

**RESPOSTA AOS QUESTIONAMENTOS REFERENTE AO**  
**PE nº 20250016 - SSPDS**

**PROCESSO NUP Nº 10001.003368/2025-30**

**OBJETO:** O objeto da licitação é a contratação dos serviços de manutenção (mão de obra), de 1º e 2º Níveis de Célula da Linha de Helicópteros AS 350-B2 (Esquilo), EC 130 B4, EC 135 P2+, H 135 T3 Helionix e EC 145 (BK 117 C2) e seus equipamentos opcionais, acessórios e ferramental, inclusive motores (1º e 2º níveis), documentação técnica, com fornecimento de materiais, insumos e produtos químicos para as aeronaves operadas pela CIOPAER/SSPDS.

Apresentam-se, a seguir, salvo melhor juízo, as manifestações técnicas acerca dos questionamentos apresentados pela empresa HBR Aviação, inscrita no CNPJ sob o nº 07.418.547/0001-50.

**“1. DA INDEVIDA DUPLICIDADE DE CUSTOS E DA SEGREGAÇÃO DE INSUMOS QUÍMICOS (ITEM 03 VS. ITEM 04)**

*É mandatário destacar que as disposições contidas no **Item 5.7.5 do ETP** e no **Item 1.9 do Anexo A do TR** revelam-se eivadas de contradição, configurando um cenário de alto risco para a lisura do certame. Ao imporem de forma genérica que os custos com materiais de consumo (como líquidos de limpeza e óleos lubrificantes) sejam obrigatoriamente integrados à composição do valor do **índice homem-hora**, tais normas colidem frontalmente com a própria estrutura orçamentária do Edital.*

**A Afirmação da Contradição e dos Riscos:** Esta exigência é tecnicamente insustentável e juridicamente arriscada por três motivos claros:

**A Planilha de Especificação (Item 2 do Anexo I)** isola o **"Item 04 - Fornecimento de Produtos Químicos"** como uma rubrica orçamentária distinta e faturável de forma autônoma;

O **Item 2.7.5 do TR** prevê expressamente a possibilidade de a Contratante (CIOPAER- CE) realizar o fornecimento direto de materiais e insumos necessários à execução dos serviços.

**Questionamento:**

*Diante da faculdade conferida à Administração pelo **Item 2.7.5 do TR**, e considerando a existência de um item específico para o faturamento de produtos químicos (**Item 04 da Planilha de Especificação**), depreende-se que tais insumos **não devem** compor o preço unitário do Homem-Hora (**Item 03**), sob pena de configurar duplicidade de pagamento (*bis in idem*) e flagrante desequilíbrio econômico-financeiro.*

*Nesse sentido, entendemos que a licitante deve cotar a (**Mão de Obra**) de forma "limpa", ou seja, exclusiva para o esforço técnico e ferramentas básicas, uma vez que o fornecimento dos materiais químicos e lubrificantes será processado ou por meio do faturamento do **Item 04** ou, preferencialmente, mediante o **fornecimento direto pela Contratante**, conforme lhe faculta o item 2.7.5 do TR. Favor detalhar como deverão ser cotados tais itens.”*

**Resposta ao item 1:** Não procede a alegação de duplicidade de custos. O Termo de Referência estabelece sistemática clara e objetiva de formação de preços, distinguindo expressamente:

- Subitem 2.7.1 – os serviços serão remunerados com base no valor do Homem-Hora (Item 03);
- Subitem 2.7.3 – o fornecimento de materiais, insumos e produtos químicos será remunerado por meio de valores unitários específicos (Item 04).

O **Subitem 2.7.5** não prevê fornecimento direto pela Administração, tampouco autoriza interpretação no sentido de exclusão de insumos da responsabilidade da contratada. O referido dispositivo apenas ratifica que a contratada deverá considerar, na execução contratual, todos os custos necessários ao fiel cumprimento do objeto, nos termos do edital. A aquisição dos referidos

materiais, como descrito no edital, se dará exclusivamente para o uso pelos mecânicos aeronáuticos integrantes da CIOPAER em suas próprias manutenções realizadas nos hangares da Coordenadoria, o contratado deverá utilizar os seus próprios materiais e insumos para realização dos serviços pelos seus técnicos.

A estrutura da planilha orçamentária foi concebida justamente para evitar qualquer sobreposição remuneratória:

- O **Item 03** contempla exclusivamente a remuneração da mão de obra especializada e encargos correlatos;
- O **Item 04** contempla exclusivamente os materiais, insumos e produtos químicos, conforme listagem constante dos anexos do TR.

Assim, não há bis in idem, mas sim adequada segregação contábil e técnica dos componentes do objeto, em observância aos princípios da transparência, da economicidade e da vinculação ao instrumento convocatório.

*“Caso a Administração mantenha a exigência de inclusão desses materiais no índice homem-hora, como se justificaria a manutenção do **Item 04** na planilha de custos, e como seria garantida a isonomia entre as licitantes, dado que o fornecimento direto pela Administração (previsto no item 2.7.5) tornaria o custo do homem-hora da contratada artificialmente elevado e sem contrapartida de execução?”*

**Resposta ao item 1:** A forma de cotação está claramente disciplinada no TR:

- O valor do Homem-Hora (Item 03) deverá ser cotado exclusivamente à prestação do serviço técnico especializado, incluindo encargos trabalhistas, previdenciários, fiscais, administrativos e demais custos indiretos relacionados à execução da mão de obra.
- Os materiais, insumos e produtos químicos (Item 04) deverão ser cotados por valor unitário (R\$), conforme especificações e quantitativos estimados constantes nos anexos do Termo de Referência.

Portanto, a proposta deverá observar rigorosamente essa separação, não sendo admissível a incorporação de custos de insumos químicos ao valor do Homem-Hora.

*“Adicionalmente, caso sejam mantidos os **Itens 3 e 4** como estão, como se dará a redução dos respectivos valores (em função dos lances no pregão) sem que haja prejuízo no escopo de fornecimento, uma vez que a lista de materiais está definida?”*

**Resposta ao item 1:** O certame está estruturado em grupo único composto por 4 (quatro) itens, sendo o critério de disputa baseado na oferta de percentual de desconto (%) incidente sobre o valor global do grupo.

