como realizar todas as inspeções e revisões necessárias à operação e manutenção da(s) mesma(s).
- 30.36. Estar à empresa homologada perante a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC para a atividade Táxi Aéreo, bem como ter a indispensável disponibilidade para os serviços de manutenção em sua aeronave.
- 30.37. Disponibilizar, abastecimento da aeronave nas localidades solicitadas pela contratante.
- 30.38. Prover a infraestrutura necessária ao cumprimento das missões com aeronave, incluindo, mas não se limitando, ao suprimento de combustível necessário ao abastecimento durante as missões.
- 30.39. Efetuar movimentação e/ou voos da aeronave somente com tripulação designada pela área competente da Contratada.
- 30.40. Responsabilizar-se por quaisquer danos ou prejuízos causados, seja por dolo ou culpa na execução do contrato, relacionados com o objeto deste Termo de Referência, indenizando o Contratante, seus servidores e/ou terceiros.

- 30.41. Comunicar imediatamente o Contratante, pelo meio mais rápido, qualquer discrepância ocorrida na aeronave que venha ou não afetar a segurança de voo.
- 30.42. Manter os controles técnicos da aeronave atualizados e apresentá-los sempre que solicitados pelo Contratante.
- 30.43. Enviar à área competente da Contratante, quando solicitado, o mapa informativo de componentes da aeronave célula e motor (Diagonal de manutenção).
- 30.44. Apresentar a área competente do Contratante, na data de assinatura do contrato, o sempre que for necessária a substituição da aeronave: o prefixo do mesmo, cópia de seu certificado de aeronavegabilidade, certificado de matrícula, seguro obrigatório, mapa informativo dos componentes da célula e do motor, mapa informativo de controle de diretrizes de aeronavegabilidade, ficha anual de manutenção (se aplicável) e demais documentos de porte obrigatório a bordo da aeronave.
- 30.45. Realizar a reciclagem teórica dos pilotos em comando nas técnicas aplicáveis ao tipo de operação, bem como efetuar o treinamento teórico inicial às técnicas operacionais, a critério do Contratante.
- 30.46. Entregar a aeronave com o indispensável cadastramento no Registro Aeronáutico Brasileiro – RAB da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, formalizando a condição de Operador ao Contratante em outros assentamentos públicos que se fizerem necessários.
- 30.47. Encaminhar e manter válidos os dados cadastrais, documentais, certificados e habilitações dos pilotos. O encaminhamento da documentação deverá ocorrer sempre antes da primeira operação para o Contratante e/ou caso ocorra alteração dos dados com antecedência para apreciação da área competente do Contratante.
- 30.48. Disponibilizar aos pilotos sob a sua responsabilidade e devidamente designados, no mínimo 02 (dois) uniformes completos dentro dos critérios exigidos pela Contratante.
- 30.49. A aeronave deverá dispor de comissaria de bordo para cada voo a ser realizado, conforme determinação do tipo pelo Contratante.
- 30.50. Em caso de incidente ou acidente aeronáutico, a Contratada deverá custear todas as despesas decorrentes de: atendimento médico-hospitalar (pré-hospitalar, hospitalar, ambulatorial e fisioterápico) transporte, de funerais e demais despesas relacionadas diretamente ou indiretamente às vítimas e a terceiros.
- 30.51. Garantir que a ação ou omissão, total ou parcial, da fiscalização da Contratante, não eximirá a Contratada de total responsabilidade quanto ao cumprimento das obrigações.
- 30.52. Providenciar junto as Autoridades aeronáuticas brasileiras a mudança de Operador da Aeronave.
- 30.53. Em caso de indisponibilidade da(s) aeronave(s), por qualquer motivo, inclusive de força maior, deverá a Contratada providenciar a imediata substituição daquela(s) por outra(s) idêntica(s) ou por aeronave(s) de concepção e especificações técnicas superiores, sem qualquer custo adicional para a Contratante.
- 30.54. Fornecer pessoal qualificado para atuar na operação da(s) aeronave(s), devidamente licenciados e com Certificado de Habilitação e Capacidade Física expedidos pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).
- 30.55. Observar e cumprir fielmente as disposições do Código Brasileiro de Aeronáutica, as determinações da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, bem como qualquer outra legislação ou regulamentação aplicáveis.
- 30.56. Manter livro de bordo da(s) aeronave(s) atualizado com a discriminação dos quilômetros voados, e apresentar, sempre que solicitado por representante da Contratante ou pessoa devidamente credenciada por esta.
- 30.57. Manter durante a vigência do contrato, apólice de seguro para os tripulantes e passageiros da(s) aeronave(s), bem como seguro contra risco a terceiros.

