GOVERNO DO ESTADO DO PIAUÍ
GABINETE MILITAR DA GOVERNADORIA
DIRETORIA DE UNIDADE DE SEGURANÇA

ANEXO I

TERMO DE REFERÊNCIA

1. DEFINIÇÃO DO OBJETO

Este Termo de Referência tem por objeto o **REGISTRO DE PREÇOS** visando à futura contratação de serviços de locação de aeronaves com disponibilidade do piloto para atender as necessidades de transporte do Chefe do Poder Executivo Estadual e outras autoridades e Dignitários abrangidos pela Lei Complementar nº 83, de 12 de abril de 2007, sob a responsabilidade do Gabinete Militar da Governadoria do Estado do Piauí, por ocasião do cumprimento das agendas oficiais, em todo o território nacional, conforme quantitativos estimados e especificações discriminados no quadro abaixo:

2. VALOR ESTIMADO DO OBJETO COM O PREÇO DE MERCADO

QUADRO - especificações, quantitativos valores unitários e totais máximos.

ITEM	ESPECIFICAÇÃO DO ITEM	QUANTIDADE		CRITÉRIO	VALOR UNITÁRIO MÁXIMO (R$)	VALOR ANUAL MÁXIMO (R$)
		Mês	Ano			
01	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.	8,251	99,020	Km/voo	R$ 31,62	R$ 3.131.012,40
02	Pernoite da Aeronave Jato	2	24	Und.	2.800,00	67.200,00
ITEM	**ESPECIFICAÇÃO DO ITEM**	**QUANTIDADE**		**CRITÉRIO**	**VALOR UNITÁRIO MÁXIMO (R$)**	**VALOR ANUAL MÁXIMO (R$)**
		Mês	**Ano**			
03	Aeronave Helicópetero monuturbinado, 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.	1	12	Hora/voo	7.270,00	87.240,00
R$ 3.285.452,40 (três milhões, duzentos e oitenta e cinco mil, quatrocentos e cinquenta e dois reais, quarenta centavos)						**R$3.285.452,40**

Fonte: DUSEG/GAMIL, 2019.

3. CATEGORIAS DE REGISTRO DAS AERONAVES

3.1. Aeronave especificada no item 01 deverá ser registrada na Categoria Administração Direta Estadual (ADE)[1] 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 Aeronáutico nº 47 (RBHA nº 47), autorizada pelos órgãos competentes para transporte de passageiros, com revisões atualizadas, pilotos habilitados, devidamente autorizados.

3.2. No caso da Aeronave especificada no Item 1, 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.

3.3. A Aeronave especificada no item 03 deverá ser registrada na Categoria Serviço de Transporte Aéreo Público Não-Regular[2], 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.

3.4. 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.

3.5. 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.

---

[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).**

4. SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL

4.1. 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.

4.1.1. 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.

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

4.3. 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[3], 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.

5. OPERADOR DAS AERONAVES[4]

5.1. Em conformidade com a **seção 135.25** do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135) o detentor de certificado[5] 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.

5.2. 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

---

[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".**

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.

6. OPERAÇÕES POR DEMANDA[6] COM AS AERONAVES

6.1. 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[7] para o qual foi emitido um certificado de operador aéreo (COA)[8] ou um piloto em comando[9] 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.

6.1.1. Um piloto em comando somente pode consentir que um voo prossiga para um aeródromo onde ele pretende pousar sob as condições referidas no item 6.1 *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.

---

[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 propelidos 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.

6.2. 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.

6.3. 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.

6.4. 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.

6.5. 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.

6.6. 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.

6.7. 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[10]. 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).

6.8. 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.

6.9. 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"[11] 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).

6.10. 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).

6.11. 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

[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.

condições de assumir o controle operacional da aeronave, o contrato não pode ser executado.

6.11.1. 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.

6.12. 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).

6.13. 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.

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

7. CONDIÇÕES DE VOO EM IFR[12] OU VFR[13]

7.1. 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"[14], 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.

7.2. 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

7.3. 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.

7.4. 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

---

[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.

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.

7.5. 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.

7.6. 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.

7.7. 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.

7.8. 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[15] ou DA/DH[16]), que as reais condições atmosféricas são pelo menos iguais aos mínimos estabelecidos para o procedimento sendo executado.

7.9. 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.

7.10. 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.

7.11. 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[17] 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.

8. SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL (SGSO)

8.1. 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

[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.**

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.

8.2. 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.

8.3. 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

8.4. 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.

8.5. 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.

8.6. 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

8.7. 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.

8.8. 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.

9. QUALIFICAÇÃO MÍNIMA DA TRIPULAÇÃO E PESSOAL DE SOLO

9.1. 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[18] 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.

9.2. 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.

[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.**

9.3. 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.

9.4. 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.

9.5. 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.

9.6. 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 15 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.

9.7. 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.

9.8. 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[19], CTR[20] ou TMA[21], 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.

9.9. 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.

9.10. 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.

9.11. 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.

9.12. 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

[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.

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.

9.13. 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.

9.14. 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[22] se, dentro dos 6 meses calendáricos precedendo esse voo, o piloto tiver demonstrado proficiência no tipo de procedimento a ser executado.

9.15. 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.

9.16. 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.

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

9.17. 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.

9.18. 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 24 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.

9.19. 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.

10. MANUTENÇÃO PREVENTIVA DAS AERONAVES

10.1. 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.

10.2. 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.

10.3. 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.

10.4. 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.

10.5. 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.

10.6. 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.

10.7. 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.

10.8. 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.

10.9. 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.

10.10. 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.

10.11. 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.

10.12. 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.

10.13. 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.

10.14. 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.

10.15. 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.

10.16. 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.

10.17. 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.

11. SUBSTITUIÇÃO DAS AERONAVES

11.1. 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.

11.2. 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 Gabinete Militar da Governadoria.

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

11.4. Em caso de acidente ou incidente aeronáutico[23] 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 Gabinete Militar da Governadoria, no prazo hábil suficiente para disponibilizar a aeronave na base de operações do Gabinete Militar da Governadoria, e no prazo de 30 (trinta) dias

[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.**

corridos terá que substituir em definitivo por outro do mesmo modelo ofertado na licitação.

11.5. 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.

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

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

12. LIVRO DE BORDO

12.1. 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.

12.2. 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.

12.3. 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.

12.4. 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.

12.5. 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.

12.6. 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.

12.7. 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.

12.8. 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.

13. DAS OBRIGAÇÕES DA CONTRATADA

13.1. 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.

13.2. 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.

13.3. 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.

13.4. 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.

13.5. 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[24]" 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.

13.6. 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.

13.7. 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 Contratada 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;

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

ou com qualquer equipamento de combustão em funcionamento (APU[25], turbina de refrigeração, aquecedor a combustão, etc.).

13.8. 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.

13.9. 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.

13.10. 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.

13.11. 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[26] se houver a bordo um piloto segundo em comando devidamente qualificado na operação e na aeronave.

13.12. 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.

13.13. 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.

13.14. 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

[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.

instrumentos e equipamentos requeridos tiverem sido aprovados e estiverem em condições operáveis.

13.15. 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[27] 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).

13.16. Em conformidade com a **seção 135.77** 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.

13.17. 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.

