



PODER JUDICIÁRIO DO ESTADO DO PIAUÍ
SEÇÃO DE COMPRAS - SECCOM

Pça Des. Edgard Nogueira s/n - Bairro Cabral - Centro Cívico - CEP 64000-830
 Teresina - PI - www.tjpi.jus.br

Termo de Referência Nº 30/2023 - PJPI/TJPI/PRESIDENCIA/SEAD/DEPMATPAT/SECCOM

TERMO DE REFERÊNCIA nº 30/2023

CONTRATAÇÃO DE SERVIÇOS DE LOCAÇÃO DE AERONAVES COM DISPONIBILIDADE DE PILOTO

PROC. SEI Nº 23.0.000007658-9

1. FUNDAMENTO LEGAL:

1.1. Legislação Federal/Nacional: Lei nº 14.133/2021; Lei Complementar nº 123/2006 e subsidiariamente, Lei nº 8.078/1990 e outras normas aplicáveis ao objeto deste certame.

1.2. Instrução Normativa SEGES/ME nº 65, de 7 de julho de 2021 que dispõe sobre o procedimento administrativo para a realização de pesquisa de preços para aquisição de bens e contratação de serviços em geral, no âmbito da administração pública federal direta, autárquica e fundacional.

1.3. Resolução nº 247/2021, que Institui a Política de Governança das Contratações Públicas, o Programa Permanente de Capacitação dos Servidores e a Política de Gestão de Riscos, no âmbito do Poder Judiciário do Estado do Piauí.

1.4. Instrução Normativa nº 58/2022 do Ministério da Economia e em conformidade com a determinação constante no Ofício-Circular Nº 118/2020 - PJPI/TJPI/PRESIDENCIA/SECGER (1695573)

1.5. Sistema de Registro de Preços - Seção V do Capítulo X, dos Instrumentos Auxiliares da Lei nº 14.133/2021.

1.6. Portaria nº 1/2023 - PJPI/TJPI/SECPRE - Regula os processos de compras de bens e de contratações de serviços no âmbito do Tribunal de Justiça do Estado do Piauí

1.7. A licitante deverá se credenciar no sítio www.comprasgovernamentais.gov.br, sistema “Pregão Eletrônico”, para participar da Licitação.

2. OBJETO:

2.1. Contratação de **empresa de serviços de locação de aeronaves** para atender as demandas do Tribunal de Justiça do Piauí e de suas respectivas Unidades, nos termos da tabela abaixo, conforme condições e exigências estabelecidas neste instrumento.

GRUPO ÚNICO				
ITEM	DESCRIÇÃO/ESPECIFICAÇÃO	IDENTIFICAÇÃO CATSER	UNIDADE DE MEDIDA	QUANTIDADE
1	Aeronave bimotora turbo hélice com fabricação continuada ou similar pressurizada com QTU, Velocidade Mínima de Cruzeiro: 350 km/h. Potência mínima de 550 SHP, capacidade mínima de 02 (dois) tripulantes e 05 (cinco) passageiros, homologada na categoria TPX e inclusa nas especificações operativas (EO) da mesma. Certificado de Aeronavegabilidade comprovando a propriedade da Aeronave.	3174	Horas/Voo	261

	Navegação via satélite, homologada para voo em regras de voos por instrumentos (VFR/IFR). Custo de piloto, combustível, manutenção, hangaragem, taxas aeroportuárias e todos os custos incidentes a cargo da empresa Contratada. Quilometragem mínima por trecho: 200km			
2	Pernoite da Aeronave bimotora turbo hélice com fabricação continuada ou similar pressurizada com QTU. Potência mínima de 550 SHP, capacidade mínima de 02 (dois) tripulantes e 05 (cinco) passageiros. Tarifas aeroportuárias de permanência, atendimento de suporte em hangares fora da base operacional (Teresina), suporte de tripulação em auxílio À navegação, fonte externa GPU, serviço de limpeza QTU e despesa de pernoite da tripulação a cargo da empresa Contratada.	3174	Serviço/por ocorrência	24

2.2. O quantitativo a ser eventualmente adquirido, durante a vigência da Ata de Registro de Preço, será solicitado pelo setor demandante e controlado pela Superintendência de Licitação e Contratos, que se resguarda no direito de recusar a prestação de serviço que estiver em desconformidade com as especificações deste Termo de Referência ou quando estiver sem saldo.

2.3. A Prestação de serviços de de locação de aeronaves, visa necessidade evidente de se proporcionar mais agilidade e segurança presidencial para as atividades junto às comarcas do interior.

2.4. Opta-se pela adoção do Sistema de Registro de Preços com fulcro do Sistema de Registro de Preços - Seção V do Capítulo X, dos Instrumentos Auxiliares da Lei nº 14.133/2021, considerando-se:

2.4.1. quando for mais conveniente a aquisição de bens com previsão de entregas parceladas ou contratação de serviços remunerados por unidade de medida, por quantidade de horas de serviço ou em regime de tarefa e;

2.4.2. quando, pela natureza do objeto, não for possível definir previamente o quantitativo a ser demandado pela administração.

2.5. O critério de julgamento das propostas é o MENOR PREÇO GLOBAL.

2.6. O custo estimado total da contratação terá caráter sigiloso, na busca da proposta mais vantajosa para a Administração, conforme art. 24 da Lei 14.133/2021, conforme Pesquisa de Preços Nº 133/2023.