Assim, o percentual ofertado pela licitante incidirá proporcionalmente sobre todos os itens que compõem o grupo, inclusive:

- Item 03 – Homem-Hora;
- Item 04 – Materiais, insumos e produtos químicos.

A lista de materiais permanece tecnicamente definida, porém os valores unitários estimados estão sujeitos ao desconto ofertado na fase competitiva, preservando-se:

- o escopo técnico do fornecimento;
- a competitividade;
- a vantajosidade para a Administração;
- o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

**“2. DA INCONGRUÊNCIA ENTRE O REGIME DE EXECUÇÃO “SOB DEMANDA” E A EXIGÊNCIA DE DISPONIBILIDADE (ITENS 1.13, 2.1.2 E 2.5)**

**Contextualização das Antinomias Técnicas:** O Edital estabelece, em seu **Item 2.1.2 do Termo de Referência (TR)**, que o regime de execução dos serviços dar-se-á "**sob demanda**". Contudo, as redações dos **Itens 1.13 e 2.5** apresentam comandos que sugerem uma mobilização técnica e logística permanente, o que descaracterizaria a natureza do serviço sob demanda, aproximando-o de um regime de disponibilidade integral.

A manutenção dessa dubiedade normativa impede a formulação de uma proposta comercial fidedigna. Em um contrato de **Empreitada por Preço Unitário**, a remuneração incide estritamente sobre a execução. Impor à Contratada o ônus de manter profissionais de alta especialização em regime de prontidão, sem a correspondente previsão de faturamento por ociosidade ou taxa de disponibilidade na Planilha de Custos, transfere o risco do negócio de forma desproporcional ao particular, ferindo o princípio do equilíbrio econômico-financeiro."

**Resposta ao item 2:** Não procede a alegação de antinomia entre o regime de execução "sob demanda" (Item 2.1.2 do TR) e as disposições constantes dos subitens 1.13 e 2.5.

Inicialmente, cumpre esclarecer que o regime sob demanda significa que a execução e a remuneração dos serviços ocorrerão apenas quando formalmente solicitados pela Administração, inexistindo obrigação de pagamento por quantitativos mínimos ou por mera expectativa de utilização. Trata-se de modelagem compatível com o regime de empreitada por preço unitário, no qual a remuneração está vinculada à efetiva execução dos serviços.

Por sua vez, as exigências discriminadas nos subitens 1.13 e 2.5 não instituem regime de disponibilidade integral ou prontidão remunerada, mas apenas estabelecem as condições mínimas de capacidade técnica e operacional que a contratada deve manter para assegurar o adequado atendimento das demandas quando estas forem formalmente acionadas.

Em contratos administrativos dessa natureza — especialmente envolvendo manutenção aeronáutica, atividade crítica e diretamente relacionada à continuidade do serviço público — é legítimo que a Administração exija que a empresa possua estrutura compatível com a complexidade do objeto. Tal exigência:

- não implica pagamento por ociosidade;
- não cria obrigação de mobilização permanente dentro das instalações da contratante;
- não descaracteriza o regime sob demanda;
- não configura transferência indevida de riscos.

A estrutura operacional necessária à execução do objeto constitui risco ordinário da atividade empresarial, a ser considerado na formação da proposta, como ocorre em qualquer contratação pública sob regime de preço unitário.

Ressalte-se, ainda, que o modelo adotado não é inovação isolada, tendo sido estruturado com base na experiência contratual anteriormente firmada no âmbito da SSPDS/CE, a exemplo do Contrato nº 35/2020-SSPDS, celebrado com a empresa HBR Aviação S.A., cujo regime mostrou-se adequado à natureza do serviço e ao interesse público envolvido.

A exigência de capacidade de atendimento célere visa exclusivamente resguardar:

- a continuidade da atividade aérea estatal;
- a segurança operacional;
- a eficiência administrativa;
- o interesse público primário.

Não há previsão de remuneração por disponibilidade porque não há exigência de dedicação exclusiva ou alocação permanente de profissionais à Administração. O pagamento permanece estritamente vinculado às horas efetivamente trabalhadas e aos insumos efetivamente fornecidos.

Dessa forma, não se verifica qualquer violação ao princípio do equilíbrio econômico-financeiro previsto na Lei nº 14.133/2021, tampouco incongruência normativa.

**“Do Risco Operacional e do Necessário Planejamento:** A manutenção aeronáutica é atividade de alta complexidade que demanda logística de ferramentaria calibrada, alocação de mão de obra certificada e planejamento de insumos. Pressupor que tais serviços possam ser executados de forma intempestiva ou imediata, sem o devido planejamento prévio, é medida que compromete não apenas a exequibilidade dos preços, mas, primordialmente, a própria **segurança operacional de voo**.

Para a garantia da higidez contratual, é imperativo que a abertura de Ordens de Serviço (OS) seja precedida de um cronograma logístico mínimo. A ausência de um prazo de antecedência razoável forçaria a Contratada a manter custos de prontidão não previstos no Anexo I, gerando um passivo financeiro imediato.”

**Resposta ao item 2:** A alegação de que o edital pressupõe execução intempestiva ou imediata dos serviços não encontra respaldo nas disposições do Termo de Referência.

Os prazos previstos no instrumento convocatório foram tecnicamente dimensionados considerando a natureza da manutenção aeronáutica, atividade que, de fato, exige planejamento logístico, disponibilidade de ferramentaria certificada, mão de obra habilitada e observância rigorosa das normas de segurança operacional.

O regime “sob demanda” não implica execução imediata e irrefletida, mas sim execução condicionada à formal abertura de Ordem de Serviço, observados os prazos e condições estabelecidos no edital.

Eventuais necessidades de dilação de prazo serão analisadas à luz das hipóteses expressamente previstas no instrumento convocatório e na legislação aplicável, garantindo-se a observância dos princípios da legalidade, razoabilidade, proporcionalidade e do equilíbrio econômico-financeiro contratual, nos termos da Lei nº 14.133/2021.