13.18. 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

[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.

pilotos e comissários sejam adequadamente treinados para atender aos aplicáveis requisitos de conhecimento e de prática requeridos pelas seções 135.293 a 135.301.

13.19. 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.

13.20. 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.

13.21. 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.

13.22. 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.

13.23. As Aeronaves deverão ter disponível uma tripulação comercial segundo as qualificações mínimas exigidas dispostas nos itens 10, 11 e 12 *supra*, 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.

13.24. 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.

13.25. 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.

13.26. Responder por todas as despesas diretas e indiretas que incidam ou venham a incidir sobre a execução contratual, por exemplo, 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, 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.

13.27. 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.

13.28. Providenciar a substituição de qualquer profissional envolvido na execução do objeto contratual, cuja conduta seja considerada indesejável pela fiscalização da Contratante.

13.29. Levar ao conhecimento da Contratante quaisquer irregularidades observadas nas áreas e equipamentos de serviços, para a tomada das providências que se fizerem necessárias.

13.30. 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.

13.31. Efetuar movimentação e/ou voos da aeronave somente com tripulação designada pela área competente da Contratada.

13.32. Manter os controles técnicos da aeronave atualizados e apresenta-los sempre que solicitados pelo Gabinete Militar da Governadoria.

13.33. Enviar à área competente da Contratante, quando solicitado, o mapa informativo de componentes da aeronave célula e motor (Diagonal de manutenção).

13.34. Apresentar a área competente do Gabinete Militar da Governadoria, 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.

13.35. 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 Gabinete Militar da Governadoria.

13.36. 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 Gabinete Militar da Governadoria do Estado do Piauí em outros assentamentos públicos que se fizerem necessários.

13.37. 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 Gabinete Militar da Governadoria e/ou caso ocorra alteração dos dados com antecedência para apreciação da área competente do Gabinete Militar da Governadoria.

13.38. Disponibilizar aos pilotos sob a sua responsabilidade e devidamente designados, no mínimo 02 (dois) uniformes completos dentro dos critérios exigidos pela Contratante.

13.39. A aeronave deverá dispor de comissaria de bordo para cada voo a ser realizado, conforme determinação do tipo pelo Gabinete Militar da Governadoria.

13.40. 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.

13.41. Providenciar junto as Autoridades aeronáuticas brasileiras a mudança de Operador da Aeronave.

13.42. 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.

13.43. 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).

13.44. 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.

13.45. 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.

13.46. 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.

13.47. 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.

13.47.1. 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).

13.48. 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.

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

13.50. 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.

13.51. 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 Gabinete Militar da Governadoria e/ou caso ocorra alteração dos dados com antecedência para apreciação da área competente do Gabinete Militar da Governadoria.

13.52. Assinar o contrato no prazo e condições estabelecidas.

13.53. 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.

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

13.55. Colocar a aeronave em perfeitas e adequadas condições de voo, homologada e licenciada pelos órgãos aeronáuticos competentes, fornecendo combustíveis, lubrificantes, bem como realizar todas as inspeções, revisões necessárias à operação e manutenção da mesma;

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

13.57. 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.

13.58. 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.

13.59. 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.

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

13.61. Não ceder ou transferir para terceiros o objeto da licitação, devendo ser prestado pelo próprio vencedor do certame (*intuitu personae*), portanto, vedada a subcontratação.

13.62. Comunicar, por escrito, à contratante, qualquer irregularidade de caráter urgente, por exemplo, qualquer discrepância ocorrida na aeronave que venha ou não afetar a segurança de voo e prestar os esclarecimentos que julgar necessários.

13.63. Atender ao prazo de substituição da aeronave estabelecido pela contratante sujeitando-se, na inobservância, às penalidades previstas na lei e no ato convocatório.

13.64. Assumir plena responsabilidade legal, administrativa e técnica pela execução, segurança e qualidade dos serviços.

13.65. Submeter-se à fiscalização que o Gabinete Militar da Governadoria exercerá sobre os serviços.

13.66. Proceder à contratação de seguro para passageiros, que dê cobertura aos passageiros indicados pela contratante nos voos objeto do contrato, devendo a futura contratada observar as regras estabelecidas no subitem 4.1.1 do item 4.1 deste Termo de Referência**.**

13.67. Confirmar por escrito, e-mail, fax 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.

14. DAS OBRIGAÇÕES DA CONTRATANTE

14.1. Solicitar a execução do objeto à contratada através de emissão de Ordem de Serviço.

14.2. Proporcionar à contratada todas as condições necessárias ao pleno cumprimento das obrigações decorrentes do objeto contratual, consoante estabelece a Lei no 8.666/1993 e suas alterações.

14.3. Fiscalizar a execução do objeto contratual através de sua unidade competente, podendo, em decorrência, solicitar providências da contratada, que atendera ou justificara de imediato.

14.4. Notificar a contratada de qualquer irregularidade decorrente da execução do objeto contratual.

14.5. Efetuar os pagamentos devidos a contratada nas condições estabelecidas neste Termo.

14.6. Aplicar as penalidades previstas em lei e neste instrumento.

14.7. Requisitar os voos através de Ordem de Serviço, enviada via e-mail, FAX ou outro meio, com a hora pré-ajustada, e contendo todas as informações necessárias para o planejamento do voo pela contratada.

14.8. Determinar o horário da realização dos serviços, o qual poderá ser variável, em cada local, e passível de alterações, em consonância com a conveniência da contratante.

14.9. A Contratante deverá elaborar justificativa a cada deslocamento solicitado na hipótese de eventual impossibilidade de utilização de voos comerciais de carreira.

15. JUSTIFICATIVAS

15.1. Considerando que a Secretaria de Administração e Previdência do Estado do Piauí – SEADPREV/PI possui normativo que condiciona a esta a concentração na execução dos procedimentos licitatórios conforme o disposto no Art. 1º, § 5º da Lei Estadual nº 6.673, de 18 de junho de 2015.

15.2. 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, e por fim:

a) A inexistência de contrato para o mesmo serviço pretendido, justamente, por não ser mais possível a sua renovação, conforme determina a Lei nº 8.666/93.

b) A inexistência de Ata de Registro de Preços vigente na Administração que contempla o referido objeto.

c) A exigência um modelo de contratação do tipo condicional, por ser um conjunto de procedimentos para registro formal de preços relativos à prestação de serviços de locação de aeronave para contratação futura, com vistas à seleção de preços para o seu respectivo registro, com amparo legal na Lei 8.666/93 e demais normas.

d) E o requisito da autonomia[28] de voos diretos[29], presente na especificação do item 01 que 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

[28] Entenda-se espaço de tempo em que uma aeronave pode permanecer no ar, com dada velocidade.
[29] Trata-se da operação particular da aeronave, identificada pelo explorador pelo uso do mesmo designativo, desde o ponto de origem via quaisquer pontos intermediários, até o ponto de destino.

intermediários para reabastecimento, posicionamento da aeronave na pista para nova decolagem, nem providências com relação à proteção e segurança da Autoridade em solo.

16. FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

A fundamentação legal está prevista na Lei Federal n° 10.520/2002, Lei Estadual nº 6.301/2013, Decreto nº 5.450/2005, Decreto Estadual nº 16.212/2015, Decreto Estadual nº 11.346/04, Decreto Estadual nº 11.319/04, Decreto Estadual nº 14.483/2011, da 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, Lei Complementar nº 083/2007 que alterou a Lei Complementar nº 028/2003, subsidiariamente a Lei Federal nº 8.666/93 e demais normas regulamentares aplicáveis à espécie.

17. PAGAMENTO

17.1. O pagamento pelos serviços de locação de aeronave será realizado por meio de Ordem Bancária, emitida em nome da contratada depois de satisfeitas as condições estabelecidas no contrato.

17.2. A nota Fiscal/Fatura e demais documentos exigidos para pagamento dos serviços deverão ser nominados ao Gestor do Órgão Contratante, que após análise de conformidade da cobrança por parte do setor responsável e/ou do Fiscal do Contrato será encaminhada para pagamento.

17.3. O pagamento estará condicionado à regularidade fiscal da empresa**,** devendo esta demonstrar tal situação em todos os seus pedidos de pagamentos por meio da seguinte documentação:

a) Certidão conjunta negativa de débitos relativos a tributos federais e à Dívida Ativa da União, conforme art. 29 da, III, da Lei n. 8.666/1993;

b) Certidão negativa de débitos junto às fazendas estadual ou distrital e municipal do domicílio sede da contratada, na forma do art. 29, II, da Lei n. 8.666/1993;

c) Certidão negativa de débitos relativos às contribuições previdenciários e as de terceiros (CND), na forma prevista no art. 195, § 3º, da Constituição Federal e no art. 29, IV, da Lei n. 8.666/1993;

d) Certidão de regularidade junto ao Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS/CRF), nos termos do art. 27, “a”, da Lei n. 8.666/1993 e art. 29, IV da Lei n. 8.666/1993;

e) Certidão negativa de débitos trabalhistas (CNDT), conforme art. 29, V, da Lei n. 8.666/1993.

17.3.1. Poderão ser requeridos outros documentos complementares relativos ao cumprimento dos encargos trabalhistas e previdenciários.

17.3.2. Os documentos mencionados nas letras “a” a “e” deste item 17.3 podem ser substituídos, total ou parcialmente, por Declaração de sistema de cadastramento, mantido pela União ou pelo Estado.

17.4. Havendo erro na nota fiscal e/ou fatura, ou circunstância que impeça a liquidação da despesa, aquela será devolvida à Contratada e o pagamento ficará pendente até que seja sanado o problema ocorrido. Nessa hipótese, o prazo para pagamento se iniciará após a regularização da situação e representação do documento fiscal, não acarretando qualquer ônus para a Contratante.

17.5. O pagamento dos serviços será efetuado no prazo máximo de 30 (trinta) dias pela Contratante, contados do recebimento e atesto de sua execução, com a apresentação da Nota Fiscal, Fatura, e demais documentos legalmente exigidos.

17.6. A nota fiscal e/ou fatura serão atestadas pela Contratante através do Gestor do Contrato ou a Servidor designado para esse fim, após o término de cada período de locação, observadas as normas estabelecidas no contrato.

17.7. A fatura e a nota fiscal deverão ser protocoladas no órgão contratante, após o término de cada locação, através de ofício, encaminhado ao Gestor do Órgão, devendo ainda conter todas as informações necessárias para dela se dar quitação e estar de acordo com as normas fiscais vigentes.

17.8. Na inexistência de outra regra contratual, 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 de 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

17.9. Em hipótese alguma será efetuado pagamento:

17.9.1. Sem que ocorra o efetivo cumprimento dos quilômetros de voos e horas voos requisitados.

17.9.2. No caso de prestação dos serviços ser realizada em descompasso com as regras de aviação vigentes.

17.9.3. Por horas de espera durante a realização dos voos.

17.9.4. Poderá o fornecedor dos serviços, com ônus próprio, oferecer aeronave de qualidade superior aos critérios mínimos para atender a demanda.

17.9.5. Não será pago pela Contratante nenhum valor adicional por despesas referentes a diárias de pilotos, pernoite, permanência e hora de espera.

17.10. Das medidas de faturamento:

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

17.10.2. 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 passageiros transportados e do(s) trecho(s) voados, incluindo, o translado anterior ao contratado, para conferência e posterior autorização para a emissão da respectiva fatura, que será então encaminhada para pagamento.

17.10.2.1. No prazo citado no item 17.10.2 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.

17.10.3. 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.

17.10.4. 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.

17.10.5. 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.

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

17.10.7. As faturas acompanhadas dos respectivos Boletins de Medição devem ser emitidas para a Contratante e dirigidas à Chefia do Gabinete Militar da Governadoria – GAMIL, para fins de processamento e pagamento.

17.11. Dos Recursos Orçamentários:

As despesas provenientes correrão à conta do orçamento do Gabinete Militar da Governadoria: unidade orçamentária 11103**;** Tesouro Estadual: Fonte 100; Elemento de Despesa: 33.90.39.

17.12. A quantidade de quilômetros/voo estimados para a aeronave especificada no item 01 na área de cobertura é de 10.000 Km/voo (dez mil) quilômetros/voo por mês e a quantidade de horas/voo estimadas para a aeronave especificada no item 03 é de 1 (uma) hora/voo por mês.

17.13. A quantidade mensal e total de quilômetros/voo e horas/voo descritas neste Termo de Referência são meramente estimativas, não denotando obrigatoriedade para a Administração pagar as suas totalidades.

17.14. O número de quilômetros voados e horas/voo serão a base para a efetivação do pagamento mensal à Contratada, sendo a sua contagem efetuada pelos relatórios de voo de cada aeronave. No caso da Aeronave especificada no item 01, terá como quilometragem mínima por trecho 400Km.

17.15. A escolha do ciclo mínimo de 400 km por trecho se deu em razão do principal destino local que é a cidade de Parnaíba-PI, aproximadamente igual a este ciclo, enquanto os demais destinos estão acima de 400Km. Isso desincumbirá o GAMIL/PI do pagamento que faria a mais se estabelecesse ciclo mínimo superior a 400 km no Termo de Referência. Tal requisito é usual para a aeronave especificada no item 01, garantindo a contratada o pagamento do valor mínimo tendo por base esse

parâmetro mesmo que a aeronave tenha voado ciclo menor do que o estabelecido como referência.

17.16. A Contratante deve realizar a conferência do relatório de voo da Aeronave ao final de cada mês para a realização do pagamento da fatura. A conferência deverá verificar se foram anotadas corretamente pelo comandante no Diário de Bordo e se estão de acordo com o observado no equipamento da aeronave, se possível que seja fotografado (registrado) e anexado ao controle de quilômetros e horas voados no mês. Esse registro deve ser realizado por servidores da Contratante.

18. DA ENTREGA E RECEBIMENTO DOS SERVIÇOS

18.1. Quanto à entrega:

18.1.1. O objeto contratual deverá ser executado em conformidade com as especificações e prazos estabelecidos neste instrumento, e nas condições previstas nos subitens seguintes.

18.1.2. A atestação de conformidade da prestação do serviço a ser executado, caberá a servidor designado para esse fim, entregando atesto de recebimento do serviço como provisório e posterior recebimento definitivo do serviço.

