



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MJSP - POLÍCIA FEDERAL  
GESTÃO DE CONTRATOS - GESCON/CAOP/CGAP/DIREX/PF

ESTUDO PRELIMINAR Nº 34687716/2024-GESCON/CAOP/CGAP/DIREX/PF

Processo nº 08200.017785/2023-18

1. INFORMAÇÕES BÁSICAS

Categoria do objeto	Processo Administrativo
SERVIÇO	08200.017785/2023-18

2. DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE

2.1. O Estudo Técnico Preliminar tem por objetivo identificar e analisar os cenários para o atendimento da demanda que consta no Documento de Formalização da Demanda (SEI 29951133), demonstrando a viabilidade técnica e econômica das soluções identificadas, fornecendo as informações necessárias para subsidiar o respectivo processo de contratação em consonância com a INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 40, DE 22 DE MAIO DE 2020.

2.2. O objeto do estudo é a contratação de empresa certificada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), conforme previsto no Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) 145, para a prestação de serviços manutenção, fornecimento de materiais e ressarcimento de mecânicos em viagem, tendo por objetivo manter o helicóptero AW139, prefixo PR-HFV, pertencentes a frota da Coordenação do Comando de de Aviação Operacional da Diretoria Executiva da Polícia Federal (CAOP/CGAP/DIREX/PF), em plenas condições de aeronavegabilidade.

2.3. Para cumprir a legislação aeronáutica e garantir uma operação segura a fim de que o helicóptero, matrícula PF-HFV, fique disponível para voo o máximo de tempo possível e assim alcançar o sucesso das missões policiais que demandem o seu emprego, será necessário licitar a contratação de empresa homologada pela ANAC para executar os serviços que serão descritos no Termo de Referência, haja vista que a CAOP não dispõe de servidores habilitados nem das ferramentas indispensáveis para manter a CONDIÇÃO DE AERONAVEGABILIDADE das suas Aeronaves.

3. ÁREA REQUISITANTE

Área	Responsável
COORDENAÇÃO DO COMANDO DE AVIAÇÃO OPERACIONAL DA POLÍCIA FEDERAL	GUILHERME LOPES MADDARENA

4. DESCRIÇÃO DOS REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO

4.1. Os itens objetos desta contratação não se encontram dentro do rol de itens padronizados do Catálogo Eletrônico de Padronização da Administração Pública Federal, conforme verificado no sítio eletrônico <https://www.gov.br/pncp/pt-br/catalogo-eletronico-de-padronizacao/itens-padronizados>.

4.2. Os serviços a serem contratados enquadram-se nos pressupostos do Decreto nº 9.507, de 2018, constituindo-se em atividades materiais acessórias, instrumentais ou complementares à área de competência legal do órgão licitante, não inerentes às categorias funcionais abrangidas por seu respectivo plano de cargos.

4.3. Para se operar aeronaves civis no Brasil a ANAC exige que cada aeronave possua um Certificado de Verificação de Aeronavegabilidade, emitido pela própria Agência Nacional de Aviação Civil. Este documento atesta que a aeronave está em condições seguras de operação e está em conformidade com os regulamentos da aviação civil brasileira na data de sua emissão.

4.3.1. Segundo a Instrução Suplementar IS nº 91.403, revisão C, em seu parágrafo 3.2 "Os parágrafos 91.403(e) e (f) do RBAC nº 91 estabelecem que nenhuma pessoa pode operar uma aeronave, a menos que tenha sido apresentado à ANAC um Certificado de Verificação de Aeronavegabilidade (CVA) na forma estabelecida pela regulamentação vigente. O CVA deve ser apresentado a cada três anos para aeronaves em operações regidas pelo RBAC nº 121 registradas nas categorias TPR ou TPN, ou regidas pelo RBAC nº 135 registradas na categoria TPR. As demais aeronaves deverão apresentar um CVA anualmente."

4.3.2. A aeronave desta unidade, AW139, deve apresentar o CVA anualmente.

4.3.3. No parágrafo 4.2 verifica-se que: "Certificado de Verificação de Aeronavegabilidade: Documento emitido por empresa ou organização certificada segundo o RBAC nº 119 (que opere segundo o RBAC nº 121 ou 135), RBAC nº 145, RBAC nº 137, ou por pessoa autorizada pela ANAC, que certifica a realização da Verificação de Aeronavegabilidade de uma aeronave para fins de comprovação junto à ANAC." <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal/2021/28/anexo-i-is-no-91-403-001-revisao-c>

4.4. Portanto, o RBAC 145, emitido pela ANAC, estabelece as condições para que uma pessoa ou empresa possa obter o certificado de manutenção que trata esta contratação:

**145.5 Requisitos para o certificado e especificações operativas**

(a) Nenhuma pessoa pode operar como uma organização de manutenção certificada sem, ou em violação a, um certificado de organização de manutenção e especificações operativas emitidos sob este regulamento, a menos que expressamente autorizado pela ANAC.

(b) O certificado de organização de manutenção e as respectivas especificações operativas devem estar disponíveis no local para inspeção pelo público e pela ANAC.

De <<https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rbha-e-rbac/rbac/rbac-145>>

4.5. A seguir, transcrição do parágrafo 6.2.5 da IS nº 91.403, revisão C, onde a ANAC limita as Organizações de Manutenções a emitirem certificados para os modelos de aeronaves constantes nas suas especificações operativas: "Uma organização de manutenção de produtos aeronáuticos, certificada de acordo com o RBAC nº 145 na categoria Célula, pode executar a Verificação de Aeronavegabilidade e emissão do CVA para os modelos de aeronaves constantes nas suas especificações operativas, exceto se houver limitação determinando o contrário. Não é necessário que a prerrogativa de realizar Verificação de Aeronavegabilidade esteja descrita nas Especificações Operativas das Organizações de Manutenção. Entretanto, é necessário que os procedimentos para realizar Verificação de Aeronavegabilidade e emissão do CVA estejam descritos nos manuais da organização de manutenção (MOM/MCQ)."

4.6. Ainda sobre as limitações operativas de uma Organização de Manutenção certificada pela ANAC, convém ilustrar o descrito no parágrafo 145.215-I "Especificações operativas e lista de capacidade: (a) Cada organização de manutenção certificada somente pode executar manutenção, manutenção preventiva ou alteração em um artigo se ele estiver contido nas especificações operativas ou em uma lista de capacidade atualizada da organização."

4.7. Dos dispositivos inscritos acima, oriundos de normativos publicados pela ANAC, este corpo técnico estabeleceu que o equipamento (AW139) para o qual este procedimento licitatório visa contratar serviços de manutenção deve estar contido dentro do rol de especificações operativas ou em uma lista de capacidade da Organização de Manutenção.

4.8. Ainda analisando o RBAC 145, verifica-se, em sua Subparte D "Pessoal", as qualificações que o corpo técnico de manutenção da Organização de Manutenção devem ter (...) "experiência na execução da manutenção," (...) embora não tenha definido este tempo: "(c) assegurar que exista número suficiente desse pessoal com vínculo contratual com treinamento ou conhecimento, e experiência na execução da manutenção, manutenção preventiva ou alteração, conforme autorizada no certificado de organização de manutenção e respectivas especificações operativas, para assegurar que todo serviço seja executado de acordo com o RBAC 43;"

4.9. Já em relação as funções de SUPERVISÃO e INSPEÇÃO o RBAC 145 em seu parágrafo 145.153 e 145.155, respectivamente, deixam claro os prazos mínimos de experiência prática nos serviços requeridos:

145.153 (...)

(2)-I se vinculado a uma organização de manutenção localizada dentro ou fora do Brasil:

(i) **ter no mínimo 18 (dezoito) meses de experiência prática no serviço que esteja sendo executado;** ou

(ii) ser treinado ou dominar os métodos, técnicas, práticas, auxílios, equipamento e ferramentas usadas para executar manutenção, manutenção preventiva ou alteração.

145.155 Requisitos do pessoal de inspeção

(a) Cada organização de manutenção certificada deve assegurar que cada pessoa que esteja executando inspeções conforme o certificado e suas especificações operativas:

(1) tenha domínio acerca da regulamentação de aviação civil aplicável e com os métodos de inspeção, técnicas, práticas, auxílios, equipamentos e ferramentas usadas para definir a aeronavegabilidade do artigo no qual a manutenção, manutenção preventiva ou alteração está sendo executada; e

(2)-I tenha sido treinada ou **tenha 18 (dezoito) meses de experiência prática na atividade de inspeção** e sejam proficientes na utilização dos equipamentos de inspeção e auxílios de inspeção visual apropriados para o artigo que está sendo inspecionado.

4.10. Dada a natureza, complexidade técnica e segurança na operação aérea com este equipamento, AW139, esta unidade técnica conclui que para assegurar uma prestação de serviços eficiente e segura, por todo o prazo de vigência do contrato, exigirá da futura contratada atestados de que já tenha prestado serviços de manutenção com emissão de CVA para aeronave deste mesmo modelo ou superior (superior em equipamentos de controle, navegação e tonelagem), emitido por outro operador aéreo, público ou privado.

4.10.1. Esta mesma exigência de atestado de capacidade técnica será suficiente para o ateste de capacidade financeira da futura Organização de Manutenção contratada, pois demonstrará que a empresa terá corpo técnico, equipamentos e escopo financeiro suficientes para lidar com as demandas técnicas operacionais da aeronave desta Polícia Federal.

4.11. Dada a natureza e complexidade dos serviços aqui solicitados, o próprio RBAC 145, publicado pela ANAC, reconhece a necessidade de a Organização de Manutenção em subcontratar determinados serviços, seja por suplantar a capacidade técnica da mencionada Organização, seja por um impedimento temporário por questões internas da Organização (férias de técnico capacitado, atestado médico, falta de material técnico para a prestação do serviço, etc).