30.58. Dispor, durante a vigência do contrato, de estrutura técnico-operacional no Estado do Piauí, preferencialmente na Capital ou na Região Metropolitana, para atendimento da Contratante. Caso a Contratada não disponha de tal estrutura, deverá disponibilizar a mesma dentro de um prazo máximo de 30 (trinta) dias contados da data de assinatura do Contrato.

30.59. Entende-se por estrutura técnico-operacional, suporte ao cliente, desde o atendimento pessoal, escritório, sala vip e hangar para a guarda da(s) aeronave(s).

30.60. Refazer o objeto contratual, que comprovadamente apresente condições de defeito ou em desconformidade com as especificações deste Termo de Referência, no prazo de 02 (duas) horas contadas da sua notificação.

30.61. Estar sempre disponível (24 horas por dia, sete dias por semana) para a execução dos serviços durante a vigência do contrato.

30.62. Arcar com todas as despesas resultantes de taxas aeroportuárias ou qualquer outro tipo de tarifas, cobradas em locais homologados (aeroportos, hangares, helipontos, heliportos, públicos ou privados), durante as operações de pouso e decolagem da aeronave.

30.63. Fornecer, antes do início da operação e quando for solicitado, os relatórios das últimas revisões a que a aeronave tiver sido submetida, bem como informar a natureza dos trabalhos executados pelo avião após a última grande revisão, e todos os demais dados necessários ao controle de componentes da aeronave por parte da fiscalização da Contratante.

30.64. Encaminhar e manter válidos os dados cadastrais, documentações, certificados e habilitações dos pilotos. O encaminhamento da documentação deverá ocorrer sempre antes da primeira operação para o Contratante e/ou caso ocorra alteração dos dados com antecedência para apreciação da área competente do Contratante.

31. DAS MEDIDAS DE FATURAMENTO

31.1. O número de quilômetro/voados e horas voadas serão a base para a efetivação do pagamento mensal à Contratada.

31.2. No prazo de 01 (um) dia útil após a realização do voo, a Contratada apresentará ao Contratante o resumo de voo em formulário próprio, bem como cópia do livro de bordo com a identificação de todos os passageiros transportados e do(s) trecho(s) voados, incluindo, o traslado anterior ao contratado, para conferência e posterior autorização para a emissão da respectiva fatura, que será então encaminhada para pagamento.

31.3. No prazo citado no item anterior ainda serão apresentados ao Contratante os seguintes documentos:

- a) Ficha com o percurso, horário programado e local de decolagem;
- b) Certificado de aeronavegabilidade e de matrícula da aeronave;
- c) Relatórios das revisões com o detalhamento da natureza dos trabalhos executados após a última grande revisão, e todos os demais dados necessários ao controle dos componentes da aeronave.

31.4. Durante a prestação dos serviços, ocorrendo a indisponibilidade da aeronave, por quaisquer razões, a contagem da quilometragem será reiniciada após o recebimento formal da mesma aeronave, ou de outra com as mesmas especificações contidas neste Termo de Referência, ou especificações superiores, no local onde foi interrompida a operação/missão, ou em local definido pela Contratante.

31.5. A contagem da quilometragem será realizada com base nos diários de bordo de cada aeronave, bem como nos relatórios de voo que deverão ser elaborados após cada missão e apresentados à Contratante até o primeiro dia útil do mês seguinte.

31.6. A Contratante deve realizar a conferência do relatório de voo de cada aeronave até o primeiro dia útil do mês subsequente ao dos voos realizados, para a realização do pagamento da fatura.

31.7. O boletim de medição ou relatório de voo será elaborado após cada viagem, sendo aferida a quantidade de quilômetros voados.