2.7. Trata-se de serviço comum, de caráter continuado e sem fornecimento de mão de obra em regime de dedicação exclusiva, a ser contratado mediante licitação, na modalidade pregão Eletrônico, pelo Sistema de Registro de Preços.

2.8. Os serviços a serem contratados enquadram-se nos pressupostos do Decreto nº 9.507, de 21 de setembro de 2018, não se constituindo em quaisquer das atividades, previstas no art. 3º do aludido decreto, cuja execução indireta é vedada.

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

3. JUSTIFICATIVA:

3.1. Como é de conhecimento público, o Poder Judiciário Nacional está sofrendo profundas transformações para adequar e manter o alto nível de qualidade na prestação dos seus serviços ao jurisdicionados. Neste sentido, e considerando a Estratégia Nacional do Poder Judiciário, implementada pela Resolução nº 325/2020, o Plano Estratégico do Tribunal de Justiça do Estado do Piauí contempla entre os seus objetivos estratégicos, destacando-se, nesse caso, a Agilidade e Produtividade na Prestação Jurisdicional e o Fortalecimento da Relação Institucional do Judiciário com a Sociedade.

3.2. Dentro deste contexto, a fim de implantar tais mudanças no Poder Judiciário do Piauí, torna-se importante a melhor utilização do tempo para fins de consecução do objetivo organizacional macro.

Levando-se em consideração a alta quantidade de comarcas no interior do Estado do Piauí e a grande dificuldade de locomoção, em tempo hábil, por vezes dificulta a aproximação in loco da Alta Gestão com as comarcas do interior, a fim de manter parcerias, ouvir anseios das macrorregiões e visualizar mudanças e melhorias para as comarcas como um todo.

3.3. Inobstante, cita-se ainda que a contratação de uma empresa especializada na prestação de serviços de táxi aéreo proporcionará mais agilidade e segurança presidencial para as atividades junto às comarcas do interior, sem prejudicar o bom andamento da gestão executada na capital, haja vista a melhoria na trafegabilidade com a contratação.

3.4. O Estado do Piauí está localizado possui um território da ordem de 251.529 km², com uma extensão de uma extremidade a outra da ordem de mais de 1.300 Km. Possui ainda em média, 92 (noventa e duas) comarcas no interior do estado e ainda 33 (trinta e três) cidades agregadas por outras comarcas para a prestação jurisdicional. Tal amplitude torna o acesso aos locais mais longínquos um desafio, pois além do perigo encontrado nas rodovias, temos áreas de difícil acesso e a distância entre municípios que torna inviável sua visita apenas por terra, pois demanda grandes deslocamentos, inviabilizando a ida, nesses locais, dos Excelentíssimos Senhores Desembargadores Presidente, bem como as autoridades da Alta Gestão, os quais precisam levar desenvolvimento e executar projetos nos mais longínquos rincões do Estado, com fins de melhoria na prestação jurisdicional no Estado do Piauí.

3.5. Para tanto visando atender às necessidades de deslocamento aéreo das autoridades retro citadas, necessário se faz, a contratação de empresa especializada em serviços de Táxi Aéreo, tendo em vista, o fato de que se pretende, através de tal ato, sanar os transtornos causados pela falta de transportes aéreos, os quais se tornam de total relevância para atender às necessidades do Tribunal de Justiça do Estado do Piauí. A aeronave será utilizada impreterivelmente de acordo com as necessidades existentes, e com a devida coordenação da Secretaria Geral, aos municípios onde haja perfeitas condições de pouso e decolagem, tendo como justificativa o deslocamento em serviço e em caráter de urgência, ou no caso de agendas intempestivas das autoridades.

3.6. A devida contratação se justifica ainda pela premente necessidade de deslocamentos rápidos dos representantes do Poder Judiciário do Estado em cumprimento às agendas de suma importância para a administração pública estadual. Tal utilização da aeronave no apoio às diversas missões do Governo do Estado gerará para a população piauiense, além das vantagens elencadas acima, uma expectativa de resposta ao atendimento das diversas situações exigidas de forma diferenciada, quer seja pela rapidez, versatilidade ou ainda pela grande quantidade de regiões a serem assistidas, significando proporcionar à sociedade um atendimento digno de seus anseios e necessidades.

3.7. O atendimento ao objeto em tela se mostra ainda relevante, vez que, facilitará o traslado às regiões mais distantes e remotas, em um curto espaço de tempo, dando assim, maior abrangência e eficácia às ações, não sendo então, em determinados casos, o transporte terrestre, o meio de locomoção mais adequado para as situações e atividades que precisam ser atendidas de pronto, pois dependendo da localidade a ser visitada, leva-se quase um dia para chegar ao local, mais um dia para retornar, havendo ainda um desgaste físico aos ocupantes do veículo e considerável perda de tempo, além dos riscos rodoviários provocados não só pela distância, como pelas condições de trafegabilidade.

3.8. Ressalta-se que apesar de haver o transporte através de rodovias, a contratação de empresa de táxi aéreo pode trazer inúmeros benefícios, levando em consideração a particularidade do órgão:

3.8.1. Em algumas situações específicas, o táxi aéreo é a opção mais rápida e eficiente para o deslocamento da Alta Gestão, principalmente para comarcas mais distantes da capital;

3.8.2. Em casos de emergências ou situações urgentes, o táxi aéreo é a opção mais adequada para garantir a chegada rápida ao local necessário;

3.8.3. Em relação a segurança, o táxi aéreo pode ser uma opção mais segura em comparação com outras formas de transporte, especialmente para distâncias mais longes da capital, onde há constatação de grandes problemas nas rodovias do estado.