**“Questionamento e Direcionamento de Interpretação:** Diante do exposto e visando a clareza do certame, busca-se a confirmação de que a interpretação tecnicamente viável e condizente com as normas de segurança e com a Lei nº 14.133/21 é a de que:

**Inexistência de Disponibilidade Integral:** Não haverá obrigatoriedade de prontidão técnica ou manutenção de equipe à disposição nos períodos em que não houver Ordem de Serviço ativa e faturável;

**Prazo Mínimo de Mobilização:** Todo acionamento para execução de serviços deverá respeitar um planejamento antecipado de, no mínimo, 10 (dez) dias úteis entre a convocação oficial e o início efetivo das atividades.

**Pelo exposto, indaga-se:** Entendemos que a Administração respeitará o prazo mínimo de 10 dias úteis para planejamento e mobilização, garantindo a eficiência técnica e a não oneração da Contratada por disponibilidade não remunerada?”

**Resposta ao item 2:** Correto, a contratação está vinculada ao edital, com prazos definidos em seu TR, os quais foram fixados com base em critérios técnicos compatíveis com a natureza dos serviços e com a necessidade de continuidade da atividade aérea estatal.

“Caso a Administração divirja deste entendimento e pretenda exigir prazos inferiores ou disponibilidade imediata, solicita-se informar de que maneira pretenderá remunerar o custo de mobilização acelerada e o período de espera técnica, considerando que tais itens não possuem rubrica específica na Planilha de Especificação e Preços (Anexo I).”

**Resposta ao item 2:** Não há previsão de remuneração específica para “mobilização acelerada” ou “espera técnica”, pois tais hipóteses não configuram obrigação autônoma distinta do objeto contratado.

A contratação está integralmente vinculada às regras estabelecidas no edital, que definem:

- o regime de execução;

- os critérios de medição;
- a forma de remuneração;
- as hipóteses de prorrogação de prazo.

A proposta deverá ser formulada considerando essas condições objetivas.

### **“3. DA TAXA ADMINISTRATIVA SOBRE LOGÍSTICA: REEMBOLSO DE ALIMENTAÇÃO E INCIDÊNCIA TRIBUTÁRIA (ITEM 1.13.1 E CLÁUSULA 7.1.1)**

**Contextualização da Ambiguidade:** O Item 1.13.1 do Termo de Referência prevê uma taxa administrativa de, no máximo, 10% sobre custos de logística (passagens, hospedagem e fretes). Por outro lado, a **Cláusula 7.1.1 da Minuta do Contrato** afirma que o valor global já engloba todas as taxas de administração, impostos e lucros. Esta redação cria uma insegurança quanto à natureza da taxa de 10%: se ela é um ressarcimento pelos custos operacionais de gestão dessas despesas ou se deve cobrir inclusive os tributos gerados pelo faturamento desses reembolsos.

**Do Risco de Desequilíbrio e da Omissão da Alimentação:** É tecnicamente incorreto supor que uma taxa de 10% possa absorver a totalidade dos custos administrativos e, simultaneamente, a carga tributária incidente sobre a Nota Fiscal de reembolso. Ao faturar despesas de logística, a Contratada incorpora esses valores à sua receita bruta, incidindo tributos federais e municipais que, somados, podem superar o percentual de 10%. Tal cenário forçaria a Contratada a pagar para executar a logística da Administração, configurando confisco e desequilíbrio econômico.

Ademais, observa-se uma omissão no rol de despesas passíveis de reembolso: a **alimentação dos técnicos**. Se o contrato prevê hospedagem e passagens para serviços fora da sede (Fortaleza), a alimentação é custo acessório indispensável e indissociável da logística de deslocamento, devendo seguir a mesma sistemática de ressarcimento.

**Questionamento e Direcionamento de Interpretação:** Visando a preservação do equilíbrio econômico-financeiro e a clareza na formação de preços, busca-se a confirmação de que:

**Inclusão da Alimentação:** Os custos com alimentação dos técnicos em deslocamento estão abrangidos pelo conceito de logística e serão ressarcidos mediante comprovação, nos mesmos moldes das passagens e hospedagens;

**Natureza da Taxa de 10%:** A taxa administrativa de até 10% destina-se exclusivamente à cobertura dos custos operacionais de gestão logística da Contratada, **não estando nela incluídos os tributos incidentes sobre o faturamento**, os quais devem ser destacados ou acrescidos de modo que o reembolso seja integral (valor líquido do desembolso).

**Pelo exposto, indaga-se:** Está correto o entendimento de que as despesas com alimentação serão devidamente ressarcidas e que a taxa de 10% não engloba os tributos incidentes sobre a nota fiscal de reembolso, conforme previsto no item 1.13.1? Caso a Administração entenda que os tributos devem ser absorvidos pelos 10%, como pretende garantir que a Contratada não incorra em prejuízo financeiro, visto que a carga tributária média sobre o faturamento de serviços frequentemente excede esse patamar?”

**Resposta ao item 3:** Não procede a alegação de ambiguidade ou risco de desequilíbrio econômico-financeiro decorrente da previsão constante do Item 1.13.1 do Termo de Referência e da Cláusula 7.1.1 da Minuta Contratual. Inicialmente, cumpre esclarecer que a taxa administrativa de até 10% prevista no Item 1.13.1 incide sobre os custos de logística efetivamente comprovados (passagens, hospedagem, fretes e demais despesas autorizadas), quando houver necessidade de deslocamento para execução dos serviços fora da sede, no Brasil. Tal taxa possui natureza de remuneração pela gestão administrativa da logística — compreendendo atividades como cotação, reserva, emissão, intermediação, organização operacional e prestação de contas — e tem como finalidade evitar cobranças desproporcionais sobre despesas acessórias.

A Cláusula 7.1.1 da Minuta Contratual, por sua vez, refere-se ao valor global da contratação quanto aos serviços e fornecimentos ordinários do objeto, não havendo incompatibilidade normativa entre os dispositivos.