31.8. As faturas acompanhadas dos respectivos Boletins de Medição devem ser emitidas para a Contratante e dirigidas à Contratada, para fins de processamento e pagamento.

32. **QUALIFICAÇÃO PARA ITEM 4 - AERONAVE AMBULÂNCIA TIPO E.**

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

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

32.2.1. Certificado de Homologação de Empresas de Táxi Aéreo (CHETA), expedido pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, hábil em certificar que a empresa licitante reúne requisitos mínimos estabelecido no regulamento aprovador para a prestação dos serviços pertinentes e compatíveis com o objeto desta licitação;

32.2.2. Comprovação que a empresa possui a quantidade mínima de 02 (duas) aeronaves de cada modelo/item solicitado no item, através das Especificações Operativas (E.O.) expedidas pela Agência Nacional de Aviação Civil que comprovem a autorização da empresa licitante para operação da(s) aeronave(s), segundo o(s) modelo(s) e marca(s), capacidade(s) e quantidade(s) necessária(s) a atender às exigências consignadas no Termo de Referência; A quantidade de 02 (duas) aeronaves é para os casos em que a aeronave esteja indisponível, a empresa vencedora do certame deverá ter reserva para continuidade no serviço. Para garantia de atendimento ininterrupto, para casos de manutenção ou voos simultâneos, as empresas contratadas deverão possuir aeronave reserva, com as mesmas especificações exigidas neste termo de referência, comprovadas através das especificações Operativas, fornecidas pela ANAC, sem custos adicionais à contratante;

32.2.3. Certificado de Matrícula (CM) e Certificado de Aeronavegabilidade (CA) emitido pela Agência Nacional de Aviação Civil constando os atuais proprietários e operadores atuais das aeronaves; c) Certificado de Homologação Suplementar Tipo – CHST e cada aeronave descrita no item, específica para transporte aeromédico adulto/infantil e Incubadora;

32.2.4. Alvará de Vigilância Sanitária válido da sede da licitante e Certificado de Vistoria do Veículo das aeronaves que irão prestar o serviço;

32.2.5. Apresentar documento comprovando que a empresa esteja legalizada junto ao Conselho Regional de Medicina (CRM) e Conselho Regional de Enfermagem (COREN);

32.2.6. Certificado de Homologação de Empresas de Táxi Aéreo (CHETA) emitido pela ANAC;

32.2.7. Certidão de matrícula, Nacionalidade e Aeronavegabilidade das aeronaves que serão utilizadas na prestação de serviço;

32.2.8. Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional – MGSO, tendo sua Aceitação comprovada através do certificado FOP-111-ANAC conforme determina a ANAC em suas publicações RBAC 135 e IS 119- 002B;

32.2.9. Especificação Operativa;

32.2.10. CRM Jurídico;

32.2.11. Coren Jurídico;

32.2.12. Alvara de Vigilância Sanitária da Sede e da Aeronave.

33. **DOCUMENTOS DA AERONAVE**

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

[1] São aeronaves públicas as destinadas ao serviço do poder público, inclusive as requisitadas na forma da lei, as quais devem ser registradas em razão de sua utilização, por exemplo, na Categoria Administração Direta Estadual – ADE (Art. 59, Inciso I, alínea “b”, Seção II – Das Aeronaves Públicas – Resolução ANAC nº 293, de 19 de novembro de 2013).

[2] Aeronaves empregadas em serviços de transporte aéreo público não-regular de passageiro ou carga, realizados por pessoa física ou jurídica brasileira, autorizada, mediante remuneração convencionada entre o usuário e o transportador, visando a proporcionar atendimento imediato, independente de horário, percurso ou escala (Inciso V, Art. 60, Seção III – Das Aeronaves Privadas – Resolução ANAC nº 293, de 19 de novembro de 2013).

[3] Todos os seguros cascos são facultativos. Eles cobrem os danos causados ao seu veículo. Os riscos segurados podem ser combinados de maneiras diferentes pelos seguradores ou pelos segurados.