3.8.4. Nesta linha, cita-se que o Estado do Piauí possui dimensões continentais e o Chefe do Poder Judiciário, em face da capilaridade das Unidades Judiciárias, precisa se deslocar com celeridade para locais distantes mais de 900 (novecentos quilômetros, a exemplo das Comarcas de Gilbués e de Corrente, razão pela qual o transporte aéreo apresenta-se como efetivo e necessário, vez que, além dessas atribuições

institucionais, o Presidente do TJ-PI tem um rol de atribuições administrativas robusto e, portanto, não lhe permite ficar 02 (dois) ou 03 (três) dias em deslocamentos para as cidades do interior.

3.8.5. Desta forma assevera-se que o transporte aéreo, em hipótese alguma, configura-se como luxo, pelo contrário, diante da situação que exige um gestor dinâmico e com celeridade no processo decisório, utilizar de um transporte célere e, ao mesmo tempo, econômico, considerando todas as variáveis controláveis e incontroláveis, é, de fato, denotar zelo no trato da coisa e, de igual modo, prezar pela qualidade dos dispêndios das verbas destinadas à manutenção e apoio deste Poder Judiciário.

3.9. O método utilizado para a obtenção da quantidade do serviço a ser registrada, levando em **consideração ser a primeira contratação deste órgão para o objeto em tela, portanto sem embasamento histórico disponível**, tomou por base os municípios do Estado do Piauí que se distanciam em mais de 200km da capital, levando em consideração as distâncias disponíveis em <http://www.distanciasentrecidades.com/estado-piaui>. Refinando essa busca, identificou-se os aeródromos disponíveis e ativos para pouso de aeronave bimotora turbo hélice, disponível em <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aerodromos/lista-de-aerodromos-civis-cadastrados>. Com esses dois dados compilados, a Alta Gestão definiu o número de visitas máximas às macrorregiões do Estado por ano, com o objetivo de buscar melhorias na prestação jurisdicional. Por fim, calculou-se a quilometragem total demandada para a presente contratação, transformada posteriormente em horas de voo, conforme cálculo no **item 5.1.4**.

3.10. Por fim, a fundamentação para a presente contratação encontra embasamento nos Estudos Preliminares N° 84/2023 - PJPI/TJPI/PRESIDENCIA/SEAD/DEPMATPAT/SECCOM.

4. DOTAÇÃO ORÇAMENTÁRIA

4.1. A disponibilidade financeira e orçamentária para atendimento da atividade elencada encontra-se no Despacho N° 40432/2023 - PJPI/TJPI/PRESIDENCIA/SOF/CEORC (4204136), na forma que segue:

Serviços de locação de aeronaves com disponibilidade de piloto para atender as necessidades de transporte do Chefe do Poder Judiciário Estadual	
Unidade Orçamentária: Fonte:	04101 - Tribunal de Justiça 500 - Recursos Não Vinculados de Impostos
Ação Orçamentária: Classificação Funcional Progr.: Natureza da Despesa:	2864 - Custeio das Unidades Administrativas e Judiciárias - 1º Grau de Jurisdição 02.061.0015.2864 339039 - Outros Serviços de Terceiros - Pessoa Jurídica
Ação Orçamentária: Classificação Funcional Progr.: Natureza da Despesa:	2865 - Custeio das Unidades Administrativas e Judiciárias - 2º Grau de Jurisdição 02.061.0015.2865 339039 - Outros Serviços de Terceiros - Pessoa Jurídica

5. REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO

5.1. DA CONVERSÃO DE QUILOMETROS PARA HORAS/VOO:

5.1.1. A solicitação foi elaborada em quilômetros, a qual, outros órgãos federais e unidades da federação, utilizam a medida de distância para contratação de aeronaves (foi identificado como exemplo o Estado do Piauí que adota a quilometragem como unidade de medida), defendendo que seria mais econômica e que gera menos divergência entre os valores, pois a distância será sempre a mesma cobrada por trecho, o que não ocorre com a cobrança por hora/voo, pois este último depende da velocidade e posição do vento, além das condições do tempo, tais como chuva, tempestades, ventos fortes; situações em que o piloto tem que desviar a rota para não oferecer risco aos passageiros e tripulação, ou seja, um mesmo trecho em condições normais, levaria até 45% menos tempo do que em condições adversas, pois a própria velocidade da aeronave nem sempre pode ser mantida, conforme o clima que se apresente.

5.1.2. Esta, então, seria opção de contratação a partir de então. Considerando que a última Decisão da Corte de Contas não reconheceu como legal a contratação por quilometragem percorrida, o que determina

que a Administração opte pela contratação de horas/voo, necessitando converter para o mesmo parâmetro a solicitação, visando uma real estimativa.

5.1.3. Apesar de não ser identificado na legislação a determinação a utilização de horas/voo como parâmetro único e mais viável para contratação de serviços de táxi aéreo, sabe-se que a ANAC geralmente se refere ao parâmetro de horas/voo quando trata de aviação, mas mantém manuais e os treinamentos de pilotos proporcionam as medidas de conversão, inclusive entre km/hora e hora/voo.