4.12. O RBAC 145, em diversos momentos, menciona as possibilidades de subcontratação de serviços de manutenção por uma Organização de Manutenção:

## **CERTIFICAÇÃO**

### **145.51 Requerimento para certificação**

(a) Um requerimento para um certificado de organização de manutenção deve incluir os seguintes documentos:

(...)

(6) uma lista das funções de manutenção a serem subcontratadas pela organização de manutenção, para aceitação da ANAC, de acordo com a seção 145.217; e

(...)

## **REGRAS DE OPERAÇÃO**

### **145.201 Prerrogativas e limitações do certificado**

(a) Cada organização de manutenção certificada pode:

(...)

(2) subcontratar outra pessoa para executar manutenção, manutenção preventiva ou alteração de qualquer artigo para o qual é certificada. Se esta outra pessoa não é certificada conforme este RBAC, a organização de manutenção certificada deve assegurar que a pessoa não certificada cumpre com um sistema de controle da qualidade equivalente ao usado por ela; e

(...)

### **145.211 Sistema de controle da qualidade**

(a) Cada organização de manutenção certificada deve estabelecer e manter um sistema de controle da qualidade a ser submetido à aceitação da ANAC, que assegure a aeronavegabilidade dos artigos nos quais a organização, ou qualquer dos seus subcontratados, executa manutenção, manutenção preventiva ou alteração.

### **145.217 Manutenção subcontratada**

(a) Cada organização de manutenção certificada pode subcontratar uma função de manutenção de um provedor de serviços externo a ela, desde que:

(1) a ANAC aceite a função de manutenção a ser subcontratada; e

(2) a organização de manutenção certificada mantenha e disponibilize para a ANAC as seguintes informações:

(i) as funções de manutenção subcontratadas; e

(ii) o nome de cada pessoa externa de quem subcontrata funções de manutenção, com os tipos de certificação que possui, se possuir.

(b) Cada organização de manutenção certificada pode subcontratar uma função de manutenção de uma pessoa não certificada, desde que:

(1) garanta que a pessoa não certificada siga um sistema de controle da qualidade equivalente ao sistema seguido pela organização de manutenção certificada;

(2) seja diretamente responsável pelo serviço executado pela pessoa não certificada; e

(3) verifique, por meio de teste e/ou inspeção, que o trabalho foi executado satisfatoriamente pela pessoa não certificada e que o artigo está aeronavegável, antes de aprová-lo para retorno ao serviço.

(c) Cada organização de manutenção certificada não pode se limitar a somente fornecer a aprovação para retorno ao serviço de um produto completo com certificado de tipo, subcontratando integralmente os serviços de manutenção, manutenção preventiva ou alteração.

4.13. A CONTRATADA deverá provar cumprimento dos seguintes requisitos:

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

b) Possuir em seu quadro permanente de empregados uma equipe de técnicos em manutenção de produtos aeronáuticos, todos habilitados pela ANAC, os quais prestarão os serviços descritos na Cláusula Primeira do Termo de Referência, composta de, no mínimo:

1. Engenheiro aeronáutico, ou um engenheiro mecânico, mediante apresentação de Certidão de Acervo Técnico – CAT, expedida pelo CREA, nos termos da legislação aplicável, que participará do serviço, que demonstre a Anotação de Responsabilidade Técnica - ART, relativa à atividade de execução de serviços de manutenção em aeronave AGUSTA WESTLAND AW139 ou serviços de complexidade tecnológica equivalente ou superior, em relação aos serviços descritos, para atuar na função de responsável técnico pela qualidade dos serviços de manutenção;
2. 02 (dois) Técnicos de Manutenção Aeronáutica, com Certificado de Habilitação Técnica (CHT) válido nos grupos moto propulsor (GMP) e célula (CEL) com curso de manutenção do motor e da célula das aeronaves, cadastrados junto à Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), conforme o item 43.7 do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 43;
3. 01 (um) Técnico de Manutenção Aeronáutica, com Certificado de Habilitação Técnica (CHT) válido no grupo aviônicos (AVI) com curso de manutenção do sistema elétrico, inclusive aviônicos;
4. Poderá ser dispensada a presença do técnico em aviônico no caso de um ou mais técnicos da alínea b2 acumular a CHT de AVI.

4.13.1. Os responsáveis técnicos e/ou membros da equipe técnica acima elencados deverão pertencer ao quadro permanente da empresa licitante, devendo a empresa vencedora do certame comprovar tal fato no momento da assinatura do contrato, entendendo-se como tal, para fins deste certame, o sócio que comprove seu vínculo por intermédio de contrato social/estatuto social; o administrador ou o diretor; o empregado devidamente registrado em Carteira de Trabalho e Previdência Social; e o prestador de serviços com contrato escrito firmado com o licitante, ou com declaração de compromisso de vinculação contratual futura, caso o licitante se sagre vencedor desta licitação.

4.13.2. A comprovação empregatícia, do item acima, far-se-á por meio de cópia autenticada da carteira profissional, contrato de trabalho devidamente registrado ou de outros meios juridicamente válidos para a demonstração de que possuem vínculo com a sociedade empresarial.

4.14. Até a data e o horário limites para a apresentação dos documentos de habilitação, a serem definidos em Edital, as licitantes deverão apresentar a seguinte documentação, por meio de inserção em sistema de arquivos digitais, devendo informar na proposta o endereço completo do local onde serão realizadas as inspeções:

4.14.1. Apresentação de Certificado de Homologação de Empresa (CHE) ou Certificado de Organização de Manutenção (COM), ambos emitidos pela ANAC, segundo RBAC nº145, para Categoria Célula – Classe 4, para executar todos os níveis de manutenção previstos.

4.14.2. Apresentação do Manual de Organização de Manutenção, conforme parágrafos 145.207 e 145.209 do RBAC 145, e apresentação do Manual de Controle de Qualidade, conforme parágrafo 145.211 do RBAC 145, que comprovem que a empresa possui um Centro de Serviços de acordo com as definições e exigências deste Termo de Referência incluindo um sistema de obtenção de materiais, de controle de qualidade e de reparo de componentes suficiente para atender a performance requerida, e que atende, em todos os aspectos, as exigências da Autoridade Aeronáutica no Brasil ou no País onde a oficina opera, além de possuir ao menos 1 (um) Centro de Serviços no País, para manutenção aeronáutica, com capacidade de hangaragem suficiente para receber o helicóptero de modelo AGUSTA WESTLAND AW139.

4.14.3. Apresentação de um ou mais atestados de capacidade técnica, fornecido por pessoa jurídica de direito público ou privado devidamente identificada, em nome do licitante, para o qual tenha executado ou esteja executando serviços compatíveis com o tipo da aeronave: AGUSTA WESTLAND AW139.

4.15. No momento da assinatura do contrato, apresentar certificação ANAC que comprove a capacidade da empresa executar manutenções na Aeronave AGUSTA WESTLAND AW139, para os níveis de manutenção previstos no Termo de Referência.

## 5. LEVANTAMENTO DE MERCADO

5.1. No dia 1º de junho de 2020, entrou em vigor a Emenda 01 do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 91. O Regulamento exige a apresentação do Certificado de Verificação de Aeronavegabilidade (CVA) em substituição à Inspeção Anual de Manutenção (IAM), Relatório de Condição de Aeronavegabilidade (RCA), e para as aeronaves leve esportivas experimentais e experimentais de construção amadora substitui o Relatório de Inspeção Anual de Manutenção (RIAM).

5.2. As empresas ou mecânicos aeronáuticos devem possuir, respectivamente, certificado ou habilitação, emitidos pela ANAC (<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aeronaves/manutencao-e-controle/aeronaves/cva>).

5.3. Atualmente podemos destacar quatro Empresas certificadas pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), conforme previsto no Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) 145, para a prestação de serviços de manutenção para atender a Aeronave AgustaWestland AW139 pertencentes à Frota da PF, as Empresas: Leonardo do Brasil LTDA, HBR Aviação, Líder Aviação S/A, Omni Taxi Aéreo S/A; as quais seguem na tabela a seguir:

Empresa	Telefone	CNPJ	Endereço
Leonardo do Brasil LTDA.	(11) 3601-2269	03.216.069/0001-45	Avenida Portugal Itaquí Itapevi, 40 São Paulo, CEP: 06.696-060
HBR Aviação S.A.	(11) 4800-8000	07.418.547/0001-50	Av. Dr. Mauro Lindemberg Monteiro, 979 CEP: 06.278 - 010 - Osasco - SP - Brasil
Líder Aviação S/A	(31) 3490-4500	17.162.579/0001-91	Av. Santa Rosa, 123, São Luiz CEP: 31.270-750 - Belo Horizonte - MG
Omni Taxi Aerea S/A	(21) 3478-1400	03.670.763/0001-38	Av. Paisagista José Silva Azevedo Neto, nº 200, Bloco 3, Sala 403, Condomínio 02 Corporate & Offices - Barra da Tijuca - Ri de Janeiro - RJ

5.3.1. A intenção do Setor de Manutenção da CAOP é criar meios concretos nos requisitos necessários à contratação, para que em momento posterior à assinatura do Contrato, a Empresa possa certificar-se e adquirir o ferramental necessário para executar a manutenção nas aeronaves. Dessa forma a CAOP não estaria criando obrigação financeira para a licitante antes mesmo de ter a certeza de ter saído vitoriosa no certame.

5.4. Os serviços que fujam do escopo técnico da empresa contratada, conforme exemplos demonstrados no subitem 6.6, serão passíveis de subcontratação.

5.4.1. A necessidade da subcontratação será demonstrada ao fiscal técnico da Administração Pública, acompanhado da possível solução e de orçamento. Estes deverão ser aprovados pelo fiscal antes da execução do serviço subcontratado.