[4] 1. Empresa aérea ou operador de aeronaves: empresa constituída que explora ou se propõe a explorar aeronaves para prestação dos serviços públicos de transporte aéreo regular ou não regular. 2. Pessoa, organização ou empresa que se dedica à operação de aeronave. 3. Operador de aeronave explorador de aeronave usuário operador de linha aérea. Operadores de aviões e helicópteros com autorização para conduzir operações de transporte aéreo comercial internacional ou envolvidos na aviação geral internacional.

[5] Certificado de Empresa de Transporte Aéreo (Certificado ETA), até que seja publicada emenda do RBAC 119 que passará a utilizar o termo “Certificado de Operador Aéreo”.

[6] significa qualquer uma das seguintes operações de transporte aéreo público não-regular: (1) operação de transporte de passageiros conduzida através de oferta pública de vagas (“charter”) ou qualquer outra operação na qual o horário, o local de partida, o local de destino e o preço são especificamente negociados entre o usuário e o operador ou representante do operador e que seja um dos seguintes tipos de operação: (i) operações conduzidas em aviões, incluindo aviões propélidos a jato, tendo uma configuração para passageiros de 30 ou menos assentos, excluindo cada assento para tripulante, e uma capacidade máxima de carga paga de 3400 kg (7500 lb) ou menos, exceto que operações usando um específico avião que também é usado em operações domésticas ou de bandeira, e listado nas especificações operativas como requerido por 119.49(a)(4) para tais operações, são consideradas como

operações suplementares. (ii) operações de transporte aéreo público conduzidas com aviões tendo uma configuração para passageiros com menos de 20 assentos, excluindo cada assento para tripulante, e uma capacidade de carga paga inferior a 2720 kg (6000 libras); ou (iii) operação conduzida em aeronaves de asas rotativas. (2) operações cargueiras conduzidas com aviões propelidos a hélice tendo uma capacidade de carga paga de 3400 kg (7500 lb) ou menos ou com aeronaves de asas rotativas (grifo nosso).

[7] Certificado de Empresa de Transporte Aéreo (Certificado ETA), até que seja publicada emenda do RBAC 119 que passará a utilizar o termo “Certificado de Operador Aéreo”.

[8] Certificado de Operador Aéreo

[9] Piloto responsável pela segurança da aeronave durante o tempo de voo.

[10] Aeródromo onde se localizam as principais instalações operacionais de um detentor de certificado (hangares, aeronaves, pontos de embarque e desembarque de passageiros etc); pode ou não ser no mesmo local da sede administrativa e/ou da base principal de manutenção; para fins do RBAC 119, deve ser a sede operacional citada em documentação da Superintendência de Serviços Aéreos da ANAC (ANAC-SSA), grifo nosso.

[11] Wet leasing or wet lease (arrendamento com tripulação) significa qualquer contrato de arrendamento onde uma pessoa concorda em prover para outra uma aeronave completa e com tripulação. O wet lease não inclui arranjos tipo code-sharing (transporte compartilhado) nem fretamento de aeronaves.

[12] Operação de uma aeronave segundo as regras do voo por instrumentos. Voo efetuado de acordo com as regras de voo por instrumentos. IFR é sigla do inglês: instrument flight rules.

[13] Prescrições que estabelecem as condições e requisitos para o voo visual, como a de que os voos VFR deverão ser conduzidos de forma que as aeronaves voem em condições de visibilidade e distância das nuvens iguais ou superiores àquelas especificadas na legislação (em geral, o teto não deverá ser inferior a 450 metros e a visibilidade não inferior a 5 quilômetros). VFR é sigla do inglês: visual flight rules.

[14] Tubo cilíndrico com uma extremidade aberta que é apontada contra o fluxo (isto é, de modo que o ar vá de encontro ao instrumento aprovado, ou seja, de frente). Quando a aeronave estiver voando a menos de 200 nós o instrumento mede o impacto da pressão. Quando usado em aviões está em geral associado tanto a um tubo co-axial fechado envolvendo-o, como a um tubo fechado situado junto ou paralelo a ele, sendo a combinação denominada de tubo estático de pitot. O tubo associado tem perfurações dos lados de modo que está sujeito à pressão estática quando diferente da pressão de impacto. A velocidade do fluido pode ser determinada partindo-se da diferença entre a pressão de impacto e a pressão estática, quando indicada por um medidor conveniente. Na terminologia comum, a combinação estática do pitot, como acima, é muitas vezes denominada simplesmente pitot.