#### **Quanto à inclusão da alimentação:**

As despesas com alimentação deverão obedecer a legislação trabalhista vigente no país, e poderão ser consideradas como parte da logística de deslocamento, desde que:

- vinculadas à execução de serviços fora da sede contratual;
- previamente autorizadas pela Administração;
- devidamente comprovadas mediante documentação fiscal idônea.

Nesses casos, seguirão a mesma sistemática de ressarcimento aplicável às demais despesas logísticas previstas no TR.

#### **Quanto à natureza da taxa administrativa e aos tributos:**

A taxa administrativa de até 10% destina-se à remuneração da gestão logística e incidirá sobre o valor efetivamente comprovado das despesas autorizadas.

No que se refere à incidência tributária, a proposta da licitante deverá observar o regime tributário ao qual esteja submetida, sendo de sua responsabilidade considerar, na formação de sua proposta comercial, os impactos fiscais decorrentes da sistemática contratual adotada.

Não há previsão de destaque ou acréscimo autônomo de tributos além da sistemática estabelecida no edital.

Ressalte-se que:

- A taxa administrativa possui limite máximo, não sendo percentual fixo obrigatório;
- A contratada poderá formular sua proposta considerando sua estrutura de custos e regime fiscal;
- Não há imposição de percentual único que inviabilize a formação de preços exequíveis.

A modelagem adotada observa os princípios do equilíbrio econômico-financeiro, da razoabilidade e da vantajosidade para a Administração, nos termos da Lei nº 14.133/2021.

Não há omissão normativa nem transferência indevida de ônus financeiro.

A referida taxa administrativa de até 10% incide sobre despesas logísticas comprovadas e autorizadas, destinando-se à remuneração da gestão dessas despesas, cabendo à licitante estruturar sua proposta considerando sua realidade tributária e operacional.

#### **“4. DA METODOLOGIA DE FATURAMENTO: DA NECESSÁRIA SEGREGAÇÃO ENTRE SERVIÇOS TÉCNICOS, LOGÍSTICA E SUBCONTRATAÇÃO (ITENS 1.13, 1.15 E 1.8 DO ANEXO A)**

**Contextualização das Divergências de Execução:** O Edital apresenta uma grave indefinição metodológica quanto ao faturamento de despesas que não constituem o esforço técnico direto da Contratada. Enquanto o **Item 1.15.2** e o **Item 1.13.1** preveem taxas administrativas de até 10% sobre subcontratações e logística, o **Item 1.8 do Anexo A** introduz uma regra flagrantemente atípica e tecnicamente imprecisa, ao determinar que despesas (como fretes e seguros) sejam **"convertidas em homem-hora devidamente trabalhadas"**.

**Da Incongruência e do Risco de Desequilíbrio:** Esta metodologia de "conversão" é flagrantemente incorreta e arriscada por três razões fundamentais:

**Distorção Tributária:** Ao converter um reembolso de logística ou um serviço subcontratado em "homem-hora", a Administração transforma uma despesa de ressarcimento em receita de serviço técnico, sujeitando o valor a uma carga tributária (ISS e tributos federais) diversa e, muitas vezes, superior, sem a devida contrapartida de margem.

**Falta de Transparência:** Serviços especializados subcontratados (ex: reparo de aviônicos ou componentes complexos) possuem precificação própria baseada em tabelas de fabricantes ou

oficinas homologadas. Forçar a conversão desses valores para a "tabela de homem-hora" do contrato principal é um artifício contábil que impede a fiscalização clara do gasto e dificulta o controle de saldo contratual.

**Insuficiência da Taxa de 10%:** A taxa administrativa de 10% prevista para gerir subcontractações e logística revela-se meramente simbólica se sobre ela incidirem os tributos de faturamento da nota de serviço, resultando em prejuízo real para a contratada ao gerir despesas em benefício da Administração.

**Questionamento:** Visando a lisura do processo e a correta formulação da proposta, busca-se a confirmação de que:

- **Faturamento Apartado:** Os custos de logística (Item 1.13.1) e subcontractação (Item 1.15.2) serão processados como **reembolsos/verbas destacadas**, faturados pelo valor de face da nota fiscal do fornecedor original acrescido da taxa administrativa, e **não serão convertidos** ou diluídos na tabela de homem-hora do serviço principal;
- **Interpretação do Item 1.8 do Anexo A:** Está correto o entendimento de que a mencionada "conversão em homem-hora" para fretes e seguros é apenas uma métrica de controle de teto orçamentário, mas que o faturamento efetivo obedecerá ao valor real do desembolso, garantindo a neutralidade tributária do reembolso?
- **Natureza da Taxa Administrativa:** A taxa de 10% incidirá sobre o valor bruto da despesa de logística/subcontractação, de modo que a Contratada seja ressarcida de forma apartada pelo custo operacional de gestão sem sofrer decréscimo patrimonial decorrente da carga tributária incidente sobre o faturamento desse reembolso?

**Pelo exposto, indaga-se:** Como a Administração pretende operacionalizar o faturamento de serviços subcontractados de alta especialidade caso o valor de mercado destes exceda a conversão meramente aritmética para horas técnicas, e como garantirá que a taxa de 10% não seja integralmente consumida pelos tributos incidentes sobre a nota fiscal de reembolso?"