18.1.3. O servidor designado pela contratante anotará em registro próprio todas as ocorrências relacionadas com a execução do objeto, determinando o que for necessário a regularização das faltas ou defeitos observados.

18.1.4. As aeronaves utilizadas na prestação dos serviços devem estar equipadas com instrumentos para voo e registro, devendo atender a todas as exigências estabelecidas pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

18.1.5. As aeronaves devem possuir todos os itens relativos a cobertura securitária, inclusive com seguro total.

18.1.6. O tripulante responsável pelo comando da aeronave deverá portar obrigatoriamente licença de piloto comercial e sua atuação deve estar estritamente de acordo com a legislação aplicável.

18.1.7. A aeronave deverá ser mantida dentro dos padrões de manutenção exigidos pela Agencia Nacional de Aviação Civil (ANAC) e pelo Manual do Fabricante, estando sempre em perfeitas e adequadas condições de voo, devendo a contratada fornecer os combustíveis e lubrificantes, bem como realizar todas as inspeções, revisões necessárias à operação e à manutenção da mesma.

18.1.8. Constitui obrigação da Contratada realizar todas manutenções previstas no Manual do Fabricante desde a 0 (zero) hora de voo da aeronave até a atualidade.

18.1.9. Cumpre a contratada observar todos os procedimentos de voo, obedecendo rigorosamente o Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei n. 7.565, de 19 de dezembro de 1986), as recomendações de segurança da Agencia Nacional de Aviação Civil – ANAC e demais regulamentações aplicáveis ao caso.

18.1.10. Caso a execução do serviço fornecido não corresponda ao exigido no Edital e seus anexos, a contratada será chamada para, no prazo máximo de 02 (duas) horas, após o horário estipulado para o serviço, fazer a devida regularização do serviço.

18.1.11. Os atrasos ocasionados por motivo de força maior ou caso fortuito, desde que justificados até 02 (duas) horas antes do término do prazo de execução, e aceitos pelo contratante, não serão considerados como inadimplemento contratual.

18.2. Quanto ao recebimento:

18.2.1. PROVISORIAMENTE, mediante recibo, para efeito de posterior verificação da conformidade do objeto com as especificações, devendo ser feito por pessoa credenciada pela contratante.

18.2.2. DEFINITIVAMENTE, sendo expedido termo de recebimento definitivo, após a verificação da qualidade e quantidade do objeto, certificando-se de que todas as condições estabelecidas foram atendidas, e consequente aceitação das notas fiscais pelo gestor da contratação, devendo haver rejeição no caso de desconformidade.

19. EXIGÊNCIA DE HABILITAÇÃO

19.1. Efetuados os procedimentos previstos no instrumento convocatório, o licitante detentor da proposta ou do lance de menor valor, deverá encaminhar, no prazo máximo de 03 (três) dias úteis, contados do encerramento da etapa de lances da sessão pública, a documentação de habilitação, em original ou cópia autenticada em cartório, prevista abaixo, juntamente com a proposta de preços para o endereço citado no preâmbulo do instrumento convocatório.

19.1.1. O não cumprimento do envio dos documentos de habilitação e das propostas dentro do prazo acima estabelecido acarretará nas sanções previstas no instrumento convocatório, podendo o Pregoeiro convocar a empresa que apresentou a proposta ou o lance subsequente;

19.2. Documentos de habilitação:

19.2.1. A habilitação obrigatória e parcial do licitante detentor da melhor oferta será verificada Cadastro Único de Fornecedores de Materiais, Bens e Serviços do Estado do Piauí – CADUF, após o encerramento da etapa de lances e/ou através do envio

pelo endereço eletrônico, conforme prazo fixado para entrega de documentos nos termos do instrumento convocatório.

19.2.2. A análise de habilitação no CADUF visa comprovar a regularidade e validade da Certidão Conjunta de Débitos Relativos a Tributos Federais e à Dívida Ativa da União, da CND Certidão Negativa de Débitos das Contribuições Previdenciárias, emitidas pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, da CRF Certidão de Regularidade do FGTS emitida pela Caixa Econômica Federal, das Certidões de regularidade para como a Fazenda Estadual e Municipal do domicílio ou sede do licitante, ou outra equivalente, na forma da lei, onde serão verificadas sua habilitação jurídica, a qualificação econômico-financeira e a Regularidade fiscal.

19.2.3. Declaração elaborada em papel timbrado e subscrita pelo representante legal da licitante, assegurando a inexistência de impedimento legal para licitar o contratar com a Administração.

19.2.4. Declaração elaborada em papel timbrado e subscrita pelo representante legal da licitante.

19.3. Habilitação jurídica:

19.3.1. Prova de Registro Comercial, no caso de empresa individual.

19.3.2. Cópia do Certificado de Homologação da firma/empresa emitido pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

19.3.3. Ato constitutivo, estatuto ou contrato social e aditivo em vigor, devidamente registrados, em se tratando de sociedade comerciais e, no caso de sociedade por ações, acompanhado de documentos de eleição de seus administradores.

19.3.4. Inscrição do ato constitutivo, no caso de sociedade civis, acompanhada de prova da diretoria em exercício.

19.4. Regularidade fiscal:

19.4.1. Prova de inscrição no cadastro de contribuinte estadual ou municipal, se houver relativo ao domicílio ou sede do licitante, pertinente ao seu ramo de atividade e compatível com o objeto contratual.

19.4.2. Prova de regularidade para com a Fazenda Federal, Estadual e Municipal da sede da Licitante, através de certidões expedidas pelos órgãos competentes no prazo de sua validade, composta de:

a) Prova de regularidade para com a Fazenda Pública Federal, por meio de “Certidão Conjunta Negativa de Débitos relativos a Tributos Federais e à Dívida Ativa da União”, emitida pela Secretaria da Receita Federal do Brasil – SRFB e

Procuradoria – Geral da Fazenda Nacional PGFN, conforme decreto Federal nº 5.512, de 15/08/2005.

b) Prova de situação regular para com a Fazenda Pública Estadual, que deverá ser feita por meio da Certidão Negativa de Débitos inscritos na Dívida Ativa Estadual.

c) Prova de situação regular para com a Fazenda Pública Municipal, que deverá ser feita por meio de Certidão Negativa de Débitos inscritos na Dívida Ativa Municipal.

19.4.3. Prova de situação perante o Fundo de Garantia por Tempo de Serviço – FGTS (art. 27, alínea "a", Lei nº 8.036, de 11/05/90) através da apresentação do CRF – Certificado de Regularidade do FGTS, emitido pela Caixa Econômica Federal.

19.4.4. Prova de inexistência de débito inadimplidos perante a Justiça do Trabalho, mediante a apresentação de certidão negativa, nos termos do Título VII – A da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.

19.4.5. Comprovação de que a licitante detém situação regular perante o Instituto Nacional de Seguridade Social – INSS, na forma exigida pela Constituição Federal, em seu artigo 195, parágrafo 3º com a apresentação da CND – Certidão Negativa de Débito;

19.4.6. A comprovação da regularidade fiscal poderá ser feita, ainda, por meio de certidões positivas com efeito de negativas.