## 6. DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO

6.1. Do Dever de Prover a Manutenção em Aeronaves.

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

*“§ 2º Todo explorador ou operador de aeronave deve executar ou fazer executar a manutenção de aeronaves, motores, hélices e demais componentes, a fim de preservar as condições de segurança do projeto aprovado.*

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

6.1.2. O Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica que trata das “Regras Gerais de Operação para Aeronaves Civis” (RBHA 91) estabelece no item 91.7(a) que:

*“nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil, a menos que ela esteja em condições aeronavegáveis”.*

6.1.3. A Subparte “E” do RBHA 91 que trata da manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos, estabelece no item 91.403(a) que:

*“o proprietário ou o operador de uma aeronave é primariamente o responsável pela conservação dessa aeronave em condições aeronavegáveis”.*

6.1.4. Nos termos do art. 1º do Decreto nº 9.507 de 21 de setembro de 2018:

*“dispõe sobre a execução indireta, mediante contratação, de serviços da administração pública federal direta, autárquica e fundacional e das empresas públicas e das sociedades de economia mista controladas pela União”.*

6.2. O serviço é enquadrado como continuado tendo em vista que existe a necessidade de manutenções preventivas e corretivas conforme manuais de manutenção das aeronaves e o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil, sendo a vigência plurianual mais vantajosa considerando o **Estudo Técnico Preliminar**.

### 6.3. Da escolha do Tipo de Solução

- 6.3.1. Para um perfeito entendimento na busca do tipo de solução a contratar, é necessário, primeiramente estabelecer a definição de manutenção de aeronaves:
- 6.3.1.1. São ações requeridas para manter a aeronavegabilidade e confiabilidade prevista em manual de manutenção do fabricante durante toda sua vida operacional.
- 6.3.2. Ações requeridas na Manutenção de aeronaves:
- 6.3.2.1. O desenvolvimento de programa de manutenção de aeronave, de acordo com as especificações dadas pelo fabricante;
- 6.3.2.2. O monitoramento, controle e implementação de diretrizes de aeronavegabilidade emitidas por órgãos reguladores de aviação civil;
- 6.3.2.3. O monitoramento, controle e implementação de boletins de serviço publicados pelo fabricante da aeronave ou do componente específico, visando sua melhoria;
- 6.3.2.4. A execução de revisão geral, reparo, inspeção, ou qualquer outra tarefa de manutenção, de acordo com o programa de manutenção da aeronave e com os dados do fabricante; e
- 6.3.2.5. A realização de inspeções periódicas requeridas, baseadas no tempo calendárico ou no tempo em serviço ou em ciclos de voo/aterrissagem.
- 6.3.3. Quatro tipos de manutenção de aeronaves mais comuns:
- 6.3.3.1. Manutenção de Linha: Trata-se da manutenção em aeronaves considerada menos complexa. Ela é feita durante o trânsito das aeronaves ainda dentro do aeroporto. Ou seja, após o avião ter pousado e enquanto se prepara para sair novamente. Na maioria das vezes, o mecânico checa se foi reportada alguma anomalia ou defeito durante o voo. E, então, prepara-se para executar o reparo. Desta forma, nesse modelo, checa-se apenas se está tudo certo para a próxima decolagem. Logo, é algo muito dinâmico, uma vez que não há muito tempo hábil.
- 6.3.3.2. Manutenções Programadas: Conforme o manual do fabricante, as manutenções são classificadas/ dividida de acordo com o nível de complexidade e/ou aprofundamento, a saber: horária (*Hourly checks*), calendárica (*Calendar checks*), padrão (*Standard Scheduled Maintenance checks*) e fase (*Phased Scheduled Maintenance checks*).
- 6.3.3.3. Overhaul: trata-se de uma perícia mais profunda realizada na aeronave. Nela, o helicóptero é totalmente desmontado e remontado para a manutenção. Inclusive, a pintura é refeita, deixando-o como novo. Assim, a manutenção do tipo Overhaul também depende das horas de voo da aeronave.
- 6.3.3.4. Manutenções não Programadas: que são manutenções sem intervalos definidos e são realizadas para a correção de uma falha evidente, suspeita de mau funcionamento e/ou de um defeito na AERONAVE, em um de seus sistemas ou componentes, de acordo com as publicações técnicas ou quaisquer manuais de reparo emitidos pelo FABRICANTE da AERONAVE.

### 6.4. SERVIÇOS ORDINÁRIOS DE MANUTENÇÃO

#### 6.4.1. MANUTENÇÕES PROGRAMADAS

- 6.4.1.1. São os serviços relacionados no plano de manutenção das aeronaves. São as manutenções realizadas em intervalos definidos segundo recomendações do FABRICANTE, através de inspeção sistemática, detecção e substituição ou reparo de componentes, ajuste, calibração, e quaisquer tarefas recomendadas pelo manual de manutenção, como por exemplo:
- a) Inspeções Horárias de Célula e Motor: São todas as inspeções calculadas com base no número de horas de voo, constantes nos Manuais de Manutenção de Célula da Aeronave e de seus motores;
- b) Inspeções Calendárias de Célula e Motor: São todas as inspeções calculadas com base em intervalos cronológicos entre si, constantes nos manuais de manutenção de célula da aeronave e de seus motores;
- c) Certificado de Verificação de Aeronavegabilidade (CVA): É a Inspeção anual obrigatória do RBHA 91;
- d) Remoção e Instalação de Componentes de Vida Útil Controlada: É o serviço necessário para se efetuar as revisões obrigatórias nos componentes da aeronave;
- e) Atualização das licenças, softwares, provedores de serviços operacionais e banco de dados.

#### 6.4.2. APOIO TÉCNICO OPERACIONAL

- 6.4.2.1. São os serviços de manutenção preventiva e corretiva, programados ou não programados, que podem ser prestados pela equipe de técnicos da CONTRATADA e poderão ser realizados fora do CENTRO DE SERVIÇOS.
- 6.4.2.2. Visa corrigir situações que torne as Aeronaves indisponíveis para o voo, dentro dos limites de segurança para SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO DE LINHA.
- 6.4.2.3. O ATO será realizado por 2 (dois) técnicos de manutenção da CONTRATADA, em regime de plantão permanente, sem dedicação exclusiva de mão-de-obra, podendo ser necessária a presença de outro técnico da CONTRATADA, pela natureza do serviço ou devido à limitação de jornada de trabalho.
- 6.4.2.4. Quando a AERONAVE estiver na base do CAOP em Brasília, a Empresa CONTRATADA deverá disponibilizar, mediante acionamento e em regime de plantão permanente, sem dedicação exclusiva de mão-de-obra, pelo menos 01 (um) técnico para efetuar as atividades de manutenção de linha, a qualquer horário solicitado pela CAOP.
- 6.4.2.5. Alguns itens merecem destaque pois evidenciam as peculiaridades do serviço a ser prestado. Destacamos:
- a) *Plantão permanente, sem dedicação exclusiva de mão-de-obra, pelo menos 01 (um) técnico para efetuar as atividades de manutenção de linha, a qualquer horário solicitado pela CAOP;*
- b) *Necessidade de que tal serviço seja prestado pela Contratada dentro do prazo necessário para que a Coordenação preste sua missão de maneira eficaz;*
- c) *Durante sua escala de plantão, os plantonistas do APOIO TÉCNICO OPERACIONAL deverão permanecer no Distrito Federal; e*
- d) *Exceto nos casos de atendimento para voos com hora agendada com pelo menos 24 (vinte e quatro) horas de antecedência, quando o REPRESENTANTE DA CONTRATADA deverá obrigatoriamente estar no ESTABELECIMENTO DA CONTRATANTE no horário combinado, com a antecedência necessária para inspecionar a AERONAVE antes do voo, o tempo de resposta mediante acionamento deverá ser de, no máximo, 02h00min, respeitadas as limitações dos meios de transporte e locomoção.*
- 6.4.2.6. Os argumentos acima demonstram a necessidade de prontidão dos representantes da contratada quando de acionamento - não agendado previamente - desta Coordenação, sob pena de torná-lo ineficaz, se descumprido o prazo determinado de apresentação.
- 6.4.2.7. A não permanência dos plantonistas no Distrito Federal acarretaria enormes dificuldades de operacionalização das aeronaves assim como geraria grandes custos relacionados a deslocamentos e estadias dos representantes da contratada, os quais seriam repassados ao contrato, onerando-o.
- 6.4.2.8. Pelo exposto acima optou-se pela modalidade de PAGAMENTO MENSAL do item “Apoio Técnico Operacional”, tendo em vista a dificuldade de atrelar os serviços prestados a produtos entregues.
- 6.4.2.9. No caso de subcontratação dos Serviços Eventuais de Manutenção a Contratada repassará para a Administração Pública os custos incorridos na contratação destes serviços.

#### 6.4.3. CONTROLE TÉCNICO DE MANUTENÇÃO

- 6.4.3.1. A execução deste item do contrato exige da Contratada a realização de inúmeras pequenas tarefas, difíceis de serem individualizadas e mensuradas. Portanto, a adoção da modalidade de pagamento **por produtos entregues ou resultados alcançados** tornaria a operacionalização de tal item extremamente complexa e onerosa para esta Coordenação, tendo em vista que tais produtos “*devem ser previamente definidos em bases compreensíveis, tangíveis, objetivamente observáveis e comprováveis*”. Vejamos:
- 6.4.3.2. Controle Técnico de Manutenção (CTM) é o serviço de:

- a) acompanhamento dos materiais aeronáuticos controlados;
- b) do controle/atualização das publicações técnicas, do cumprimento das Diretivas Técnicas, DIRETRIZES DE AERONAVEGABILIDADE (DA);
- c) acompanhamento técnico e informações de LLPs;
- d) da atualização mensal de todas as cadernetas da AERONAVE, inclusive o diário de bordo na parte relativa às discrepâncias, horas de célula, motor (es), ciclos e inspeções;
- e) controle, atualização e revisão das publicações e biblioteca técnica da AERONAVE;
- f) do controle das atividades de MANUTENÇÃO DE LINHA, MANUTENÇÃO PROGRAMADA, SERVIÇOS EVENTUAIS e MANUTENÇÃO NÃO PROGRAMADA referente à AERONAVE; e
- g) controle das demais exigências pertinentes à legislação aeronáutica vigente relativas ao Controle Técnico de Manutenção.