5.1.4. Assim, a conversão foi realizada conforme instruções, dividindo-se o quantitativo total de km/voo percorridos pela velocidade mínima de cruzeiro de cada aeronave, conforme abaixo demonstrado:

Tipo de Aeronave	Velocidade Mínima de Cruzeiro	Quilometragem Percorrida	Cálculo	Total de Horas Convertidas
Bimotora Turbo hélice com capacidade mínima de 02 (dois) tripulantes e 05 (cinco) passageiros	350 km/h	91.424 km	Km/Velocidade	261*

*Valor aproximado.

Condição	Distância Por Trecho	Aeronave	Unid	Quantidade	Horas/Voo
Até 05 (cinco) passageiros, deslocamentos intermunicipais	Acima de 200km	Bimotor Turbo Hélice	Km	91.424	261

- **Condição:** representa a relação quantidade de passageiros e a qualidade da pista de pouso, que em alguns casos não possui asfalto ou não tem uma amplitude suficiente para determinadas aeronaves. Sempre em condições normais e quando satisfizer a condição, podendo ser suprida com outra aeronave desde que a conveniência e a necessidade do serviço a justifique.
- **Distância por trecho:** representa a relação custo-benefício quanto à velocidade de deslocamento, conforto durante a viagem e o atendimento às necessidades de abastecimento pelas características da aeronave.
- **Aeronave:** indica o tipo de aeronave conforme motorização, nas quais, pelas suas características técnicas de fábrica, independente do fabricante, oferecem itens de segurança, conforto e trafegabilidade entre curtas e longas distâncias de acordo com a necessidade.

6. DAS ESPECIFICAÇÕES E DA DESCRIÇÃO DOS SERVIÇOS

6.1. A empresa contratada será responsável por fornecer 01 (piloto) e 01 (tripulante) e deverá ser executado em conformidade com as especificações constantes neste instrumento, mediante execução direta, sob o regime de empreitada por preço unitário.

6.2. Será prestado o serviço de transporte aéreo, com disponibilização de aeronave com especificações, no mínimo, indicadas abaixo:

6.2.1. Aeronave Bimotora turbo hélice com fabricação continuada ou similar pressurizada com QTU. Potência mínima de 550 SHP, capacidade mínima de 02 (dois) tripulantes e 05 (cinco) passageiros, homologada na categoria TPX e inclusa nas especificações operativas (EO) da mesma. Certificado de Aeronavegabilidade comprovando a propriedade da Aeronave. Navegação via satélite, homologada para voo em regras de voos por instrumentos (VFR/IFR). Custo de piloto, combustível, manutenção,

hangaragem, taxas aeroportuárias e todos os custos incidentes a cargo da empresa Contratada. Quilometragem mínima por trecho: 200km.

6.3. Além disso, será pago ao contratado o serviço de pernoite, por demanda, conforme especificado abaixo:

6.3.1. Pernoite da Aeronave bimotora turbo hélice com fabricação continuada ou similar pressurizada com QTU. Potência mínima de 550 SHP, capacidade mínima de 02 (dois) tripulantes e 05 (cinco) passageiros.

6.3.1.1. Não estão inclusa no pernoite da aeronave as tarifas aeroportuárias de permanência, atendimento de suporte em hangares fora da base operacional (Teresina), suporte de tripulação em auxílio a navegação, fonte externa GPU, serviço de limpeza QTU e despesa de pernoite da tripulação, que ficaram a cargo da empresa Contratada.

6.4. A empresa contratada deverá possuir as seguintes exigências mínimas para prestação dos serviços, conforme legislação vigente:

6.4.1. Registro ou inscrição na Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, em plena validade, na modalidade Táxi aéreo;

6.4.2. Portaria de autorização para funcionamento, fornecida pelo Comando da Aeronáutica, Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), na modalidade Táxi aéreo;

6.4.3. Certificado de aéreo de navegabilidade;

6.4.4. Certificado de Matrícula.

6.4.5. Certificado de Inspeção Anual de Manutenção - FIAM/DIAM;

6.4.6. Licença de Estação;

6.4.7. Cobertura securitária exigida pela ANAC, inclusive com seguro total de casco, responsabilidade civil de passageiros e contra terceiros;

6.4.8. Comprovação de vínculo empregatício de seus tripulantes; e

6.4.9. Comprovação de aptidão para a prestação dos serviços com as características compatíveis com o objeto desta contratação.

6.5. Considerando que o objeto a ser contratado consiste em serviço de natureza continuada, o contrato poderá ter prazo de vigência de 12 (doze) meses, podendo se estender por mais de um exercício financeiro, prorrogável por iguais e sucessivos períodos até o limite de 5 (cinco) anos, nos termos do art. 106, da Lei 14.133/2021.

6.6. Em face das necessidades elencadas quanto ao deslocamento rápido das autoridades representantes do poder Judiciário e ainda pela necessidade de segurança institucional, torna-se extremamente necessário que empresa contratada se enquadre na Portaria Operacional (Decisão) da ANAC e possua Certificado de Empresa de Transporte Aéreo (certificado ETA), e que as aeronaves estejam com toda documentação e registros atuais junto a ANAC e INFRAERO, além do recolhimento de taxas em dias. Além da devida comprovação junto aos órgãos de controle da situação de pagamentos dos direitos trabalhistas e operacionais atinentes à profissão ligadas intrinsecamente ao serviço de táxi aéreo.