19.5. Qualificação econômico-financeira:

19.5.1. A empresa, inclusive Microempresa e Empresa de Pequeno Porte, deverá apresentar os seguintes documentos:

19.5.2. Certidão Negativa de Falência ou Concordata expedida pelo distribuidor judicial da sede da pessoa jurídica.

19.5.3. Balanços patrimoniais e demonstrações contábeis do último exercício social, já exigíveis e apresentados na forma da lei, que comprovem a boa situação financeira da empresa, vedada a sua substituição por balancetes ou balanços provisórios, podendo ser atualizados por índices oficiais quando encerrado há mais de 03 (três) meses da data de apresentação da proposta.

19.5.4. No caso de empresa constituída no exercício social vigente, admite-se a apresentação de balanço patrimonial e demonstrações contábeis referentes ao período de existência da sociedade.

19.5.5. No caso de sociedades anônimas, cópia autenticada do balanço patrimonial e demonstrações contábeis, publicados no Diário Oficial do Estado/Distrito Federal o se houver, do município da sede da empresa.

19.5.6. No caso de empresas de responsabilidade limitada, cópia autenticada das páginas do Livro Diário, contendo Termo de Abertura, Balanço Patrimonial, Demonstrações Contábeis e Termo de Encerramento, com o respectivo registro na Junta Comercial e, no caso de sociedade simples, no cartório competente.

19.5.7. 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.

LG = Liquidez Geral – superior a 1

SG = Solvência Geral – superior a 1

LC = Liquidez Corrente – superior a 1

Sendo,

LG = (AC+RLP) / (PC+PNC)

SG = AT / (PC+PNC)

LC = AC / PC

Onde:

AC = Ativo Circulante

RLP = Realizável a longo prazo

PC = Passivo Circulante

PNC = Passivo não Circulante

AT = Ativo Total

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

19.5.9. 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.

19.5.10. A licitante que apresentar índice econômico igual ou inferior a 01 (um) em qualquer dos índices de Liquidez Geral, Solvência e Liquidez Corrente, deverá comprovar que possui capital mínimo ou patrimônio líquido mínimo não poderá exceder a 10% (dez por cento) do valor estimado da contratação, 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.

19.6. Qualificação trabalhista:

19.6.1. Em cumprimento do disposta no inciso XXXIII, do art. 7º da Constituição Federal deverá ser apresentada Declaração do licitante, segundo o Anexo V, de que não possui em seu quadro funcional, nenhum menor de 18 (dezoito) anos desempenhando trabalho noturno, perigoso ou insalubre, nem emprega menores de 16 (dezesseis) anos em trabalho algum, salvo na condição de aprendiz a partir de 14 (quatorze) anos.

19.6.2. Portaria de Autorização para funcionamento, fornecida pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, de acordo com a Portaria nº 190/GC-5, de 20 de março de 2001.

19.6.3. Decreto de Autorização, em se tratando de empresa ou sociedade estrangeira em funcionamento no país, e prova de registro ou autorização para funcionamento expedido pelo órgão competente, quando a atividade assim o exigir.

19.6.4. Comprovação, através de ficha de inscrição, Alvará de funcionamento ou outro documento equivalente junto à prefeitura de que a Empresa está regularmente habilitada em seu Município.

19.6.5. Certificado de Homologação de Empresa de Transporte Aéreo – CHETA fornecido pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.

19.6.6. Especificações operativas – EO, em sua última revisão, devidamente aprovada pela ANAC, onde constem: as aeronaves que serão utilizadas para a prestação dos serviços, autorização para o transporte de passageiros, cargas, inclusive cargas perigosas, devido à necessidade de transporte de inseticidas, combustíveis, medicamentos, alimentos etc., conforme legislação vigente da ANAC – IAC 153-1001 efetivada através da Portaria nº 703/DGAC, de 22 de julho de 2005 e IAC 119-1003 efetivada através da Portaria DAC nº 900/STE, de 12 de junho de 2003.

19.6.7. A aeronave deve ter configuração cargueira e cujas documentações estejam devidamente aprovada pela ANAC e dentro de seus prazos de validades.

19.6.8. 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 das 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.

19.7. Qualificação técnica:

19.7.1. Registro ou inscrição na entidade profissional competente: Agência Nacional de Aviação Civil ANAC.

19.7.2. Comprovação de aptidão para o desempenho de atividade pertinente e compatível em características, quantidades e prazos com o objeto da licitação, e indicação das instalações e do aparelhamento e do pessoal técnicos adequados e disponíveis para a realização do objeto da licitação, bem como da qualificação de cada um dos membros da equipe técnica que se responsabilizará pelos trabalhos.

19.7.3. Comprovação fornecida pelo órgão licitante, de que recebeu os documentos, e, quando exigido, de que tomou conhecimento de todas as informações e das condições locais para o cumprimento das obrigações objeto da licitação.

19.7.4. Prova de atendimento de requisitos previstos em lei especial, quando for o caso de acordo com ao art. 11, inciso III da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, art. 4º, inciso XIV e art. 24, inciso VI ambos do anexo I do Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006.

19.7.5. Capacitação técnico-profissional, comprovação do licitante de possuir em seu quadro permanente, na data prevista para entrega da proposta, profissional de nível superior ou outro devidamente reconhecido pela entidade competente, detentor de atestado de responsabilidade técnica por execução dos serviços de características semelhantes limitadas, estas exclusivamente às parcelas de maior relevância e valor significativo do objeto da licitação, vedado as exigência de quantidades mínimas ou prazos máximos.

19.7.6. É vedada a exigência de comprovação de atividade ou de aptidão com limitações de tempo o de época ou ainda em locais específicos, o quaisquer outras não previstas nesta Lei, que inibam a participação na licitação.

19.7.7. As exigências mínimas relativas as instalações de canteiros, máquinas, equipamentos e pessoal técnico especializado, considerados essenciais para o cumprimento do objeto da licitação, serão atendidas mediante a apresentação de relação explícita e da declaração formal da sua disponibilidade, sob as penas cabíveis, vedada as exigências de propriedade e de localização prévia.

19.7.8. Atestados de capacidade técnica fornecidos por pessoas jurídicas privadas ou de direito público, pertinente ao desempenho de atividades anteriores, em serviços semelhantes aos descritos no instrumento convocatório.

19.7.10. Comprovação de que possui em seu quadro permanente, na data da licitação, profissional de nível superior (engenheiro mecânico), detentor de atestado de responsabilidade técnica por execução de serviços de características semelhantes ao objeto da licitação. Tal comprovação dar-se-á através de:

19.8. Documento de habilitação:

19.8.1. Os documentos apresentados deverão ser, obrigatoriamente, da mesma sede, ou seja, se da matriz, todos da matriz, se de alguma filial, todos da mesma filial, com exceção dos documentos que são válidos para matriz e todas as filiais. O Contrato será celebrado com a sede que apresentou a documentação;

19.8.2. As certidões obtidas via internet devem ser apresentadas em original, estando condicionada à confirmação dos dados pelo pregoeiro e equipe de apoio, por ocasião de suas apresentações.