6.4.3.3. É comum **contratos para a prestação de serviços de manutenção aeronáutica** vincularem o “**Controle Técnico de Manutenção**” como subitem do “**Apoio Técnico Operacional**” pela relação existente entre tais atividades, no entanto optou-se no caso em tela pelo desmembramento do item com intuito de torna-lo mais compreensível.

6.4.3.4. Pelo exposto acima optou-se pela modalidade de **PAGAMENTO MENSAL** do item “**Controle Técnico de Manutenção**”.

## 6.5. SERVIÇOS EVENTUAIS DE MANUTENÇÃO E MANUTENÇÕES NÃO PROGRAMADAS

6.5.1. O serviço eventual de manutenção também são manutenções sem intervalos definidos e é realizada para a correção de uma falha evidente, suspeita de mau funcionamento e/ou de um defeito na AERONAVE, em um de seus sistemas ou componentes, de acordo com as publicações técnicas ou quaisquer manuais de reparo emitidos pelo FABRICANTE da AERONAVE.

6.5.2. Serviços Eventuais de Manutenção são os serviços que não estão inclusos no escopo dos Serviços de Manutenções Programadas e também serão contratados **POR HOMEM/HORA**. Esses Serviços compreendem, mas não se limitam, aos seguintes serviços:

- a) polimento de superfícies;
- b) serviços de capotaria: são todos os serviços relacionados à manutenção e recuperação dos assentos e encostos dos bancos dos pilotos e passageiros;
- c) Serviços de reparos estruturais: são todos os serviços previstos no Manual de Reparos Estruturais do fabricante da aeronave;
- d) pintura geral, repintura e acabamentos;
- e) serviços de reparo, recuperação, reforma, manutenção, substituição e retoque de pintura nos Componentes do interior;
- f) Itens de interiores como poltronas, revestimentos de cabine, carpete, luzes de leitura; e
- g) Antecipação de tarefa de manutenção programada a pedido do Cliente.

## 6.6. SUBCONTRATAÇÃO DE SERVIÇOS EVENTUAIS DE MANUTENÇÃO E LOCAÇÃO DE COMPONENTES:

6.6.1. Serviços Eventuais e Subcontratados de Manutenção e de Locação de Componentes, a serem subcontratados quando a CONTRATADA não possa executar o serviço por lhe faltar específica certificação ou homologação da ANAC para manutenção de determinado componente aeronáutico da aeronave.

6.6.2. Nesta Rubrica constarão os serviços eventuais extraordinários, cuja ocorrência não depende da desgaste natural devido a operação da aeronave.

6.6.3. A nova contratação deverá prever a possibilidade e estabelecer montante para os custos com assinatura anual de PROGRAMA DE MANUTENÇÃO E PLANO DE GARANTIA ESTENDIDA MSP AVIONICS DOS COMPONENTES HONEYWELL, a ser contratado quando solicitado pela CONTRATADA, quando da avaliação da necessidade por critérios de vantajosidade, economicidade e disponibilidade da aeronave. Após a análise desses critérios a assinatura pode se tornar indispensável para que a aeronave esteja em condição aeronavegável.

6.6.4. Dessa forma, esses Serviços compreendem, mas não se limitam, aos seguintes serviços:

- a) serviços de manutenção de terceiro nível: são os serviços não cobertos pelo apoio operacional, que necessitam de inspeção detalhada do componente em bancada e/ou teste em banco de provas, como, por exemplo, a revisão geral de motor; serviços de pintura externa e interna: são todos os serviços relacionados à pintura geral de aeronave conforme esquema de pintura no padrão de cor e textura aprovado pela CAOP;
- b) cumprimento de diretivas técnicas;
- c) serviços de envio e coleta de componentes: são os serviços de frete para o envio e a coleta de componentes que necessitem passar por serviços eventuais de manutenção;
- d) ACIDENTE ou INCIDENTE AERONÁUTICO, ou dano por objeto estranho (FOD) não causado pela CONTRATADA;
- e) do mau uso da AERONAVE e suas partes e componentes, exceto quando praticado pela CONTRATADA;
- f) da operação da AERONAVE fora das suas especificações operacionais estabelecidas pelo FABRICANTE e validadas pela AUTORIDADE AERONÁUTICA;
- g) de serviços de manutenção efetuados por terceiros ou peças instaladas por terceiros, sem anuência expressa da CONTRATADA;
- h) de catástrofes naturais;
- i) do manuseio inadequado de peças de manutenção por terceiros não autorizados pela CONTRATADA;
- j) envio de peças, acessórios e equipamentos necessários a SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO a serem realizados no exterior;
- k) mão-de-obra para os serviços que estiverem fora do escopo do APOIO OPERACIONAL a serem realizados no exterior;
- l) assinatura anual de PROGRAMA DE MANUTENÇÃO E PLANO DE GARANTIA ESTENDIDA MSP AVIONICS DOS COMPONENTES HONEYWELL, a ser contratado quando solicitado pela CONTRATADA, quando da avaliação da necessidade por critérios de vantajosidade, economicidade e disponibilidade da aeronave.
- m) as DIRETRIZES DE AERONAVEGABILIDADE em vigor e as que forem publicadas após a divulgação do edital de licitação inclusive as D.A.s relativas ao conceito de “FLIGHT SECURITY” e as relativas ao conceito “FLIGHT SAFETY”;
- n) implementação de Boletins de Serviço não-mandatários, aplicáveis à AERONAVE;
- o) locação de componentes, para atendimentos em situações de emergência;
- p) revisão geral, reparo e aluguel de motores e seus componentes bem como todos serviços para os motores que estiverem fora do escopo da manutenção de linha;
- q) aquisição de licenças, softwares, provedores de serviços operacionais e banco de dados;
- r) trend monitoring (EHM) dos motores - sistema de análises que monitora a saúde dos motores; e
- s) Engenharia de desenvolvimento para busca de soluções de obsolescências/descontinuidade produtiva de itens da frota.

6.6.5. Ocorrendo intervenção manutentiva que necessite de uma subcontratação de serviço, como por exemplo, reparo de um instrumento de voo (ALTÍMETRO). A Contratada poderá, caso não possua capacidade técnica em executar o labor, subcontratá-lo, permanecendo com a responsabilidade pelos serviços prestados, mesmo que indiretamente.

6.6.6. A intenção da Administração é reservar um empenho específico para serviços eventuais subcontratados. O montante desse valor será estabelecido após pesquisa que será realizada com as Empresas que detêm conhecimento técnico e estatístico de manutenção na aeronave em questão.

6.6.7. Esse Serviço será adquirido **POR EVENTO**, por necessidade de uso. Sendo assim, estabelece-se o montante, conforme item acima, cujo quantitativo será o montante total empenhado para o Item transformado em unidade

- 6.7. **RESSARCIMENTO PELAS DESPESAS COM TRANSPORTE E HOSPEDAGEM DO MECÂNICO:**
- 6.7.1. Serão ressarcidas as despesas decorrentes dos deslocamentos extraordinários dos técnicos e/ou inspetores da CONTRATADA sempre que estiverem executando os serviços descritos no APOIO TÉCNICO OPERACIONAL ou SERVIÇO EVENTUAL DE MANUTENÇÃO fora da Sede (Brasília/DF).
- 6.7.2. Existe a possibilidade de atendimento por profissional que compõe a equipe do Apoio técnico Operacional, durante intervenção de manutenção na aeronave que se encontra fora de base e que, devido a peculiaridade do serviço, necessita da intervenção de mais um técnico ou a presença de outro mecânico com especialidade ligada a pane específica.
- 6.7.3. Sendo assim, será criado o Item Ressarcimento com Despesas de Mecânico em Viagem para suportar os gastos que a Administração apresentar, oriundos das despesas dos técnicos da contratada com o transporte (deslocamento) e hospedagem.
- 6.7.4. Esse Serviço será adquirido **POR EVENTO**, por necessidade de uso. Sendo assim, estabelece-se o montante, cujo quantitativo será o montante total empenhado para o Item transformado em unidades.
- 6.8. **MATERIAL - COMPONENTES DE FORNECIMENTO EVENTUAIS DESCARTÁVEIS:**
- 6.8.1. Por componentes de Fornecimento Eventuais Descartáveis, entende-se por itens de aplicação **direta** no funcionamento da AERONAVE tais como óleos lubrificantes e óleo de preservação de itens aeronáuticos, bem como os de uso **indiretos** utilizados nas atividades rotineira de manutenção, como: graxa, selante, e outros itens necessários a manutenção do helicóptero desde que sejam compatíveis com o manual da aeronave e especificações do fabricante.
- 6.8.2. Por ser imprevisível a estimativa do material (item 6.8) que será utilizado por mês, estabeleceu-se simbolicamente o total de 50.000 unidades para facilitar o empenho, associando uma unidade a cada R\$ 1,00 (um real) disponível.
- 6.9. **APOIO TÉCNICO OPERACIONAL (ATO).**
- 6.9.1. Conforme o item 4 (DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO) o Modelo de Contratação que Atenderá as Aeronave AW139 da Frota da CAOP para o Item **ATO** será por **pagamentos mensais (12)** com valores prefixados no momento do Pregão.
- 6.10. **CONTROLE TÉCNICO DE MANUTENÇÃO (CTM).**
- 6.10.1. Conforme o item 4 (DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO) o Modelo de Contratação que Atenderá as Aeronave AW139 da Frota da CAOP para o Item **CTM** será por **pagamentos mensais (12)** com valores prefixados no momento do Pregão.
- 6.11. **SERVIÇOS EVENTUAIS DE MANUTENÇÃO E MANUTENÇÕES NÃO PROGRAMADAS**
- 6.11.1. Conforme explicado na cláusula "Descrição da Solução como um Todo", os Serviços Eventuais de Manutenção e Manutenções Não Programadas são imprevisíveis quanto ao momento de sua necessidade e, devido às suas peculiaridades, a unidade empregada será a de HOMEM/HORA (H/H).
- 6.11.2. A Administração prevê um quantitativo de 450 H/H para tais serviços em um período de 12 meses.
- 6.11.3. 450 H/H é um quantitativo que atende as necessidades da aeronave, sem margem de folga, tendo em vista o "envelhecimento" natural dos equipamentos.
- 6.12. **SUBCONTRATAÇÃO DE SERVIÇOS EVENTUAIS DE MANUTENÇÃO E LOCAÇÃO DE COMPONENTES**
- 6.12.1. A definição da quantidade será estabelecida transformando-se o valor total Empenhado para o Item, em unidades.
- 6.12.2. Destarte, é importante estabelecer o valor que será reservado para estes Serviços, os quais serão pagos **POR EVENTO**.
- 6.13. **RESSARCIMENTO PELAS DESPESAS COM TRANSPORTE E HOSPEDAGEM DO MECÂNICO**
- 6.13.1. Tendo em vista a complexidade da operação e manutenção na máquina, exige a presença de um técnico em manutenção qualificado, conforme preconizado no item **4.1 b) 2.**, durante o traslado do helicóptero bem como no local de emprego; durante toda operação.
- 6.13.2. Para o Ressarcimento com Despesas de Mecânico em Viagem deve-se levar em consideração a possibilidade de pernoites em locais variados com custos hoteleiros variados. Dessa forma, adota-se, como **limite máximo** para o ressarcimento da hospedagem e alimentação do mecânico da Contratada, o valor estabelecido para pagamento de diárias ao servidor público civil da União, pela localidade de pernoite, referentes a letra *d) Demais cargos, empregos e funções*, conforme o Decreto nº 11.117, de 1º de julho de 2022, que altera o Decreto nº 5.992, de 19 de dezembro de 2006 que é de **R\$ 300,90**.
- 6.14. **MATERIAL - COMPONENTES DE FORNECIMENTO EVENTUAIS DESCARTÁVEIS**
- 6.14.1. Conforme o item 4 (DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO) o Modelo de Contratação que atenderá a Aeronave AW139 da frota da CAOP para o Item **6.14** será por **pagamentos mensais (12)** com valores prefixados no momento do Pregão.
- 6.14.2.