**Resposta ao item 4:** A Administração esclarece que a sistemática de faturamento e o modelo de remuneração seguem as seguintes premissas técnicas e jurídicas:

- **Metodologia de Faturamento (Segregação de Custos):** Ratifica-se que os custos de logística (Item 1.13.1) e subcontractação de serviços especializados (Item 1.15.2) não se confundem com a remuneração da mão de obra direta (homem-hora). O faturamento dessas despesas ocorrerá de forma apartada, mediante a apresentação das notas fiscais dos fornecedores originais ou comprovantes de desembolso (valor de face), acrescidos da taxa administrativa de 10%, respeitando-se os limites previstos no Termo de Referência.
- **Incidência da Taxa Administrativa:** A taxa de administração de 10% destina-se a remunerar o esforço logístico e operacional da Contratada na gestão de terceiros e fretes. Conforme o regime de Empreitada por Preço Unitário, a Contratada deve contemplar em sua proposta a incidência tributária sobre seu faturamento bruto, de modo que a taxa administrativa de 10% seja suficiente para cobrir os custos de gestão e os tributos sobre ela incidentes.
- **Operacionalização em Serviços de Alta Especialidade:** Caso um serviço subcontractado de alta especialidade, devidamente autorizado pela fiscalização da CIOPAER, apresente valor de mercado superior à mera conversão aritmética de horas, a Administração priorizará a comprovação do valor de mercado e a necessidade técnica da aeronave (segurança de voo), utilizando a métrica de homem-hora apenas como referencial de abatimento no saldo global do contrato, sem prejuízo ao ressarcimento do valor justo de mercado do serviço especializado."

A administração realizará os pagamentos conforme apresentado no edital, após ateste da realização dos serviços e do fornecimento dos materiais. O pagamento das taxas de administração também serão realizados conforme previsto no edital, de acordo com o respectivo caso. Não há omissão normativa nem transferência indevida de ônus financeiro, que deverá

comprovar os seus custos para fazer jus ao devido recebimento do valor. O contratado em nenhum momento arcará com custos pela contratante, esse entendimento é completamente equivocado.

#### **“5. DO RISCO À SEGURANÇA OPERACIONAL: DA NECESSÁRIA QUALIFICAÇÃO TÉCNICA ESPECÍFICA DA EQUIPE EXECUTORA**

**Contextualização da Lacuna Normativa:** O Termo de Referência é enfático ao exigir, em suas cláusulas gerais, que a contratada disponibilize mão de obra "altamente qualificada e certificada". Todavia, observa-se uma perigosa lacuna nos requisitos de Habilitação Técnica do Edital: não há a exigência de comprovação de experiência mínima individual dos técnicos que atuarão diretamente nos modelos da frota (especialmente as plataformas de alta complexidade tecnológica, como o **H135 T3 Helionix** e o **EC145**).

**Da Afirmação do Risco e da Inviabilidade de "Curva de Aprendizado":** Esta licitante interpreta que a manutenção aeronáutica, por sua natureza de risco intrínseco, não admite a alocação de profissionais generalistas em modelos de asa rotativa tão específicos. Suportar que a manutenção seja realizada por técnicos sem histórico comprovado nos modelos da CIOPAER é assumir um risco inaceitável de falhas catastróficas, incidentes e redução prematura da vida útil de componentes críticos.

A ausência de critérios de avaliação de currículo e comprovantes de experiência para a equipe executora no momento da mobilização fere o princípio da **Eficiência** e o dever de cautela da Administração Pública em relação à segurança de suas tripulações e dos pacientes transportados em missões aeromédicas.

**Questionamento:** Diante da complexidade dos sistemas Helionix e das particularidades dos modelos H135 T3 H e o EC145, esta licitante interpreta que o termo "mão de obra altamente qualificada" contido no TR deve ser obrigatoriamente traduzido na exigência de que:

**Comprovação Prévia:** No ato da mobilização e antes do início de qualquer intervenção, a contratada deverá apresentar à fiscalização da CIOPAER as Licenças de Habilitação Técnica (CHT).

**Experiência Mínima:** A equipe técnica designada deve possuir experiência prática comprovada de, no mínimo, 05 (cinco) anos em manutenção de aeronaves de asas rotativas nos modelos do objeto, visando mitigar erros de diagnóstico e execução, comprovada através de ordem de serviço assinadas pela equipe técnica apresentada;

**Pelo exposto, indaga-se:** Está correto o entendimento de que a Administração exigirá a comprovação rigorosa da qualificação técnica individual para a equipe técnica no momento da submissão da documentação de qualificação técnica da licitação, sob pena de inabilitação por descumprimento de requisito de segurança operacional? Caso a Administração aceite técnicos sem experiência prévia nos modelos específicos, como pretende garantir a segurança de voo e a preservação das garantias de fábrica das aeronaves?"

**Resposta ao item 5:** Não procede a alegação de lacuna normativa quanto à qualificação técnica exigida para execução dos serviços.

O Edital e o Termo de Referência estabelecem requisitos objetivos de habilitação técnica da empresa licitante, em conformidade com os limites previstos na Lei nº 14.133/2021, especialmente no que se refere à vedação de exigências excessivas ou restritivas à competitividade.

A exigência de que a contratada disponibilize "mão de obra altamente qualificada e certificada" deve ser interpretada em consonância com:

- a regulamentação aeronáutica vigente;
- as normas da autoridade de aviação civil competente;
- as exigências de certificação técnica aplicáveis à manutenção de aeronaves.

### **Quanto à comprovação individual de habilitação (CHT):**

No momento da execução contratual e previamente à atuação dos profissionais, será exigida a comprovação de que os técnicos designados:

- possuem as habilitações e licenças técnicas pertinentes e válidas;
- atendem às exigências da regulamentação aeronáutica aplicável;
- estão aptos a atuar nos modelos objeto do contrato.

Tal verificação ocorrerá na fase de execução e fiscalização contratual, como condição para autorização de início das intervenções técnicas.

### **Quanto à exigência de experiência mínima individual de 5 anos nos modelos específicos:**

Não há previsão editalícia de exigência de tempo mínimo de experiência individual previamente fixado (como 5 anos), tampouco de apresentação de ordens de serviço individualizadas para fins de habilitação.

A legislação de licitações não autoriza a imposição de requisitos desproporcionais ou excessivamente restritivos à competitividade, devendo as exigências limitar-se ao necessário para assegurar a execução adequada do objeto.

A segurança operacional será garantida por meio de:

- exigência de habilitação técnica da empresa nos termos da regulamentação aeronáutica;
- comprovação de capacidade técnica operacional compatível com o objeto;
- fiscalização contratual rigorosa;
- observância obrigatória dos manuais do fabricante e das normas técnicas aplicáveis;
- atuação exclusiva de profissionais devidamente licenciados e habilitados.