19.8.3. Dentro do prazo de validade. Na hipótese de o documento não constar expressamente o prazo de sua validade, este deverá ser acompanhado de declaração ou regulamentação do órgão emissor que disponha sobre a validade do mesmo. Na ausência de tal declaração ou regulamentação, o documento será considerado válido pelo prazo de 90 (noventa) dias a partir da data de sua emissão, quando se tratar de documentação referente à habilitação fiscal e econômico-financeira;

19.8.3. Caso haja documento redigido em idioma estrangeiro, o mesmo somente será considerado se for acompanhado da versão em português, firmada por tradutor juramentado.

19.8.4. O pregoeiro e equipe de apoio não autenticarão cópia de documentos exigido no instrumento convocatório, em razão do procedimento ocorrer na forma eletrônica e não haver sessão presencial para confrontação com os documentos originais.

19.8.5. A microempresa, empresa de pequeno porte que se enquadre como tal nos termos previstos na Lei Complementar nº 123/2006 e tenha utilizado o direito de preferência determinado pela Lei durante o certame deverá comprovar esta condição.

20. CRITÉRIOS DE ACEITAÇÃO DAS PROPOSTAS

20.1.1. O licitante deverá encaminhar a proposta por meio do sistema eletrônico até a data e horário marcados para abertura da sessão, quando, então, encerrar-se-á automaticamente a fase de recebimento de propostas.

20.1.2. Todas as referências de tempo no Edital, no aviso e durante a sessão pública observarão o horário de Brasília – DF.

20.1.3. O licitante será responsável por todas as transações que forem efetuadas em seu nome no sistema eletrônico, assumindo como firmes e verdadeiras suas propostas e lances.

20.1.4. Incumbirá ao licitante acompanhar as operações no sistema eletrônico durante a sessão pública do Pregão, ficando responsável pelo ônus decorrente da perda de negócios, diante da inobservância de quaisquer mensagens emitidas pelo sistema ou de sua desconexão.

20.1.5. Até a abertura da sessão, os licitantes poderão retirar ou substituir as propostas apresentadas.

20.1.6. O licitante deverá enviar sua proposta mediante o preenchimento, no sistema eletrônico, dos seguintes campos:

20.1.6.1. Valor unitário km/voo e por hora/voo;

20.1.6.2. A quantidade de unidades deverá observar a quantidade mínima fixada no Termo de Referência para cada item;

20.1.7. O item 20.1.6.2. deve ser adaptado às peculiaridades do objeto licitatório, exigindo-se a pormenorização daquilo que for a ele pertinente. Embora não seja obrigatório exigir o preenchimento do campo “descrição detalhada do objeto contratado”, uma vez que o licitante já declarou que está ciente e concorda com as condições contidas no Edital, no pregão eletrônico esta é a maneira pela qual o

Pregoeiro poderá obter informações mais detalhadas sobre a proposta do licitante, para fins de classificação ou aceitação.

20.1.8. Todas as especificações do objeto contidas na proposta vinculam o fornecedor registrado.

20.1.9. Nos valores propostos estarão inclusos todos os custos operacionais, encargos previdenciários, trabalhistas, tributários, comerciais e quaisquer outros que incidam direta ou indiretamente no fornecimento dos bens.

20.1.10. O prazo de validade da proposta não será inferior a 60 (sessenta) dias, a contar da data de sua apresentação.

21. REDUÇÃO MÍNIMA ADMISSÍVEL PARA OS LANCES SUCESSIVOS E A ABERTURA DA LICITAÇÃO

21.1. Conforme previsão do Inciso I, art. 7º, Decreto Estadual nº 11.346/2004, será fixado um valor mínimo entre cada rodada de lance.

21.2. A abertura da presente licitação dar-se-á em sessão pública, na data, horário e local indicados no Edital.

21.3. O Pregoeiro verificará as propostas apresentadas, desclassificando desde logo aquelas que não estejam em conformidade com os requisitos estabelecidos no Edital, contenham vícios insanáveis ou não apresentem as especificações técnicas exigidas no Termo de Referência.

21.4. A desclassificação será sempre fundamentada e registrada em ata da sessão da licitação, com acompanhamento por todos os participantes.

21.5. A não desclassificação da proposta não impede o seu julgamento definitivo em sentido contrário, levado a efeito na fase de aceitação.

21.6. Iniciada a etapa competitiva, os licitantes deverão ofertar lances ao comando do Pregoeiro indicado.

21.7. O lance deverá ser ofertado pelo valor total do item.

21.8. Os licitantes poderão oferecer lances sucessivos, observando o horário fixado para abertura da sessão e as regras estabelecidas no Edital.

21.9. Não serão aceitos dois ou mais lances de mesmo valor, prevalecendo aquele que for recebido e registrado em primeiro lugar.

21.10. A etapa de lances da sessão pública será encerrada por decisão do Pregoeiro.

21.11. Caso o licitante não apresente lances, concorrerá com o valor de sua proposta e, na hipótese de desistência de apresentar outros lances, valerá o último lance por ele ofertado, para efeito de ordenação das propostas.

21.12. Caso a melhor oferta válida tenha sido apresentada por empresa de maior porte, as propostas de pessoas qualificadas como microempresas ou empresas de pequeno porte que se encontrarem na faixa de até 5% (cinco por cento) acima da proposta ou lance de menor preço serão consideradas empatadas com a primeira colocada.

21.13. A melhor classificada nos termos do item anterior terá o direito de ofertar uma última oferta para desempate, obrigatoriamente em valor inferior ao da primeira colocada, no prazo de 5 (cinco) minutos controlados pelo sistema, contados após a comunicação automática para tanto.

21.14. Caso a licitante qualificada como microempresa ou empresa de pequeno porte melhor classificada desista ou não se manifeste no prazo estabelecido, serão convocadas as demais licitantes qualificadas como microempresa ou empresa de pequeno porte que se encontrem naquele intervalo de 5% (cinco por cento), na ordem de classificação, para o exercício do mesmo direito, no prazo estabelecido no subitem anterior.

21.15. Quando houver propostas beneficiadas com as margens de preferência em relação ao produto estrangeiro, o critério de desempate será aplicado exclusivamente entre as propostas que fizerem jus às margens de preferência, conforme regulamento.

21.16. Ao presente certame não se aplica o sorteio como critério de desempate. Lances equivalentes não serão considerados iguais, vez que a ordem de apresentação das propostas pelos licitantes é utilizada como um dos critérios de classificação.

21.17. Ao final do procedimento, após o encerramento da etapa competitiva, os licitantes poderão reduzir seus preços ao valor da proposta do licitante mais bem classificado.

21.18. A apresentação de novas propostas na forma deste item não prejudicará o resultado do certame em relação ao licitante mais bem classificado.

22. REAJUSTE DE PREÇOS DO CONTRATO

22.1. Os preços do contrato poderão ser reajustados, desde que observado o interregno mínimo de 01 (um) ano, contado a partir da data limite para a apresentação da proposta.

22.2. O índice de reajuste será o IPCA.

23. VIGÊNCIA DO CONTRATO

O prazo de vigência do contrato será de 12 (doze) meses contados da data da sua assinatura, com eficácia legal após a publicação do seu extrato no Diário Oficial do Estado do Piauí, podendo ser prorrogado por iguais e sucessivos períodos, consoante dispõe o art. 57, inciso II da Lei nº 8.666/1993.