## 7. ESTIMATIVA DAS QUANTIDADES A SEREM CONTRATADAS

### 7.1. TABELA 01 – ESPECIFICAÇÃO DO OBJETO:

grupo	item	DESCRIÇÃO DO ITEM	UNIDADE	QUANTIDADE	VALOR UNITÁRIO	VALOR TOTAL (R\$)
1	1	<b>APOIO TÉCNICO OPERACIONAL:</b> É o valor a ser pago à Contratada mensalmente pela prestação de serviços de Manutenção Aeronáutica, compreendidos em: manutenção de campo e serviços programados de manutenção, conforme descrito no Caderno de Encargos e Especificações Técnicas.	meses	12	160.343,00	1.924.116,00
	2	<b>CONTROLE TÉCNICO DE MANUTENÇÃO -</b> É o serviço de acompanhamento dos componentes controlados, do controle do cumprimento das Diretivas Técnicas, das demais exigências pertinentes à legislação vigente, da atualização mensal de todas as cadernetas das aeronaves e controle/atualização das publicações técnicas, inclusive o diário de bordo na parte relativa à discrepâncias, horas de célula, motor, ciclos e inspeções.	mês	12	24.640,00	295.680,00
	3	<b>SERVIÇOS EVENTUAIS DE MANUTENÇÃO E MANUTENÇÕES NÃO PROGRAMADAS:</b> É o valor a ser pago por serviços de manutenção aeronáutica a serem prestados de forma eventual diretamente pela Contratada, conforme descrito no Termo de e na Cláusula Segunda do Caderno de Encargos e Especificações Técnicas.	Homem/horas	450	510,00	229.500,00
	4	<b>SUBCONTRATAÇÃO DE SERVIÇOS EVENTUAIS DE MANUTENÇÃO E LOCAÇÃO DE COMPONENTES:</b> trata-se do valor a ser pago por serviços de manutenção aeronáutica a serem SUBCONTRATADOS, conforme descrito no Termo de Referência e na Cláusula Segunda do Caderno de Encargos e	meses	12	-	R\$1.200.000,00



	Especificações Técnicas. A estimativa aqui lançada será apenas para fins de previsão orçamentária, não devendo haver lance nesse item.				
5	RESSARCIMENTO PELAS DESPESAS COM TRANSPORTE E HOSPEDAGEM DO MECÂNICO: trata-se o valor a ser pago pelos serviços de MANUTENÇÃO DE CAMPO fora da base Brasília. A estimativa aqui lançada será apenas para fins de previsão orçamentária, não devendo haver lance nesse item.	meses	12	-	R\$90.000,00
6	MATERIAL - COMPONENTES DE FORNECIMENTO EVENTUAIS DESCARTÁVEIS. A estimativa aqui lançada será apenas para fins de previsão orçamentária, não devendo haver lance nesse item.	meses	12	-	R\$50.000,00
TOTAL					<b>R\$ 3.789.296,00</b>

7.2. Os serviços eventuais de manutenção, como especificado no item 03 do Termo de Referência (TR), diz respeito as intervenções aeronáuticas não abarcadas pelo item 01 deste TR, a saber: Apoio Técnico Operacional (ATO);

O valor de 450 H/h quando dividido em 12 meses, corresponde a uma média de 37,5H/h mês. Valor este, conforme detalhamento nas tabelas dos últimos três aditivos, facilmente superado.

- No ano do segundo aditivo, foram executados 421 dos 450 H/h, isso por conta da disponibilidade real do AW139.
- No ano de 2022, este número ficou bem abaixo do esperado tendo em vista que o AW139 ficou indisponível, a espera de um equipamento, por cinco meses, executando apenas 253 dos 450H/h.
- Em 2023, ano correspondente ao quarto aditivo, apesar de o helicóptero ter ficado 6 meses indisponível – devido ao mau funcionamento de um equipamento eletrônico, necessitando assim de uma aquisição através do contrato de peças, tivemos um número de Homem/ hora superior ao estimado no termo de referência; 490H/h. Isso se deu devido a alta demanda do AW139 e por consequência uma maior intervenção não programada no equipamento.

7.3. Diante do exposto nos últimos três anos, observa-se que este número de 450H/h é facilmente utilizado, até mesmo ultrapassado a depender das demandas suportada por este equipamento. Como todo item aeronáutico, não há uma previsibilidade quando do uso ou não dos meios necessários para reparar eventuais discrepâncias.

7.4. A seguir planilhas de ateste de notas fiscais sobre serviços eventuais efetuados na aeronave objeto deste contrato, nos 03 (três anos anteriores à presente data).

7.5. As imagens de planilhas a seguir representam os atestes de notas fiscais dos serviços eventuais de manutenção e manutenções não programadas dos períodos de: Figura 01 (maio/2021 a maio/2022); Figura 02 (maio de 2022 a maio/2023); Figura 03 (maio/2023 a maio/2024 - em andamento).

		SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL MJSP -POLÍCIA FEDERAL DIRETORIA DE ADMINISTRAÇÃO E LOGÍSTICA POLICIAL			
Contrato	14/2019-COAD/DLOG	Vigência	Início	Término	nº DDO
Empresa	Líder Taxi Aéreo		23/05/2021	23/05/2022	801-2022
Modalidade Licitação	Pregão eletrônico nº 11/2019	Fiscal	Titular	Substituto	70279
Item Licitação	III- Serviços Eventuais de Manutenção IIIH		APF PEREIRA	APF LAU	Valor anual Item IIIH
Objeto	manutenção AW139	CNPJ Contratada	17.162.579/0001-91	Arca Demandante	CAOP/CEGAP/DIREX/PP

Controle de Faturamentos do item III Refere ao 2º aditivo (SEI 18789007)

nº nota fiscal	data emissão	valor	saldo itens	Processo SEI	mês ref	atesto NF	concluído?	qty homem hora	ORC	Serviço executado
4902	28/05/2021	R\$ 1.592,00	R\$ 177.508,00	19075425	mai-21	10/06/2022	sim	4	007/2021	SERVIÇO DE AVIÔNICO.
5135	29/07/2021	R\$ 10.746,00	R\$ 166.762,00	19809473	jul-22	06/08/2022	sim	27	012/2021	SERVIÇO DE INSTALAÇÃO DE EQUIPAMENTO (CHAPA).
5136	29/07/2021	R\$ 51.740,00	R\$ 115.022,00	19809487	jul-22	06/08/2021	sim	130	009/2021	SERVIÇO DE ESTRUTURA NA AERONAVE (CHAPA).
5468	29/10/2021	R\$ 4.776,00	R\$ 110.246,00	20913829	out-21	04/11/2021	sim	12	015/2021	SERVIÇO DE CHAPA NA AERONAVE PR-HPV.
5529	26/11/2021	R\$ 3.184,00	R\$ 107.062,00	21275923	nov-21	02/12/2021	sim	8	019/2021	SERVIÇO DE AVIÔNICO.
5530	26/11/2021	R\$ 4.776,00	R\$ 102.286,00	21275969	nov-21	02/12/2021	sim	12	018/2021	SERVIÇO DE AVIÔNICO.
5534	26/11/2021	R\$ 2.388,00	R\$ 99.898,00	21276216	nov-21	02/12/2021	sim	6	034/2021	SERVIÇO DE PINTURA DAS PÁS E POLIMENTO DOS PARABRISAS.
5535	26/11/2021	R\$ 3.582,00	R\$ 96.316,00	21276230	nov-21	02/12/2021	sim	9	023/2021	SERVIÇO DE PINTURA DAS PÁS.
5537	26/11/2021	R\$ 5.970,00	R\$ 90.346,00	21276276	nov-21	02/12/2021	sim	15	006A/2021	SERVIÇO DE PINTURA DAS PÁS.
5653	28/12/2021	R\$ 5.174,00	R\$ 85.172,00	21610807	dez-21	04/01/2022	sim	13	028/2021	SERVIÇO DE CHAPA/ESTRUTURA.
5654	28/12/2021	R\$ 1.592,00	R\$ 83.580,00	21610819	dez-21	04/01/2022	sim	4	027/2021	SERVIÇOS DE AVIÔNICOS.
6062	28/12/2021	R\$ 2.124,50	R\$ 81.455,50	22774601	mar-22	05/04/2022	sim	5	004/2022	REPASSE DE CUSTOS DE AVIÔNICO.
6063	28/12/2021	R\$ 6.373,50	R\$ 75.082,00	22774602	mar-22	05/04/2022	sim	15	005/2022	SERVIÇO DE PINTURA DAS PÁS DO RP E RT.
6064	28/12/2021	R\$ 12.322,10	R\$ 62.759,90	22774603	mar-22	05/04/2022	sim	29	006/2022	SERVIÇO DE CHAPA.
6065	28/12/2021	R\$ 5.815,08	R\$ 56.944,82	22774604	mar-22	05/04/2022	sim	13,6	007/2022	REPASSE DE CUSTOS TÉCNICO.
6066	28/12/2021	R\$ 849,80	R\$ 56.095,02	22774605	mar-22	05/04/2022	sim	2	008/2022	REPASSE DE CUSTOS DE AVIÔNICO.