Ressalte-se que a manutenção aeronáutica não é executada com base em “curva de aprendizado informal”, mas sim sob estrita observância de manuais técnicos, boletins de serviço, diretrizes de aeronavegabilidade e controle de qualidade interno da organização de manutenção certificada.

Isso posto, não será exigida, para fins de habilitação na licitação, comprovação individual prévia de experiência mínima de 5 anos por técnico nos modelos específicos.

Entretanto, será obrigatória, antes do início da execução, a comprovação de que os profissionais indicados possuem as licenças e habilitações técnicas exigidas pela regulamentação aeronáutica aplicável, sob pena de impedimento de atuação.

O modelo adotado preserva:

- a segurança operacional;
- a competitividade do certame;
- a legalidade das exigências;
- o equilíbrio entre qualificação técnica e ampla participação.

### **“6. DA COMPROVAÇÃO DE EXPERIÊNCIA EM INSPEÇÕES DE ALTA COMPLEXIDADE (LONGO PRAZO)**

**Contextualização e Risco Técnico:** Considerando a possibilidade de renovação contratual por até 10 (dez) anos, conforme facultado pela nova Lei de Licitações, a seleção da contratada deve pautar-se pela excelência técnica absoluta. A mera apresentação de atestados de capacidade técnica genéricos é insuficiente para garantir que a licitante possui expertise real em intervenções de alta complexidade (grandes inspeções/inspeções pesadas) nos modelos **H135 T3 Helionix e EC145**.

Esta licitante interpreta que, para um vínculo decenal que envolve a preservação de ativos de alto valor e vidas humanas, a Administração deve exigir, obrigatoriamente e em foro de diligência, a comprovação de experiência demonstrada através dos atestados de capacidade técnica em

*inspeções de alta complexidade mediante a apresentação de Ordens de Serviço (OS) efetivamente executadas e encerradas. Entendemos que apenas a OS detalha o escopo técnico realizado, permitindo aferir se a empresa possui histórico em manutenções estruturais e de grandes componentes, indo além da manutenção de linha rotineira.*

**Questionamento:** *Está correto o entendimento de que, dada a complexidade técnica e a longevidade do contrato, a Administração exigirá, para fins de qualificação, em foro de diligência, a comprovação de experiência em inspeções de alta complexidade nos modelos da frota por meio de Ordens de Serviço detalhadas, visando mitigar riscos de inexecução técnica em intervenções pesadas ao longo dos 10 anos de vigência?*

*Caso a Administração aceite apenas atestados genéricos, como pretende garantir que a contratada possui domínio técnico para as grandes inspeções previstas nos manuais dos fabricantes?"*

**Resposta ao item 6:** O edital estabelece critérios objetivos de habilitação técnica, em conformidade com os parâmetros fixados na Lei nº 14.133/2021, os quais delimitam as exigências ao estritamente necessário para demonstrar a capacidade da licitante de executar o objeto.

A legislação permite à Administração exigir atestados de capacidade técnica que comprovem a execução de serviços compatíveis com o objeto da contratação, vedando, contudo, a imposição de exigências excessivas ou restritivas à competitividade, como a obrigatoriedade de apresentação de documentação operacional interna (ex.: Ordens de Serviço detalhadas), salvo quando expressamente prevista no instrumento convocatório.

O Termo de Referência já delimita o escopo técnico do objeto, incluindo manutenções compatíveis com os níveis e intervenções previstas nos manuais dos fabricantes.

Assim, os atestados de capacidade técnica exigidos deverão demonstrar experiência compatível com:

- a natureza dos serviços;
- o porte e complexidade das aeronaves;
- o tipo de intervenção contratada.

Caso haja necessidade de esclarecimento quanto ao conteúdo dos atestados apresentados, a Administração poderá promover diligência, nos termos da legislação vigente, para confirmar a veracidade e a compatibilidade técnica das informações, sem que isso implique criação de requisito novo não previsto no edital.

Quanto a possibilidade de prorrogação contratual, esta não altera os requisitos de habilitação inicialmente fixados. Eventual renovação está condicionada:

- ao desempenho satisfatório da contratada;
- à vantajosidade para a Administração;
- à manutenção das condições de habilitação;
- ao interesse público devidamente justificado.

Não se pode presumir vínculo decenal automático, tampouco utilizar essa possibilidade como fundamento para ampliar exigências além do que a lei autoriza.

A segurança técnica das intervenções de maior complexidade será assegurada por meio de:

- comprovação de capacidade técnica compatível na fase de habilitação;
- exigência de cumprimento rigoroso dos manuais dos fabricantes e diretrizes de aeronavegabilidade;
- fiscalização técnica permanente do contrato;
- possibilidade de aplicação de sanções e até rescisão contratual em caso de inexecução.

#### **“7. DA DUALIDADE DO ITEM 12.12.2: DO RISCO DE INTERFERÊNCIA E PARALISIA OPERACIONAL NAS BASES DA CIOPAER/CE**

**Contextualização da Dualidade Interpretativa:** O Item 12.12.2 do Termo de Referência estabelece uma condição de dualidade que colide frontalmente com a exigência de estrutura física própria da contratada. Ao sugerir a possibilidade de execução ou suporte nas dependências da Contratante, este item entra em conflito com a obrigação de a Contratada manter hangar e oficinas homologadas na Região Metropolitana de Fortaleza (RMF).

**Da Afirmação do Risco à Operação e ao Erário:** Esta licitante interpreta que a manutenção dessa dualidade é **extremamente arriscada e operacionalmente incorreta**. A permissividade contida no Item 12.12.2 induz à interpretação de que licitantes desprovidas de hangaragem própria poderiam utilizar as bases operacionais da CIOPAER (Fortaleza, Sobral ou Juazeiro) como "oficina de linha", o que acarreta riscos críticos:

**Obstrução das Bases:** As bases da CIOPAER são unidades operacionais de pronto emprego, e não pátios de manutenção de grande porte. A ocupação do espaço físico para manutenções complexas ou de longo prazo impede a mobilização de aeronaves em missões de urgência, resgates e transporte de órgãos.