6.7. Deve ser considerado o trecho voado de ida e volta, uma vez que os custos operacionais serão considerados para tal execução dos serviços, mesmo que a aeronave apenas se desloque para deixar os passageiros, uma vez que devemos proteger o Estado de qualquer entendimento divergente sobre enriquecimento ilícito por não pagar o trecho de volta.

6.8. A área de cobertura da aeronave deverá compreender os Municípios relacionados onde possuem pista de pouso, conforme tabela abaixo, retirada do site da ANAC (<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aerodromos/lista-de-aerodromos-civis-cadastrados>) e resumida para o Estado do Piauí:

QTD	MUNICÍPIO	DISTÂNCIA DA CAPITAL	DISTÂNCIA IDA E VOLTA
1	SANTA FILOMENA	996 Km	1992 Km
2	CORRENTE	876 Km	1752 Km
3	MONTE ALEGRE DO PIAUÍ	790 Km	1580 Km

4	GILBUÉS	767 Km	1534 Km
5	CURIMATÁ	747 Km	1494 Km
6	BOM JESUS	638 Km	1276 Km
7	CURRAIS	615 Km	1230 Km
8	PALMEIRA DO PIAUÍ	607 Km	1214 Km
9	BAIXA GRANDE DO RIBEIRO	589 Km	1178 Km
10	RIBEIRO GONÇALVES	566 Km	1132 Km
11	ALVORADA DO GURGUÉIA	545 Km	1090 Km
12	SÃO RAIMUNDO NONATO	523 Km	1046 Km
13	PAULISTANA	462 Km	924 Km
14	URUÇUÍ	459 Km	918 Km
15	SÃO JOÃO DO PIAUÍ	456 Km	912 Km
16	PAES LANDIM	419 Km	838 Km
17	FRONTEIRAS	411 Km	822 Km
18	CANTO DO BURITI	409 Km	818 Km
19	SEBASTIÃO LEAL	407 Km	814 Km
20	SEBASTIÃO LEAL	407 Km	814 Km
21	GUADALUPE	352 Km	704 Km
22	PARNAÍBA	340 Km	680 Km
23	PICOS	315 Km	630 Km
24	BURITI DOS LOPES	302 Km	604 Km
25	COCAL	290 Km	580 Km
26	OEIRAS	283 Km	566 Km
27	LUZILÂNDIA	251 Km	502 Km
28	FLORIANO	248 Km	496 Km
29	SÃO MIGUEL DO TAPUIO	226 Km	452 Km
30	VALENÇA DO PIAUÍ	217 Km	434 Km
31	MORRO DO CHAPÉU DO PIAUÍ	209 Km	418 Km
32	PIRACURUCA	209 Km	418 Km

6.9. A aeronave deverá operar na área de cobertura e permanecerá baseada na cidade de Teresina/PI.

6.10. O Plano de Voo e as rotas serão definidos de acordo ao cronograma de utilização da aeronave e as demandas serão repassadas à contratada em uma antecedência mínima de 48 (quarenta e oito) horas, e em casos de urgências e/ou emergências, de 24 (vinte e quatro) horas.

6.11. Considerando a necessidade de prestação dos serviços de forma continuada, objetiva-se que a presente contratação é contínua, conforme legislação vigente explicadas abaixo:

6.11.1. A Instrução Normativa nº 05, de 25 de maio de 2017, do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão, em seu art. 15, estabelece que os serviços prestados de forma contínua são *"aqueles que, pela sua essencialidade, visam atender à necessidade pública de forma permanente e contínua, por mais de um exercício financeiro, assegurando a integridade do patrimônio público ou o funcionamento das atividades finalísticas do órgão ou entidade, de modo que sua interrupção possa comprometer a prestação de um serviço público ou o cumprimento da missão institucional."*

6.11.2. Em regra, são passíveis de terceirização as atividades materiais acessórias, instrumentais ou complementares aos assuntos que constituem área de competência legal do órgão ou entidade, nos termos balizados pela mencionada Instrução.

6.11.3. Conforme art. 106, da Lei nº 14.133/2021, que discorre que a *"administração poderá celebrar contratos com prazo de até 5 (cinco) anos nas hipóteses de serviços e fornecimentos contínuos"*.

6.11.4. As situações e atividades que precisam ser atendidas de pronto, além das questões de segurança institucional é de responsabilidade do Poder Judiciário e exige atuação permanente das Autoridades e do Chefe do Poder na tomada de decisão e resolução de tais problemas. Considerando-se, portanto, que a interrupção das ações e participação de tais autoridades por indisponibilidade de transporte e de equipamentos adequados comprometerá a continuidade da atividades-fim do Tribunal de Justiça do Estado do Piauí, que é primar pela prestação jurisdicional a todos.

7. DA EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS:

7.1. Os serviços deverão ter execução em dias e horários determinados pelas autorizações de voo, devendo ser obedecido o disposto na legislação trabalhista, inclusive a emanada do Ministério do Trabalho e a relativa à Medicina e Segurança do Trabalho, e quanto à jornada de trabalho individual dos pilotos as disposições da Lei no 7.183, de 5 de abril de 1984 (Regula o exercício da Profissão de Aeronauta, e dá outras providências) e suas alterações ou legislação equivalente aplicável e em vigência.