Valor total executado	R\$ 123.004,98
Total de H/h não executada	421
Saldo Restante	R\$ 56.095,02

ATENÇÃO AO REAJUSTE CONFORME SEI (21802700), VALORES APLICADOS A PARTIR DO MÊS DE MARÇO DE 2022; linhas 26 a 30.

7.6.



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MSP - POLÍCIA FEDERAL  
DIRETORIA DE ADMINISTRAÇÃO E LOGÍSTICA POLICIAL



Contrato	14/2019-COAB/DLOG	Início	24/05/2022	Término	23/05/2023	nº DDO	1165-2022	Valor Contrato	R\$ 3.495.000,00
Empresa	Lider Taxi Aereo	Vigência	24/05/2022	23/05/2023	SIORG	78279	Valor anual item III	R\$ 179.100,00	
Modalidade Licitação	Pregão eletrônico nº 11/2019	Titular		Substituto		Centro de Custo	110813	Quantidade I/H	450
Item Licitação	III- Serviços Eventuais de Manutenção H/H	Fiscais	APF DYN	APF LAU	Empenho	2022NE008138	Valor unitário	R\$ 398,00	
Objeto	manutenção AW139	CNPJ Contratada	17.162.579/0001-91	Área Demandante		CADOPCEGAP-DIREX-PP			

Controle de Faturamentos do item III Refente ao 3º aditivo (SEI 23270260)

nº nota fiscal	data emissão	valor	saldo item	Processo SEI	mês ref	atesto NF	concluído?	qty homem hora	ORC	Serviço executado
6267	02/06/2022	R\$ 14.726,00	R\$ 164.374,00	21567011	mai-22	03/06/2022	sim	37	010/2022	EFETUAR REMOÇÃO DO VENTILATION FAN RH, PESQUISA DE PANE NO CAS (SYS CONFIG FAIL), PESQUISA DE PANE NO GPS #2, MAL CONTATO NO CONECTOR DA ANTENA e INSTALAÇÃO DO VENTILATION FAN.
6625	29/09/2022	R\$ 7.164,00	R\$ 157.210,00	25341510	set-22	10/10/2022	sim	18	013/2022	INSTALAÇÃO DO CMC MODULE ASSY APOS REPARO e PESQUISA/SUBSTITUIÇÃO DO LINEAR ACTUADOR DO SISTEMA 1, DO PILOTO AUTOMÁTICO.
6626	29/09/2022	R\$ 6.368,00	R\$ 150.842,00	25341511	set-22	10/10/2022	sim	16	015/2022	EFETUAR DOIS REPAROS EM CHAPA NA DIVISÓRIA DA CABINE e EFETUAR REPARO DE TRINCAS NO COUPLER HF SUPPORT ASSY, PIN: 3G5315A15732, e EFETUAR PINTURA DOS SERVIÇOS DE CHAPA REALIZADOS NO ITEM ACIMA.
6627	29/09/2022	R\$ 5.970,00	R\$ 144.872,00	25341512	set-22	10/10/2022	sim	15	014/2022	EFETUAR RETOQUES DE PINTURA NA 5 PAS DO ROTOR PRINCIPAL E RETOQUES DE PINTURA NAS PAS DO ROTOR TRASEIRO.
6729	27/10/2022	R\$ 1.592,00	R\$ 143.280,00	25703960	out-22	05/11/2022	sim	4	023/2022	SERVIÇO DE AVÔNICO: INSPEÇÃO NOS MICROSWITCHES e LIMPEZA DE CONECTORES/ LIMPEZA NO CONSOLE CENTRAL.
153	28/02/2023	R\$ 4.776,00	R\$ 138.504,00	27771468	fev-23	14/03/2023	sim	12	060/2023	EFETUAR PINTURA DO HABITÁCULO DOS TANQUES DE COMBUSTÍVEL, TRATAMENTO ANTICORROSIVO, PINTURA DO ATIDERRAPANTE e PINTURA DA LATERAL EXTERNA DA AERONAVE.
357	17/05/2023	R\$ 11.542,00	R\$ 126.962,00	29431390	mai-23	06/06/2023	sim	29	068/2023	PESQUISA DE PANE NA INDICAÇÃO DE AVIONICS FAULT INTERMITENTE (CMC) e DOWNLOAD NOS MOTORES
350	17/05/2023	R\$ 26.268,00	R\$ 100.694,00	29480905	mai-23	06/06/2023	sim	66	069/2023	CUMPRIMENTO DE INSPEÇÃO DE 100 HORAS, INSPEÇÃO DE 300 HORAS DO MOTOR E MAIS 30 ORDENS DE SERVIÇOS, NA CIDADE DE MANAUS-AM (03 A 12/05/2023).

197

Valor total executado	R\$ 78.406,00
Total de I/H não executado	253
Saldo Restante	R\$ 100.694,00

DURANTE O PERÍODO DE MAIO A SETEMBRO DE 2022, O AW139 PR-HFV, PERMANECEU INDISPONÍVEL - APROXIMADAMENTE 6 MESES - DEVIDO A UM DANO NA SWATH PLATE E DEVIDO A FALTA DO ITEM NO MERCADO NACIONAL/ INTERNACIONAL, NÃO HOUE OPERACIONALIDADE DA MÁQUINA.





Contrato	14/2019-COAB/DLOG	Início	24/05/2023	Término	23/05/2024	nº DDO	1165-3822	Valor Contrato	RS 3.107.802,00
Empresa	Lider Taxi Aereo	Vigência	24/05/2023	23/05/2024	SIORG	70279	Valor anual Item III	RS 45.000,00	
Modalidade Licitação	Pregão eletrônico nº 11/2019	Título		Substituto	Centro de Custo	116843	Quantidade H/H	450	
Item Licitação	III- Serviços Eventuais de Manutenção H/H	Fiscais	APF DYN	APF LAU	Empenho	2023NS013469	Valor unitário	RS 100,00	
Objeto	manutenção AW139	CNPJ Contratada	17.162.579/0001-91	Área Demandante	CAOP/CGAP/DIREX/PF				

Controle de Faturamentos do item III Refere ao 4º aditivo (SEI 29026625)

nº nota fiscal	data emissão	valor	saldo itens	Processo SEI	mês ref	atesto NF	concluído?	qty homem hora	ORC	Serviço executado
430	29/06/2023	RS 4.300,00	RS 40.700,00	30132853	jun-23	11/07/2023	sim	43	ORC 012/2023	EFETUAR RETOQUES DE PINTURA NAS PAS DO RP e RC, EFETUAR POLIMENTO NAS BOLHAS E PARABRISAS, EFETUAR REPARO DE FIBRA NO WINGLET RH E PINTURA.
778	28/09/2023	RS 7.800,00	RS 37.200,00	31804250	set-23	03/10/2023	sim	78	ORC 015/2023	EFETUAR RETOQUES DE PINTURA NO RADIADOR E BARRA DE SUSPENSÃO DA CTP E PONTOS DE TINTA CINZA EM TODA A AERONAVE
780	28/09/2023	RS 9.600,00	RS 35.400,00	31804477	set-23	03/10/2023	sim	96	ORC 016/2023	EFETUAR SUBSTITUIÇÃO DOS SUPORTES NOS ESCAPAMENTOS COM CHAPA DE TITÂNIO
870	31/10/2023	RS 1.600,00	RS 33.800,00	32271101	out-23	05/11/2023	sim	16	ORC 018/2023	EFETUAR TRÊS REPAROS NO SUPORTE DA BATERIA.
1130	29/12/2023	RS 1.400,00	RS 32.400,00	33327157	dez-23	11/01/2024	sim	14	ORC 023/2023	EFETUAR RETOQUES DE PINTURA NO AMARELO DAS 5 PAS DO ROTOR PRINCIPAL.
		RS 24.300,00	RS 8.100,00		mar - 24		não	243	ORC 007/2024	SERVIÇO DE INSPEÇÃO DE 100 HORAS, DISCREPÂNCIAS E PESAGEM, FORA DE BASE, MAIOR PERÍODO DE 16 a 31/03/2024.

Valor total executado	RS 49.000,00
Total de H/h não executados	450
Saldo Restante	-RS 4.000,00

7.8.