**Risco Patrimonial e de Seguro:** A execução de serviços pesados por pessoal terceirizado dentro das instalações do Estado gera uma zona cinzenta de responsabilidade civil em caso de incidentes (incêndios, danos a outras aeronaves no pátio, etc.), podendo inclusive invalidar as apólices de seguro das aeronaves da frota.

**Atrativo para "Empresas de Papel":** A dualidade do item 12.12.2 reduz o rigor da barreira de entrada, permitindo que empresas sem infraestrutura local ganhem o certame contando com o "uso precário" das instalações da CIOPAER, o que invariavelmente levará a atrasos e à indisponibilidade da frota.

**Questionamento e Direcionamento de Interpretação:** Diante desta flagrante antinomia, esta licitante interpreta que o **Item 12.12.2 deve ter caráter meramente excepcional e restrito a intervenções de emergência em trânsito**, não servindo de escusa para a ausência de hangaragem e oficina técnica própria da contratada na RMF.

**Pelo exposto, indaga-se:** Está correto o entendimento de que a Administração não permitirá a ocupação de seus hangares operacionais para a realização de manutenções programadas, grandes inspeções ou serviços que exijam permanência prolongada da aeronave em solo, sendo obrigatória a remoção da aeronave para as instalações homologadas da Contratada?

Confirmam que a existência da faculdade contida no Item 12.12.2 **não desonera** a contratada da obrigação de comprovar estrutura física própria e independente, sob pena de ser considerada empresa inidônea por incapacidade operacional imediata?"

**Resposta ao item 7:** Não procede a alegação de antinomia entre o Item 12.12.2 e a exigência de que a contratada possua estrutura física própria e homologada na Região Metropolitana de Fortaleza (RMF). O edital é claro ao exigir que a empresa vencedora disponha de hangaragem e instalações técnicas adequadas e devidamente certificadas, condição indispensável para a execução regular das manutenções programadas, inspeções de maior porte e intervenções estruturais.

O Item 12.12.2 não afasta tal obrigação, tampouco autoriza a utilização irrestrita das bases operacionais da CIOPAER como oficina permanente da contratada. Não há autorização para:

- realização de grandes inspeções programadas nas dependências da Administração;
- permanência prolongada de aeronaves para manutenção pesada;
- substituição da estrutura própria da contratada pela infraestrutura da CIOPAER.

#### **Quanto à obrigatoriedade de estrutura própria:**

Confirma-se que a faculdade prevista no Item 12.12.2:

- não desonera a contratada da obrigação de comprovar infraestrutura própria e adequada;

- não reduz os requisitos de habilitação técnica;
- não flexibiliza as exigências de capacidade operacional estabelecidas no edital.

A empresa deverá demonstrar, na fase de habilitação, que possui condições materiais e técnicas para executar o objeto contratado em suas próprias instalações, sob pena de inabilitação.

Logo, está correto o entendimento de que:

- As manutenções programadas, inspeções de grande porte e serviços que demandem permanência prolongada deverão ser executados nas instalações homologadas da contratada;
- O Item 12.12.2 possui caráter excepcional e não substitui a exigência de estrutura própria;
- A ausência de capacidade operacional compatível implicará inabilitação ou responsabilização contratual.

A Administração está vinculada às previsões contidas no edital, garantindo ainda a conformidade com a Lei nº 14.133/2021. Qualquer eventual descumprimento por parte da contratada será devidamente responsabilizada conforme a previsão legal.

#### **“8. DA INVIABILIDADE TÉCNICO-OPERACIONAL DO PRAZO DE EXECUÇÃO (ITEM 2.6 DO TR)**

**Contextualização da Inexequibilidade:** O Item 2.6 do Termo de Referência estabelece um prazo máximo de **05 (cinco) dias corridos** para a execução de manutenções programadas, contados a partir da entrega da aeronave ou do acionamento. Embora tal prazo possa ser aplicável a manutenções de linha ou inspeções menores (ex: 50h ou 100h), ele é **flagrantemente inexequível** para manutenções programadas de maior complexidade previstas neste TR.

**Da Afirmação do Risco e da Realidade Técnica:** Esta licitante interpreta que a imposição de um prazo fixo e exíguo de 5 dias para todas as manutenções programadas ignora os manuais dos fabricantes (Airbus) e os protocolos de segurança aeronáutica. Grandes inspeções (como as de 600h/24m, 800h/36m, 1000h/36m ou inspeções anuais/bienais Ex: 1, 2, 8 e 12 anos) exigem:

*Abertura extensiva de painéis e limpeza detalhada;*

*Ensaio Não Destrutivos (NDT) que demandam tempo de resposta laboratorial;*

*Cura de selantes e adesivos que possuem tempos técnicos mínimos de 24h a 48h;*

*Testes de solo e voos de experiência (Check Flights) que dependem de condições meteorológicas.*

*Entre outros serviços subcontratados que independem da contratada.*

*Tentar comprimir tais atividades em 5 dias induz ao erro humano por fadiga ou pressa excessiva, elevando o risco de incidentes e comprometendo a segurança das tripulações da CIOPAER. Além disso, a manutenção de um prazo irrealista sujeita a contratada a multas inevitáveis, desequilibrando a equação econômico-financeira do contrato.*

*Diante da complexidade técnica do objeto, esta licitante interpreta que o prazo para manutenções programadas deve ser compatível com o escopo de cada inspeção, sendo o prazo de 30 (trinta) dias o padrão mínimo razoável para intervenções de maior vulto.*

**Pelo exposto, indaga-se:** Está correto o entendimento de que a Administração procederá à retificação do Item 2.6, prevendo que o prazo de execução será definido em cronograma técnico de comum acordo para cada Ordem de Serviço, adotando-se o prazo de **30 (trinta) dias** como referência para manutenções programadas de maior complexidade?