7.2. Dos critérios para prestação dos serviços:

7.2.1. A execução dos serviços de transporte aéreo obedecerá às normas da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica, as recomendações de segurança da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, e os Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBAC e Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica - RBHA, bem como às normas para habilitação dos Pilotos disciplinadas pela Portaria nº 90/GC-5 de 20.03.2001 do Ministério da Aeronáutica.

7.2.2. A aeronave deverá ser disponibilizada em perfeitas condições de voo, com Tripulação, combustível, com seguro obrigatório aeronáutico - RETA, seguro de casco, nas especificações definidas neste Termo de Referência.

7.2.3. As aeronaves que por ventura venham ser utilizadas pela contratada deverão ser de operação da empresa prestadora do serviço, que deve possuir capacidade legal e técnica segundo as leis e normas vigentes que regulamentam o transporte de taxi aéreo (RBAC 135) e que deverá ser comprovada através de Certificado de Matrícula (CM), Certificados de Aeronavegabilidade (C.A) e Especificações Operativas (E.O).

7.2.4. A Contratada deverá manter logística de reabastecimento móvel de forma a suprir a autonomia de voo da aeronave nas ações estabelecidas pelo Operador (Contratante).

7.2.5. A Secretaria Geral, mediante Ordem de Decolagem assinada pelo Excelentíssimo Senhor Presidente do Tribunal de Justiça do Estado do Piauí, informará ao Comandante da Aeronave o período do serviços, local a que se destina, horário de saída, previsão de chegada e relação dos passageiros.

7.2.6. Antes da utilização da aeronave a Contratada deverá proceder a vistoria técnica no equipamento, de forma a constatar sua adequação ao uso de acordo com as exigências do Edital e seus anexos, assim como na legislação aplicada aos serviços de transporte aéreo.

7.2.7. A Contratada se obriga a 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;

7.2.8. Os custos de operação da aeronave, tais como Piloto, Mecânico, combustível, seguros, taxas aeroportuárias, despesas decorrentes dos deslocamentos, tais como diárias e estadas da equipe e demais despesas que possam incidir na prestação dos serviços serão de responsabilidade da Contratada, em conformidade com o estabelecido neste termo.

7.2.9. A Contratada se obriga a arcar com todas as despesas resultantes de tripulação, comissária, taxas aeroportuárias ou qualquer outro tipo de taxa, realizadas em locais homologados (aeroportos, hangares, públicos ou privados), durante as operações de pousos e decolagens da aeronave, programando-se antecipadamente diante das Autorizações de Voo emitidas;

7.2.10. A manutenção preventiva e corretiva da aeronave correrá por conta da Contratada, devendo a execução desses serviços atender aos requisitos de operação e manutenção estabelecida pela legislação

aeronáutica em vigor.

7.2.11. O percurso do traslado a ser considerado, para efeito de faturamento, se refere ao percurso de ida e volta;

7.2.12. A contratada deverá indicar um telefone que possa ser acionado 24 horas, todos os dias da semana, para solução de eventuais problemas relativos ao contrato, indicando o preposto para acionamento e representação perante a Administração;

7.2.13. Os meios de transportes devem possuir obrigatoriamente seguro contra riscos e acidentes;

7.2.14. A empresa deverá zelar pela limpeza interna e externa do meio de transporte;

7.2.15. A empresa deverá assegurar socorro imediato, ou substituição do meio de transporte em caso de acidente ou defeito que impeça o cumprimento da atividade programada.

7.2.16. A Contratada deve atender à solicitação para realizar os voos, com saída e chegada no aeroporto de Teresina - Senador Petrônio Portela, ou em outra pista localizada no município de Teresina, Estado do Piauí.

7.2.17. Os serviços serão prestados no Estado do Piauí conforme item 6.8., e em conformidade com as necessidades da Secretaria Geral, devendo a aeronave estar pronta no local a ser indicado pela Contratante como base no aeroporto Senador Petrônio Portela na cidade de Teresina - PI, em plenas condições de voo, no prazo não superior a 01 (uma) hora, contados a partir da emissão da Ordem de Serviço/Ordem de Decolagem, salvo em caso de fenômeno da natureza que possa impossibilitar o cumprimento do prazo, desde que comunicado o fato a Administração.

7.2.18. Em hipótese alguma será pago traslado para a aeronave contratada, ou seja, os voos contratados iniciarão a contagem da hora a partir do local indicado pela Contratante como base o aeroporto Senador Petrônio Portela na cidade de Teresina - PI.

8. DO SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL

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

8.1.1. Classe I - Passageiro e respectivas bagagens de mão;

8.1.2. Classe II - Tripulantes;

8.1.3. Classe III - Pessoas e bens no solo;

8.1.4. Classe IV - Colisão ou abalroamento; e

8.1.5. Classe V - Cargas e bagagens despachadas.

8.2. Com relação às Classes I e II, o seguro deve ser proporcional à quantidade de assentos, em conformidade com o disposto no art. 128, II do CBAer.

8.3. É obrigatório o seguro Classe V para aeronave que opere na Categoria Serviço de Transporte Aéreo Público Não-Regular.