[15] Aproximação para pouso por instrumentos utilizando guiagem de precisão lateral e vertical, com altitude mínima de descida (MDA) determinada pela categoria da operação

[16] Referindo-se à operação de aeronaves, significa uma específica altitude, em um procedimento de aproximação por instrumentos, na qual o piloto deve decidir se inicia imediatamente um procedimento de aproximação perdida (arremetida) caso não tenha avistado uma referência visual requerida ou se prossegue na aproximação para pouso. A altitude de decisão é expressa em pés acima do nível médio do mar.

[17] "Co-piloto" ou “segundo em comando” é o piloto, membro da tripulação de uma aeronave, cujas funções são as de auxiliar o comandante ou piloto em comando durante a operação da aeronave. Não se enquadram nesta definição os pilotos cuja função a bordo tenha como finalidade o recebimento de instrução de voo.

[18] Documento emitido por Junta ou Órgão de Saúde do Comando da Aeronáutica, ou Organização por este credenciada, após inspeção de saúde a que se submete o pessoal civil ATCO do Comando da Aeronáutica ou de Empresas credenciadas para a prestação dos Serviços de Tráfego Aéreo.

[19] Zona de tráfego de aeródromo

[20] Zona de controle

[21] Área de controle situada geralmente na confluência de rotas ATS e nas imediações de um ou mais aeródromos.

[22] Condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voar segundo as regras do voo visual.

[23] É toda ocorrência associada à operação de uma aeronave em que haja intenção de realizar um voo, que não chegue a se caracterizar como um acidente, mas que afete ou que possa afetar a segurança da operação.

[24] Local na aeronave onde são preparados os alimentos e bebidas.

[25] Unidade auxiliar de energia

[26] Aproximação de precisão por instrumentos e pouso com uma Altitude de Decisão (DA) inferior a 60 m (200 ft), porém, não inferior a 30 m (100 ft) e RVR não inferior a 350 m.

[27] Transmissor-receptor de radar secundário de bordo que, automaticamente, recebe sinais de rádio dos interrogadores de solo e que, seletivamente, responde, com um pulso ou grupo de pulsos, somente àquelas interrogações realizadas no MODO e CÓDIGO para os quais estiver ajustado.

(Documento assinado e datado eletronicamente)

JESSICA KELLY DE SOUSA CARVALHO

Diretora de Planejamento de Licitações - DIP/SLC/SEAD

JACYLENNE COELHO BEZERRA FORTES

Superintendente de Licitações e Contratos - SLC/SEAD

APROVO:

SAMUEL PONTES DO NASCIMENTO

Secretário de Estado da Administração do Piauí - SEAD/PI



Documento assinado eletronicamente por **JESSICA KELLY DE SOUSA CARVALHO - Matr.371411-0, Diretora**, em 15/09/2023, às 13:24, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no Cap. III, Art. 14 do [Decreto Estadual nº 18.142, de 28 de fevereiro de 2019](#).



Documento assinado eletronicamente por **JACYLENNE COELHO BEZERRA - Matr.0371164-1, Superintendente**, em 15/09/2023, às 13:30, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no Cap. III, Art. 14 do [Decreto Estadual nº 18.142, de 28 de fevereiro de 2019](#).



Documento assinado eletronicamente por **SAMUEL PONTES DO NASCIMENTO - Mat.0209541-2, Secretário de Estado**, em 15/09/2023, às 13:33, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no Cap. III, Art. 14 do [Decreto Estadual nº 18.142, de 28 de fevereiro de 2019](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.pi.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **9209438** e o código CRC **E9082A64**.

Av. Pedro Freitas, 1900 Centro Administrativo, BL1 - Bairro São
Pedro, Teresina/PI, CEP 64018-900
Telefone: - <http://www.seadprev.pi.gov.br/>

ADMINISTRAÇÃO
Secretaria de Estado da Administração



Piauí
GOVERNO DO ESTADO

Referência: Caso responda, indicar expressamente o Processo nº **00002.001740/2023-48** SEI nº 9209438