24. DOS DEMAIS CRITÉRIOS DE ACEITABILIDADE DAS PROPOSTAS

24.1. A proposta de preços deverá conter especificação clara e completa do objeto, devendo ainda, serem observadas as especificações constantes neste Termo de Referência, sem conter alternativas de preços ou de qualquer outra condição que induza o julgamento a ter mais de um resultado e deverá conter:

24.1.1. A licitante deverá encaminhar o anexo da proposta, por meio do sistema eletrônico licitações-e, para os itens do presente pregão que deseja concorrer, até a data e horário marcados para abertura das propostas, quando então, encerrar-se-á automaticamente a fase de recebimento de propostas.

24.2. O detalhamento dos serviços ofertados, através do preenchimento do campo descrição Complementar, de preenchimento obrigatório pelo fornecedor, em função da alteração de funcionalidade Pregão Eletrônico, no Sistema licitações-e.

24.3. O original da proposta deverá ser enviado em uma via impressa em língua portuguesa, com as expressões técnicas de uso corrente redigida com clareza, sem emendas, rasuras, acréscimos ou entrelinhas.

24.4. Vedada Identificação da licitante: nome ou a razão social do proponente, endereço, telefone, fax e endereço eletrônico (e-mail), este último se houver, para contato, bem como: nome, carteira de identidade e cargo na empresa, exceto: quando a marca do produto for o nome do licitante.

24.5. Indicação do prazo de validade da proposta, não inferior a 60 (sessenta) dias, a contar da abertura deste Pregão.

24.6. Declaração de que no preço cotado estão incluídas todas as despesas com mão-de-obra, insumos e quaisquer outras vantagens pagas, materiais necessários, taxas, inclusive de administração, emolumentos e quaisquer despesas operacionais,

bem como todos os encargos trabalhistas, previdenciários, fiscais, comerciais, despesas e obrigações financeiras de qualquer natureza e outras despesas, diretas e indiretas, enfim, todos os componentes de custo dos equipamentos e materiais objeto desta licitação.

24.7. A apresentação das propostas implica obrigatoriedade no cumprimento das disposições nelas contidas, assumindo o proponente o compromisso na prestação dos serviços, objeto desta licitação nos seus termos, em quantidades e qualidades adequadas à perfeita execução contratual, promovendo, quando requerido, sua substituição.

24.8. Na fase de aceitação, o pregoeiro poderá solicitar aos licitantes o envio de anexo, relativamente ao último lance ofertado, podendo também solicitar apenas do fornecedor cuja proposta esteja em primeiro lugar. Para tanto, o pregoeiro fará uso da opção “Convocar Anexo”, selecionando na tela do Sistema, o fornecedor convocado.

24.9. O Sistema encaminhará, via chat, mensagem de convocação disponibilizando-a a todos, inclusive para a sociedade. Nesse momento o fornecedor convocado poderá encaminhar arquivo anexo, por meio do link “Anexar”

24.10. A contratação dos serviços dar-se-á por meio de licitação na modalidade Pregão na forma Eletrônica, e o critério de julgamento das propostas deverá ser pelo tipo MENOR PREÇO POR ITEM, desde que atendam às especificações e disposições constantes neste Termo de Referência.

24.11. Se a proposta de menor valor não for aceitável, ou seja, não obtiver a aprovação técnica, o Pregoeiro examinará a proposta subsequente, verificando a sua aceitabilidade e procedendo a sua habilitação, na ordem de classificação, e assim sucessivamente, até a apuração de uma proposta que atenda ao Edital;

24.12. A empresa vencedora deverá fornecer ainda toda a documentação comprobatória das especificações da solução, para fins de comprovação com o que está sendo exigido neste Termo de Referência;

24.13. Para a execução dos serviços, a empresa habilitada e vencedora da fase de lances deverá disponibilizar profissionais técnicos capacitados para realizar tais atribuições, cujas despesas correrão por sua própria conta;

24.14. Será facultada ao Pregoeiro ou à autoridade superior, em qualquer fase do processo licitatório, a promoção de diligência destinada a esclarecer ou completar a

instrução do processo, vedada à inclusão posterior de informação ou de documentos que deveriam constar originariamente da proposta apresentada.

25. PROCEDIMENTO DE FISCALIZAÇÃO

25.1. O contrato de fretamento das aeronaves será acompanhado e fiscalizado por servidor designado pelo Chefe do Gabinete Militar da Governadoria, na qualidade Fiscal e Gestor de Contrato, competindo-lhe o controle e a execução do objeto contratado, que fará o registro mediante Relatórios das ocorrências e deficiências verificadas durante a sua execução, observadas as normas do art. 67 da Lei Federal nº 8.666/93.

25.2. A Gestão do Contrato, fiscalização e execução dos serviços de fretamento da aeronave será de responsabilidade do Diretor de Unidade de Segurança do Gabinete Militar da Governadoria, a quem compete, além das atribuições de Gestor de Contrato, constantes da Lei Federal nº 8.666/93, zelar pelos demais atos relativos ao cumprimento das obrigações contratualmente assumidas.

26. DEMAIS CONDIÇÕES ESSENCIAIS PARA O FORNECIMENTO.

26.1. A Aeronave especificada no item 01 deverá operar em todo o território nacional com base principal de operações a cidade de Teresina-PI, aeroporto Petrônio Portela, uma vez que a referida aeronave será destinada ao Governo do Estado do Piauí.

26.2. A Locação da Aeronave especificada no item 01 será por quilômetro voado tendo como principal ponto de partida a cidade de Teresina-PI.

26.3. Será considerado como o início da prestação dos serviços a data em que a aeronave for disponibilizada ao Gabinete Militar na cidade de Teresina-PI, nas condições técnicas e operacionais assinaladas neste Termo.

26.4. A contagem da hora/voo para a Aeronave especificada no item 03 será efetuada pelo perímetro de voo, sendo considerado o tempo de voo a marcação do tempo em horas e décimos de horas.

27. SANÇÕES POR INADIMPLEMENTO

27.1. As penalidades administrativas aplicáveis à Contratada, por inadimplência, estão previstas nos artigos 81, 87, 88 e seus parágrafos, todos da Lei no. 8.666/93 e artigo 7º da Lei 10.520/02, Decreto Federal 5.450/05 e outras normas pertinentes ao objeto contratado.

27.2. Em atenção à parte final do Art. 7º da Lei 10.520/02, a contratada que incorrer em algumas das faltas estabelecidas na parte inicial deste dispositivo ficará

impedida de licitar e contratar com a União, Estados, Distrito Federal ou Municípios e, será descredenciado no SICAF, ou nos sistemas de cadastramento de fornecedores a que se refere o inciso XIV do art. 4º desta Lei, pelo prazo de até 5 (cinco) anos, sem prejuízo das multas previstas em edital e no contrato e das demais cominações legais.

27.2. A multa de mora a ser aplicada por atraso injustificado na execução do contrato, será calculada sobre o valor dos serviços não realizados, competindo sua aplicação ao titular do órgão contratante, observando os seguintes percentuais:

a) de 0,3% (três décimos por cento), por dia de atraso até o limite correspondente a 15 (quinze) dias; e

b) de 0,5% (cinco décimos por cento), por dia de atraso a partir do 16º (décimo sexto) dia, até o limite correspondente a 30 (trinta) dias; e

c) de 1,0% (um por cento), por dia de atraso a partir do 31º (trigésimo primeiro) dia, até o limite correspondente a 60 (sessenta) dias, findo o qual a Contratante rescindirá o contrato correspondente, aplicando-se à Contratada as demais sanções previstas na Lei nº 8.666/93.