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

9. DO OPERADOR DA AERONAVE

9.1. Em conformidade com a seção 135.25 do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135) o detentor de certificado somente pode operar uma aeronave segundo este Regulamento se essa aeronave: (a) for registrada como aeronave civil no Registro Aeronáutico Brasileiro e transporte um certificado de aeronavegabilidade apropriado e válido, emitido segundo os RBAC aplicáveis, e (b) estiver em condições aeronavegáveis e atender aos requisitos aplicáveis de aeronavegabilidade dos RBAC, inclusive aqueles relativos à identificação e equipamentos.

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

10. DAS OPERAÇÕES POR DEMANDA COM AS AERONAVES

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

10.1.1. Um piloto em comando somente pode consentir que um voo prossiga para um aeródromo onde ele pretende pousar sob as condições referidas no item 10.1 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.

10.2. Em conformidade com a seção nº 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.

10.3. 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.

10.4. 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.

10.5. 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 lâmpadas ou candeeiros, seu uso deve ser aprovado pela ANAC.

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

10.7. 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 base principal de operações ou de sua base principal de manutenção, o detentor de certificado deve prover comunicação escrita de suas intenções à ANAC.

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

10.9. 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).

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

10.10.1. 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."*

10.11. 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).

10.12. 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.

11. DAS CONDIÇÕES DE VOO EM IFR (*instrument flight rules*) OU VFR (*visual flight rules*)

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

11.2. 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.

11.3. 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.

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

11.5. 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.

11.6. 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.

11.7. 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 (a1) desta seção indicar que as condições atmosféricas do aeródromo estão nos mínimos ou acima dos mínimos para aproximação IFR aprovados para ele.

11.8. Em conformidade com a seção 135.225 do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), Se o piloto já tiver iniciado o segmento final de uma aproximação por instrumentos, cumprindo o previsto pelo parágrafo (b) desta seção, e for informado de que as condições atmosféricas caíram abaixo dos mínimos, então o piloto pode continuar a aproximação e o pouso pode ser feito se as duas condições abaixo forem atendidas: a informação meteorológica mais recente tiver sido recebida pelo piloto quando a aeronave estiver em uma das seguintes fases da aproximação e o piloto julgar, ao atingir a altitude mínima de descida fixada no procedimento (MDA ou DA/DH), que as reais condições atmosféricas são pelo menos iguais aos mínimos estabelecidos para o procedimento sendo executado.

11.9. 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.

11.10. 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.

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

aprovado em funcionamento e que sua utilização esteja autorizada pelas especificações operativas apropriadas.

12. DO SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL (SGSO)

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

12.2. 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.

12.3. 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.

12.4. 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.

12.5. 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.

12.6. 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.

12.7. 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.

12.8. 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.

13. DA QUALIFICAÇÃO MÍNIMA DA TRIPULAÇÃO E PESSOAL DE SOLO

13.1. 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 (a1) desta seção e o certificado de habilitação técnica, todos válidos e compatíveis com a atividade sendo desenvolvida; possuir um CMA válido e compatível com a atividade sendo desenvolvida e for vinculado ao detentor de certificado, com contrato de trabalho de acordo com a legislação trabalhista vigente.

13.2. 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. 158da Lei n° 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

13.3. Em conformidade com a seção 135.242 do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil n° 135 (RBAC n° 135), cada tripulante, quando solicitado, deve apresentar à fiscalização da ANAC os documentos requeridos pelo parágrafo (a)(2) desta seção.

13.4. Em conformidade com a seção 135.242 do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil n° 135 (RBAC n° 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 n° 61.

13.5. Em conformidade com a seção 135.242 do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil n° 135 (RBAC n° 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.

13.6. Em conformidade com a seção 135.243 do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil n° 135 (RBAC n° 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.

13.7. Em conformidade com a seção 135.243 do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil n° 135 (RBAC n° 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, válido; 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.

13.8. Em conformidade com a seção 135.245 do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil n° 135 (RBAC n° 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.

13.9. Em conformidade com a seção 135.245 do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil n° 135 (RBAC n° 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.

13.10. Em conformidade com a seção 135.247 do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil n° 135 (RBAC n° 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 n° 61.

13.11. Em conformidade com a seção 135.293 do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil n° 135 (RBAC n° 135), o detentor de certificado somente pode utilizar uma pessoa como piloto e uma pessoa somente pode trabalhar como piloto em um voo se, dentro dos 12 meses calendáricos precedendo esse voo, esse piloto tiver sido aprovado em um exame, oral ou escrito, aplicado por um servidor designado pela ANAC

ou por um piloto examinador credenciado sobre os conhecimentos do piloto nas áreas arroladas nesta seção.

13.12. 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.

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

13.14. 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 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.

13.15. 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 ovião 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 requeridos a um piloto comercial com qualificação IFR e, se aplicável, qualificado no particular tipo de aeronave.

13.16. 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.

13.17. 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:/or 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.

14. DO LIVRO DE BORDO

14.1. 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.

14.2. 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.

14.3. 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.

14.4. 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.

14.5. 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.

14.6. 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.

14.7. O registro dos 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.

14.8. 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.