*Caso a Administração mantenha o prazo de 5 dias para todos os casos, como pretende garantir que os protocolos de segurança dos fabricantes sejam integralmente seguidos sem que haja atropelo dos tempos técnicos de cura e testes obrigatórios?”*

**Resposta ao item 8:** O prazo estabelecido no edital foi definido com base em parâmetros técnicos compatíveis com a natureza dos serviços ordinariamente demandados no âmbito

contratual, considerando o histórico operacional da frota e a necessidade de assegurar a continuidade das atividades aéreas.

A Administração não exige — nem admitirá — que sejam suprimidos protocolos técnicos, tempos mínimos de cura, ensaios não destrutivos (NDT), testes obrigatórios ou quaisquer etapas previstas nos manuais do fabricante ou na regulamentação aeronáutica.

A execução deverá, obrigatoriamente, respeitar:

- os manuais técnicos aplicáveis;
- as diretrizes de aeronavegabilidade;
- os procedimentos de segurança operacional;
- as boas práticas de manutenção aeronáutica.

Nos casos em que a natureza da intervenção justificar prazo superior ao inicialmente estimado, a situação será analisada tecnicamente no âmbito da Ordem de Serviço, podendo haver adequação do cronograma, desde que devidamente fundamentada.

O edital já contempla mecanismos para tratamento de situações específicas, não sendo necessária a fixação prévia e automática de prazo único de 30 (trinta) dias para todas as manutenções programadas de maior vulto.

Quanto ao risco de penalidades, estas não são aplicadas de forma automática nem dissociada da análise concreta do caso.

Eventuais atrasos serão avaliados à luz de:

- justificativas técnicas formalmente apresentadas;
- comprovação de causas não imputáveis à contratada;
- circunstâncias operacionais específicas.

O regime contratual observa os princípios da proporcionalidade e do equilíbrio econômico-financeiro, conforme previsto na Lei nº 14.133/2021.

#### **“9. DA CLASSIFICAÇÃO DOS NÍVEIS DE MANUTENÇÃO (1º E 2º NÍVEIS): DELIMITAÇÃO DE ESCOPO E EXCLUSÕES**

**Contextualização da Ambiguidade Técnica:** O Termo de Referência define que o objeto contempla serviços de manutenção de 1º e 2º níveis para célula e motores. No entanto, o documento não apresenta um glossário técnico ou uma tabela de tarefas que defina, sob a ótica da CIOPAER, onde encerra o 2º nível e onde se inicia o 3º nível (geralmente associado a Overhaul, intervenções profundas em grandes componentes e reparos estruturais complexos).

**Da Afirmação da Insegurança de Escopo:** Esta licitante interpreta que a ausência de uma distinção clara entre os níveis de intervenção representa um risco elevado de conflito na execução contratual. A manutenção de aeronaves de alta tecnologia, como o H135 e o EC145, possui fronteiras técnicas muito bem definidas pelos fabricantes entre "Manutenção de Campo/Base" (1º e 2º níveis) e "Manutenção de Parque/Oficina de Grandes Reparos" (3º nível).

Interpreta-se, portanto, que qualquer tarefa classificada nos Manuais de Manutenção (AMM/MSM) como de competência de centros de reparo estrutural ou revisões de oficinas de motores (Engine Overhaul) está **formalmente excluída** deste contrato, não podendo ser exigida sob o valor do homem-hora padrão.

**Questionamento e Direcionamento de Interpretação:** Visando a exata compreensão do objeto e a formulação de uma proposta comercial que não contemple custos de infraestrutura de 3º nível, busca-se a confirmação de que:

**Escopo Restritivo:** Estão excluídas deste contrato todas as intervenções classificadas pelos fabricantes como de 3º nível ou de competência exclusiva de centros de revisão geral (Overhaul) e grandes reparos estruturais;

**Procedimento para Excedentes:** Caso uma inspeção de 2º nível identifique uma discrepância que exija reparo de 3º nível, tal serviço será objeto de processo administrativo distinto, não sendo obrigação da Contratada executá-lo nos moldes deste edital.

**Pelo exposto, indaga-se:** Está correto o entendimento de que o escopo limita-se estritamente às tarefas de manutenção de linha e base (1º e 2º níveis), estando as intervenções de 3º nível fora da abrangência deste certame? Qual a fonte técnica que embasa tal classificação em níveis?”

**Resposta ao item 9:** Não procede a alegação de insegurança quanto ao escopo contratual. O objeto da presente contratação está expressamente delimitado no Termo de Referência e seus anexos, os quais especificam os serviços de manutenção de 1º e 2º níveis aplicáveis à célula e aos motores das aeronaves da frota.

A classificação adotada observa a sistemática consagrada na manutenção aeronáutica, conforme definida:

- nos manuais de manutenção dos fabricantes (AMM, MSM, CMM e documentos correlatos);
- na regulamentação aeronáutica aplicável;
- nas práticas consolidadas de manutenção de campo e base.

Está correto o entendimento de que o presente contrato não contempla intervenções classificadas como de 3º nível. Tais intervenções, quando necessárias, não integram o escopo desta contratação.

Ressalte-se, inclusive, que a Administração já possui contratações específicas para manutenção de 3º nível diretamente junto aos representantes exclusivos dos fabricantes, justamente para garantir aderência técnica, preservação de garantias e conformidade regulatória.

Quanto à identificação de necessidade de 3º nível durante inspeções, caso, no curso de uma inspeção de 1º ou 2º nível, seja identificada discrepância que demande intervenção típica de 3º nível:

- o serviço não será executado no âmbito deste contrato;
- a situação será formalmente comunicada à fiscalização;
- será adotado o procedimento administrativo adequado para encaminhamento ao fornecedor especializado competente.

Não haverá exigência de execução de serviços de 3º nível sob o valor de homem-hora previsto neste edital. A delimitação entre níveis de manutenção decorre da própria documentação técnica dos fabricantes das aeronaves e motores.

Fortaleza, 27 de fevereiro de 2026.

Antônio Lincoln Araújo Batista – Ten Cel QOPM  
Integrante da CIOPAER  
M.F.: 151.836-1-6

Marcus Vinícius Costa Saraiva – Cel PM  
Coordenador da CIOPAER  
M.F.: 300.039-7-7