27.3. Será aplicada multa de 1,5% (um e meio por cento) sobre o valor da contratação, quando a Contratada cometer qualquer infração às normas legais Federais, Estadual e Municipal, respondendo ainda pelas multas aplicadas pelos órgãos competentes em razão da infração cometida.

27.4. Será aplicada multa de 2% (dois por cento) sobre o valor da contratação quando a Contratada:

a) realizar os serviços em desacordo com o Termo de Referência, normas e técnicas ou especificações, independentemente da obrigação de fazer as correções necessárias, às suas expensas;

b) praticar por ação ou omissão, qualquer ato que, por imprudência, negligência, imperícia, dolo ou má fé, venha a causar danos à Contratante ou a terceiros, independentemente da obrigação da Contratada em reparar os danos causados.

27.5. A aplicação da penalidade de advertência será efetuada nos seguintes casos:

(a) descumprimentos das obrigações assumidas contratualmente ou nas licitações, desde que acarretem pequeno prejuízo ao Estado do Piauí, independentemente da aplicação de multa moratória ou de inexecução contratual, e do dever de ressarcir o prejuízo; (b) execução insatisfatória do objeto contratado, desde que a sua gravidade não recomende o enquadramento nos casos de suspensão temporária ou

declaração de inidoneidade; e (c) outras ocorrências que possam acarretar pequenos transtornos ao desenvolvimento das atividades do órgão solicitante, desde que não sejam passiveis de aplicação das sanções de suspensão temporária e declaração de inidoneidade.

27.6. Ficará impedida de licitar e contratar com a Administração Pública do Estado do Piauí pelo prazo de até 5 (cinco) anos, ou enquanto perdurarem os motivos determinantes da punição, a pessoa, física ou jurídica, que praticar quaisquer atos previstos no artigo 7º da Lei nº 10.520/02, c.c. práticas que contrariem disposições do Decreto Regulamentar Estadual n.º 11.319/04.

27.7. A declaração de inidoneidade será proposta pelo agente responsável para o acompanhamento da execução contratual à SLC/SEADPREV-PI se constatada a má-fé, ação maliciosa e premeditada em prejuízo do Estado do Piauí, evidência de atuação com interesses escusos ou reincidência de faltas que acarretem prejuízos ao Estado do Piauí ou aplicações sucessivas de outras sanções administrativas.

27.8. A declaração de inidoneidade implica proibição de licitar ou contratar com a Administração Pública, enquanto perdurarem os motivos determinantes da punição ou até que seja promovida a reabilitação, perante a contratante, após ressarcidos os prejuízos e decorrido o prazo de 02 (dois) anos.

27.9. A declaração de inidoneidade para licitar e contratar com toda a Administração Pública será aplicada ao licitante ou contratado nos casos em que:

a) tenha sofrido condenação definitiva por praticarem, por meios dolosos, fraude fiscal no recolhimento de quaisquer tributos;

b) praticarem atos ilícitos, visando frustrar os objetivos da licitação;

c) demonstrarem não possuir idoneidade para licitar e contratar com o Estado do Piauí, em virtude de atos ilícitos praticados;

d) reproduzirem, divulgarem ou utilizarem em benefício próprio ou de terceiros, quaisquer informações de que seus empregados tenham tido conhecimento em razão de execução deste contrato, sem consentimento prévio do Órgão Solicitante ou da SLC/SEADPREV-PI, em caso de reincidência;

e) apresentarem à SLC/SEADPREV-PI ou ao Órgão Solicitante qualquer documento falso, ou falsificado no todo ou em parte, com o objetivo de participar da licitação, ou no curso da relação contratual;

f) praticarem fato capitulado como crime pela Lei 8.666/93.

27.10. Independentemente das sanções a que se referem os itens 28.2 e 28.4 deste item, o licitante ou contratado está sujeito ao pagamento de indenização por perdas e danos, podendo ainda a SLC/SEADPREV-PI ou o Órgão Solicitante propor que seja responsabilizado:

a) civilmente, nos termos do Código Civil;

d) perante os órgãos incumbidos de fiscalização das atividades contratadas ou do exercício profissional a elas pertinentes;

e) criminalmente, na forma da legislação pertinente.

27.11. Nenhum pagamento será feito ao executor dos serviços que tenha sido multado, antes que tal penalidade seja descontada de seus haveres.

27.12. As multas administrativas previstas neste instrumento, não têm caráter compensatório e assim, o seu pagamento não eximirá a Contratada de responsabilidade por perdas e danos decorrentes das infrações cometidas.

28. OUTRAS CONSIDERAÇÕES

28.1 No ato da assinatura do contrato o licitante vencedor deverá:

a) Apresentar declaração de que tem ciência e está sujeito às normas do Código Brasileiro de Aeronáutica, as determinações da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, bem como qualquer outra legislação ou regulamentação aplicáveis.

28.2. As propostas deverão conter o preço unitário e total dos itens solicitados, o CNPJ, endereço, telefone, fax e o e-mail da licitante.

À vista das informações contidas nestes autos e com observância às normas vigentes. Aprovo o Termo de Referência e autorizo a realização do procedimento licitatório para **Prestação de Serviços de locação de aeronaves com disponibilidade do piloto para atender as necessidades de transporte do Chefe do Poder Executivo Estadual e outras autoridades e Dignitários abrangidos pela Lei Complementar nº 83, de 12 de abril de 2007, sob a responsabilidade do Gabinete Militar da Governadoria do Estado do Piauí, em todo o território nacional,** na modalidade DE PREGÃO ELETRÔNICO, TIPO MENOR PREÇO POR ITEM, observando o que consta do Processo Administrativo Nº 015.1.000343/19-24, nos termos da fundamentação legal prevista na Lei Federal n.º 10.520/2002, Lei Estadual 6.301/2013, Decreto nº 5.450/2005, Decreto Estadual 16.212/2015, Decreto Estadual no 11.346/04, Decreto Estadual nº. 11.319/04, Decreto Estadual nº. 14.483/2011 Decreto Federal 3.555/00, da Lei Federal de Nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 (Cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC), e dá outras

providências) suas alterações, subsidiariamente a Lei Federal nº 8.666/93 e demais normas regulamentares aplicáveis à espécie, que justificável e legalmente amparada, visa atender aos interesses e necessidades do Gabinete Militar da Governadoria do Estado do Piauí.

Teresina (PI), ____ de _____ de 2019.

Elaborado por:

CLEDSON JOSÉ QUEIROZ GRANJA
Diretor da Unidade de Segurança do GAMIL/PI
DUSEG/GAMIL/PI

Aprovado por:

LEANDRO DE MELO CASTELO BRANCO
Chefe do Gabinete Militar da Governadoria do Estado do Piauí
GAMIL/PI

Aprovado por:

ARIANE SÍDIA BENIGNO SILVA FELIPE
Secretária de Administração e Previdência do Estado do Piauí
SEADPREV/PI