7.9. A subcontratação de serviço e locação de componente, conforme detalhado no item 04 do Termo de Referência, diz respeito aos serviços não executados pela contratada, não por falta de qualificação técnica, mas pela especificidade do serviço a ser desempenhado; bem como a locação de componentes.

7.9.1. Para a atual contratação está sendo estimado um valor de R\$ 1.200.000,00 para serviço de manutenção ou locação de componentes subcontratados. A atual estimativa se deve a fato ocorrido no ano de 2022 quando houve a necessidade de reparo/resolução da pane no equipamento Display Unit, conforme orçamento 030/2022 (SEI nº 26214079), no valor de R\$ 826.712,42. Naquela oportunidade o serviço de reparo não é realizado pela representante brasileira do fabricante do equipamento, sendo necessário o envio do item para realização do reparo no exterior, a cargo da empresa EFIX AVIATION SUPORT, única qualificada para realização da tarefa, nos termos da comunicação encaminhada pela empresa contratada.

7.9.2. Considerando a insuficiência de saldo contratual para suportar a despesa em comento, uma vez que anualmente, o contrato traz a previsão da quantia de R\$ 1.200.000,00 (um milhão e duzentos mil reais) no item 04 (vide Termo Aditivo 3/2022 (23270260) - Subcontratação de Serviços Eventuais de Manutenção e Locação de Componentes), montante do qual já havia sido utilizados o valor de R\$ 522.000,00 (quinhentos e vinte e dois mil reais), havendo um saldo remanescente de R\$ 678.000,00 (seiscentos e setenta e oito mil reais), insuficiente face o orçamento pendente de aprovação.

7.9.3. Naquele contrato, portanto, foi solicitado um aditivo de 25% (vinte e cinco por cento) nos valores contratuais, especificamente no item 04, totalizando o acréscimo de R\$ 300.000,00 (trezentos mil reais) à rubrica retro para atender a demanda em questão.

7.9.4. Vale registrar que a demanda não foi possível de ser atendida por questões de restrições orçamentárias sendo que a aeronave AW 139 ficou indisponível por aproximadamente 6 meses em busca de outra solução.

## 8. ESTIMATIVA DO VALOR DA CONTRATAÇÃO

8.1. A pesquisa de preço foi elaborada no respectivo Mapa Comparativo de Preços 34688247 e analisada detalhadamente na Nota Técnica 34657311, ambos vinculados ao presente procedimento.

8.2. A pesquisa de preços mencionada acima foi elaborada em atenção ao artigo 3º da Instrução Normativa SEGES/ME Nº 65, de 7 de julho de 2021 c/c com os dispositivos da Portaria nº 449, de 18 de maio de 2021.

8.3. O valor total de referência estimado para a contratação é de **RS 3.789.296,00** (três milhões, setecentos e oitenta e nove mil duzentos e noventa e seis reais e zero centavos).

## 9. JUSTIFICATIVAS PARA O PARCELAMENTO OU NÃO DA SOLUÇÃO

9.1. Em que pese haver a possibilidade de fracionar o objeto da contratação em grupos e itens distintos ou, até, em certames licitatórios autônomos, como fora realizado nos processos realizados no ano de 2012 para as aeronaves EMB-145 da frota da CAOP, verificou-se na prática que tal fracionamento não seria a opção mais vantajosa para a Administração.

9.1.1. Fornecimento de Materiais Aeronáuticos e Serviços.

9.1.1.1. Segue abaixo transcrição do questionamento feito aos Fiscais dos Contratos de Peças e Serviços dos helicópteros pertencente à CAOP:

*"Prezados, conforme conversa anterior, tendo em vista a necessidade da Administração em justificar o parcelamento ou não da solução do ETP, solicito aos senhores que enriqueçam o nosso estudo com suas informações e experiências como fiscais do CONTRATO DE PEÇAS e SERVIÇOS das Aeronaves de Asa Rotativas (Helicópteros) desta Coordenação*

*Há a experiência na prática, efetivada nas asas rotativas, a mais de quinze anos, em que optou pela separação dos contratos. Ocorre que, desde que foi efetivada essa ideia, com uma frota de helicópteros relativamente "novos", os valores mais elevados e grandes trocas de itens, não se deu nos primeiros anos dos contratos.*

*Entretanto, com o passar dos anos e o uso efetivo das aeronaves, os serviços prevaleceram e mantiveram a aeronavegabilidade até termos a indisponibilidade de peças e a elevação dos custos para aquisição e troca de itens, invertendo a economia obtida inicialmente para um contrato de peças mais oneroso que o próprio contrato de prestação de serviços de manutenção aeronáutica.*

*Neste aspecto, o que temos na prática é a indisponibilidade da aeronave por falta do empenho orçamentário para compra de peças e permanecemos pagando o serviço de manutenção, mesmo sem ter o retorno efetivo da aeronave em sua prestação de serviço precípua, qual seja, as operações aéreas policiais. Temos como exemplo a frota de esquitos (helicópteros), hoje cinco aeronaves, das quais, temos disponíveis para voos policiais, comumente, duas e, às vezes, três.*

*Não há, nesta figura de contratos separados em serviço de manutenção aeronáutica e serviço de fornecimento de peças aeronáuticas, como exigir da empresa contratada a disponibilidade da aeronave, uma vez que, na prática, por não haver uma relação comercial direta entre as empresas consagradas na licitação, fica na responsabilidade da Polícia Federal fornecer as peças aeronáuticas a empresa de manutenção".*

*(APF Carlos Eduardo Hessel de Paula).*

*"Boa tarde, Leonardi!*

*Segue o relato dos eventos adversos mais marcantes, durante o período em que estive no SMAN, e que consegui sintetizar.*

*Qualquer novidade, entro em contato.*

*A segregação das contratações para fornecimento de peças e prestação de serviço de manutenção para aeronaves estatais, a pretexto de aumentar a concorrência e reduzir custos, tanto não se mostra efetiva em seu intento inicial quanto adiciona um elemento ao rol de razões para a ineficiência do serviço público.*

*Em que pese haver, eventualmente, o aumento de participantes nos certames, isso não se traduz em vantagem para a Administração quanto à economicidade, que nesse caso resume a série de desvantagens desse tipo de abordagem. Na experiência recente desta CAOP, temos alguns exemplos e suas possíveis causas.*

*Dentre essas experiências, temos a contratação de empresa, para fornecimento de peças para a aeronave Leonardo AW139. A S&M IMPORTACAO, COMERCIO E SERVICOS EIRELI, uma empresa de pequeno porte, com capital social de menos de R\$ 100.000,00, porém legalmente apta a participar do certame, tendo recebido a adjudicação do contrato mencionado, teve o esse cancelado, sofrendo sanções legais, por descumprimento de cláusula (s), mais especificamente, por deixar de fornecer os itens para a manutenção do equipamento. Essa ocorrência se deve, provavelmente, pelo relativamente elevado custo dos itens aeronáuticos, uma vez que enquanto eram demandados itens de baixo custo, não houve problemas.*

*Quando foi solicitado item com valor superior ao capital social da empresa, ela simplesmente deixou de fornecer qualquer item e cessou inclusive a comunicação com a contratante. (08200.011711/2019-83) (08211.002628/2018-11).*

*A conclusão que se pode chegar é que a separação da contratação nesse caso enseja a entrada de empresas pequenas, pouco estruturadas administrativamente e com pouca capacidade comercial em um mercado oneroso, com transações sendo cotadas em moeda estrangeira, o que pode gerar, como ocorreu, interrupção da prestação do serviço.*

*Outra situação bem frequente é a alegação por parte da empresa contratada para o serviço de manutenção de não cumprimento dos prazos, em razão do não fornecimento por parte da contratante dos itens aeronáuticos necessários. Situação que não ocorreria, se houvesse cláusula contratual vinculante, obrigando a contratada a honrar tais prazos, sob pena de pesadas multas (considerando o alto valor do contrato integral).*

*Nesse caso, a empresa de porte, que normalmente opera outras aeronaves da mesma categoria ou marca, ou presta serviço para outros proprietários de aeronaves da mesma categoria ou marca, seria estimulada a possuir estoque estratégico, gerando benefícios que ultrapassam o escopo desse instrumento. No mesmo sentido, é econômica e comercialmente inviável exigir que a fornecedora que itens cumpra, em todas as situações, prazos exíguos, para se adequar ao prazo hipoteticamente firmado com a prestadora de serviço de manutenção.*

*Mesmo no caso do contrato que esta CAOP/CGAP/DIREX possuía, para fornecimento de itens, com a Helibras, fornecedor nacional com grande marketshare, os prazos nem sempre eram enxutos, e, somados ao do serviço, resultam em grandes períodos de indisponibilidade das aeronaves".*

*(APF Luis Carlos do Nascimento Pereira Junior).*

9.1.1.2. Esta forma de contratação resulta por vezes na indisponibilidade parcial da aeronave que impede sua operação, no entanto, os demais contratos continuam vigentes e por sua vez sendo honrados, representando gastos mensais mesmo que a aeronave permaneça em solo. Tal problema ocorre porque apesar de serem prestados por empresas diversas e aparentemente não possuírem vínculos diretos e finalidade distintas, todos os contratos interferem diretamente na operabilidade da aeronave, tendo único objetivo final: a aeronavegabilidade e disponibilidade da aeronave para voo.

9.1.1.3. Por outro lado, o fracionamento dos SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO, com a realização de licitações distintas para cada especialidade, poderia acarretar na celebração de inúmeros contratos diferentes, cada um tendo por objeto um aspecto específico da manutenção de uma mesma aeronave, tornando significativamente difícil a administração da manutenção da AERONAVE como um todo.

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

9.1.1.5. Da mesma forma, com a celebração de vários contratos de manutenção distintos, aumentar-se-ia a dificuldade de fiscalização da execução contratual devido à multiplicidade de localidades de prestação dos serviços, tornando ainda mais oneroso e complicado o incremento do número de servidores para exercerem as atribuições de fiscais dos referidos contratos, particularmente porque a CAOP atualmente possui um quadro reduzido de servidores com formação em manutenção aeronáutica.

#### 9.1.2. Demandas administrativas.

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

9.1.2.2. Consequentemente, para fazer face à ampliação da demanda de trabalho de fiscalização da execução de diversos instrumentos contratuais, seria necessário aumentar o efetivo de servidores e contratar um número de profissionais para prestação de serviços técnicos especializados de assessoria aeronáutica para auxiliar os fiscais dos vários contratos de manutenção no desempenho de suas atribuições, de acordo com o previsto no artigo 117 da Lei nº 14.133.

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

9.2. Por essas razões, entende-se que os itens a serem licitados devem permanecer **agrupados em um único grupo**, pois essa é a melhor forma de administrar o contrato a ser celebrado e que possibilitará a integralidade do patrimônio público e condições mais vantajosas à Administração, nos termos do art. 15º, da Instrução Normativa nº 005/2017-MPOG, de 26 de maio de 2017 (IN 05/2017).

## 10. CONTRATAÇÕES CORRELATAS E/OU INTERDEPENDENTES

10.1. Em 2018 foi instaurado o processo SEI 08211.002629/2018-58 que culminou com a contratação emergencial para manutenção nº 14/2019-COAD/DLOG/PF com o fim de se obter condições de aeronavegabilidade da aeronave AGUSTA WESTLAND AW139 PR-HFV.

## 11. DEMONSTRAÇÃO DO ALINHAMENTO ENTRE A CONTRATAÇÃO E O PLANEJAMENTO

11.1. A contratação de Empresa certificada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), conforme previsto no Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) 145, para a prestação de serviços de suporte de manutenção integrado para as aeronaves da instituição está prevista no Planejamento Estratégico da CAOP (2019-2022), os quais estão vinculados aos objetivos e as ações estratégicas do Plano Estratégico da Polícia Federal (PF), conforme consta da Portaria nº 4.453/2014-DG/DPF, de 16 de maio de 2014, além da inclusão no Plano Geral de Compras (PGC) do SIASG.

11.2. Os recursos materiais e humanos de que dispõe a CAOP/CGAP/DIREX/PF encaixam-se no Objetivo Estratégico nº 1 - Enfrentar a Criminalidade com eficiência, 1.5.1 Objetivo Tático-Operacional: Ampliar e qualificar o apoio operacional tático oferecido às unidades da PF.

11.3. Tal Objetivo Estratégico está publicado no Plano Tático-Operacional Orientado a Resultados-Chave PTO-KR/DIREX/PF-2024/2025 (<https://pf.gov.br/sharepoint/sites/intranet/PlanejamentoEstrategico/Unidades%20Centrais/Plano%20Tatico%20Operacional%20Orientado%20a%20Resultados%20Chave%20->

%20DIREX.pdf disponível na intranet da PF).	
11.4.	Os serviços solicitados neste estudo estão inscritos no sítio eletrônico governamental Planejamento e Gerenciamento de Contratações, sob o código 224/2024 (34687370).
12.	<b>BENEFÍCIOS A SEREM ALCANÇADOS COM A CONTRATAÇÃO</b>
12.1.	A contratação dos serviços descritos nos presentes autos é considerada fato necessário para que a manutenção da CONDIÇÃO DE AERONAVEGABILIDADE, um dos pressupostos para que a aeronave AW139 possam ser operadas pela Polícia Federal de forma segura, eficaz, eficiente e efetiva, proporcione a realização de várias atividades desenvolvidas pela PF que demandam esses meios de transporte aéreo policial.
12.2.	Além do mencionado benefício, sob o aspecto utilitário, a contratação também visa a benefícios de cunho patrimonial para a Administração Pública Federal, pois possibilitará a conservação da AERONAVE contra eventual deterioração prematura por falta de manutenção e cuidados técnicos, buscando-se assim evitar o desperdício de recursos públicos investidos na aquisição destes bens de considerável valor econômico.
12.3.	Este procedimento visa uma contratação plurianual, caso as condições do contrato permaneçam vantajosas para a Administração Pública. Este setor técnica visa obter os seguintes benefícios com este modelo de contratação plurianual:
12.3.1.	<b>Estabilidade e Planejamento:</b> Ao optar por um contrato plurianual, a organização garante estabilidade nos serviços ao longo de vários anos. Isso permite um planejamento mais eficiente, pois os recursos e cronogramas podem ser alinhados com antecedência.
12.3.2.	<b>Redução de Burocracia:</b> A contratação plurianual reduz a necessidade de repetidos processos de licitação, em que se exige recursos humanos e tempo demasiados longos. Uma vez que o contrato é estabelecido, a renovação anual é reduzida à uma atualização de preços, economizando tempo e recursos administrativos.
12.3.3.	<b>Previsibilidade Financeira:</b> Contratos plurianuais fornecem uma visão clara dos custos ao longo do período. Isso auxilia a Administração Pública a se preparar financeiramente e evita surpresas pela inserção de novas variáveis oriundas de uma nova contratação. Além disso, há uma possível economia financeira para a administração, já que no processo de renovação de contrato, após pesquisa de preços, a atual contratada, para manter a renovação, deverá acatar ao menor custo de mercado encontrado.
12.3.4.	<b>Entendimento dos custos:</b> Com um contrato de longo prazo, o fiscal técnico responsável por acompanhar o contrato toma conhecimento mais próximo do mercado e os custos envolvidos e, por não estar responsável pelo processo licitatório de uma nova contratação, terá tempo e recursos para análise dos custos envolvidos na provável renovação de proposta.
12.3.5.	<b>Foco na Execução:</b> Pelo mesmo motivo enunciado no item anterior, uma vez que o contrato plurianual está em vigor, a equipe pode se concentrar na execução eficiente dos serviços, em vez de gastar tempo renovando contratos anualmente.
13.	<b>PROVIDÊNCIAS A SEREM ADOTADAS PELA ADMINISTRAÇÃO</b>
13.1.	Não aplicável. Trata-se de contratação de caráter legal obrigatório para a operação das aeronaves da frota do órgão.
14.	<b>POSSÍVEIS IMPACTOS AMBIENTAIS</b>
14.1.	A Empresa deverá observar o disposto no art. 6º da IN nº 01/2010-SLTI/MPOG, referente à sustentabilidade ambiental.
14.2.	O descumprimento de normas ambientais constatadas durante a execução do Contrato será comunicado pela Polícia Federal ao órgão de fiscalização do Município, do Estado ou da União.
14.3.	Disposições inerentes a critérios de sustentabilidade ambiental de obrigatoria observância pela contratada.
15.	<b>VIABILIDADE E RAZOABILIDADE DA CONTRATAÇÃO</b>
15.1.	Assim, diante do exposto acima, entende-se por VIÁVEL a contratação da solução demandada. Em cumprimento ao disposto da Instrução Normativa nº 40, de 22 de maio de 2020, emitida pela Secretaria Especial de Desburocratização do Ministério da Economia, o presente documento segue assinado pelos Integrantes Requisitante, Administrativo e Técnico da Equipe de Planejamento da Contratação, designada pelo documento de Instituição da Equipe de Planejamento da Contratação.
16.	<b>RESPONSÁVEIS</b>
<b>Integrante Requisitante</b>	
O presente planejamento está em conformidade com os requisitos administrativos necessários ao cumprimento do objeto. No mais, atende adequadamente às demandas de negócio formuladas. Os benefícios pretendidos são adequados, os custos previstos compatíveis com a atividade desempenhada pela Unidade, e os riscos envolvidos são administráveis.	
<b>EVANDRO IWASAKI DA SILVA</b> Delegado de Polícia Federal Integrante Requisitante	
<b>Integrante Técnico</b>	
O presente planejamento foi elaborado em conformidade com os requisitos técnicos necessários ao cumprimento das necessidades e do objeto das contratações pretendidas. No mais, atende adequadamente às demandas formuladas. Os benefícios pretendidos são adequados, e os custos previstos são compatíveis com a atividade desempenhada pelo <b>CAOP/CGAP/DIREX/PF</b> . Os riscos envolvidos são administráveis, porém, <u>constatou-se que a não contratação das ações demandadas são causa de grande impacto à Unidade (prejuízos administrativos, operacionais, e financeiros)</u> , motivo pelo qual a área requisitante recomenda o prosseguimento do feito.	
<b>JOSÉ DEYSON DA SILVA</b> Integrante Técnico	
<b>Integrante Administrativo</b>	
O presente planejamento está em conformidade com os requisitos administrativos necessários ao cumprimento do objeto. No mais, atende adequadamente às demandas de negócio formuladas, os benefícios pretendidos são adequados, os custos previstos são compatíveis e necessários à execução da atividade da unidade requisitante. Os riscos envolvidos são administráveis, pelo que recomendamos o prosseguimento do feito.	
<b>ISRAEL DE MATOS AMARAL</b> Integrante Administrativo	
<b>Autoridade Competente</b>	
Aprovo o presente estudo técnico, por contemplar todos os requisitos administrativos legais para a continuidade da instrução do processo de contratação dos serviços pretendidos. A opção pela modalidade licitatória encontra amparo legal, bem como satisfaz princípios de boas práticas de gestão.	
<b>GUILHERME LOPES MADDARENA</b> Delegado de Polícia Federal Coordenador de Aviação Operacional	



Documento assinado eletronicamente por **GUILHERME LOPES MADDARENA, Delegado(a) de Polícia Federal**, em 23/04/2024, às 17:09, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **EVANDRO IWASAKI DA SILVA, Delegado(a) de Polícia Federal**, em 23/04/2024, às 14:46, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **JOSE DEYSON DA SILVA, Agente de Polícia Federal**, em 23/04/2024, às 16:49, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei4.pf.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0&cv=34687716&crc=EB360B3D](https://sei4.pf.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0&cv=34687716&crc=EB360B3D).  
Código verificador: **34687716** e Código CRC: **EB360B3D**.