15. VALIDADE DA PROPOSTA:

15.1. As propostas deverão ter validade mínima de 60 (sessenta) dias corridos, a contar da data de apresentação.

16. DAS OBRIGAÇÕES DA CONTRATADA

Além das obrigações resultantes da observância da Lei 14.133/21 e demais constantes deste, a **CONTRATADA** deverá:

16.1. Cumprir todas as obrigações constantes neste Termo de Referência, seus anexos e sua proposta, assumindo como exclusivamente seus os riscos e as despesas decorrentes da boa e perfeita execução do objeto e, ainda:

16.2. Fornecer o objeto da contratação de acordo o prazo estabelecido no Contrato e/ou na Ordem de Serviço, a contar do seu recebimento, juntamente com a Nota de Empenho, conforme o estabelecido no Termo de Referência;

16.3. Assinar o Contrato Administrativo/Ordem de Serviço e retirar a Nota de Empenho no prazo de 48 (quarenta e oito horas), a partir da comunicação por parte do Contratante que poderá ser feita via telefonema, correspondência ou correio eletrônico.

16.4. Substituir, reparar ou corrigir, às suas expensas, no prazo fixado neste Termo de Referência, o serviço com avarias ou defeitos.

16.5. Manter, durante toda a execução do contrato, em compatibilidade com as obrigações por ela assumidas, as mesmas condições de habilitação e qualificação exigidas no processo de aquisição, conforme estabelece o art. 92, XVI da Lei nº 14.133/21.

16.6. Responder satisfatoriamente qualquer questionamento do representante do TJPI, inerentes ao objeto da contratação, no prazo máximo de 03 (três) dias úteis, ressalvados os casos de urgência, nos quais este Tribunal poderá solicitar resposta no prazo máximo de 24(vinte e quatro) horas;

16.7. Responder por quaisquer danos ou prejuízos causados ao patrimônio do CONTRATANTE ou a terceiros, por seus empregados durante a execução do Contrato;

16.8. Assumir total responsabilidade por quaisquer acidentes de que seus empregados venham a ser vítimas nas dependências do Contratante;

16.9. Manter os contatos com o CONTRATANTE sempre por escrito, ressalvados os entendimentos verbais determinados pela urgência na execução do Contrato que, posteriormente, devem sempre ser confirmados por escrito, dentro de até 72 (setenta e duas) horas, a contar da data de contato;

16.10. Aceitar, nas mesmas condições contratuais, os acréscimos ou supressões que se fizerem necessários de até 25% (vinte e cinco por cento), do valor inicial do contrato;

16.11. Arcar com o pagamento de todas as despesas decorrentes do fornecimento do objeto, incluindo as despesas definidas em leis sociais, trabalhistas, comerciais, tributárias e previdenciárias, impostos e todos os custos, insumos e demais obrigações legais, inclusive todas as despesas que onerem, direta ou indiretamente, o objeto ora contratado, não cabendo, pois, quaisquer reivindicações da CONTRATADA, a título de revisão de preço ou reembolso.

16.12. Prestar todos os esclarecimentos que forem solicitados pelo Tribunal de Justiça do Piauí, devendo ainda atender prontamente as reclamações.

16.13. Não transferir a outrem, o objeto do Contrato.

16.14. A CONTRATADA fica obrigada a disponibilizar o(s) número(s) do(s) telefone(s) da empresa ou do responsável, para atendimento dos chamados da CONTRATANTE, para solução do problema demandado, em caso de reclamações.

16.15. Comunicar ao Contratante, com antecedência de 48 (quarenta e oito) horas os motivos que eventualmente impossibilitem o fornecimento do objeto no prazo estipulado, nos casos em que houver impedimento justificado para funcionamento normal de suas atividades, sob a pena de sofrer as sanções da Lei 14.133/21;

6.17. O CONTRATADO é obrigado a cumprir as exigências de reserva de cargos prevista em lei, bem como em outras normas específicas, para pessoa com deficiência, para reabilitado da Previdência Social e para aprendiz.

16.16. Vincular-se ao que dispõe a lei nº 8.078, de 11/09/90 (Código de Proteção de Defesa do Consumidor).

16.17. São expressamente vedadas à CONTRATADA:

16.17.1. A contratação de servidor pertencente ao quadro de pessoal do TJ/PI, durante o período de fornecimento do serviço.

16.17.2. É VEDADO à contratada, sob qualquer hipótese, transportar servidor ou qualquer outra autoridade sem a expressa autorização da Secretaria Geral ou da própria pessoa do Excelentíssimo Senhor Presidente do Tribunal de Justiça do Estado do Piauí, bem como em condições adversas das contratuais, sob pena de glosa do pagamento relativa à execução de serviços irregular.

16.18. Antes da utilização da aeronave a Contratada deverá proceder a vistoria técnica no equipamento, de forma a constatar sua adequação ao uso de acordo com as exigências do Edital e seus anexos, assim como na legislação aplicada aos serviços de transporte aéreo.

16.19. A Contratada se obriga a 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;

16.20. Os custos de operação da aeronave, tais como Piloto, Mecânico, combustível, seguros, taxas aeroportuárias, despesas decorrentes dos deslocamentos, tais como diárias e estadas da equipe e demais despesas que possam incidir na prestação dos serviços serão de responsabilidade da Contratada, em conformidade com o estabelecido neste termo.

16.21. A Contratada se obriga a arcar com todas as despesas resultantes de tripulação, comissária, taxas aeroportuárias ou qualquer outro tipo de taxa, realizadas em locais homologados (aerportos, hangares, públicos ou privados), durante as operações de pousos e decolagens da aeronave, programando-se antecipadamente diante das Autorizações de Voo emitidas;

16.22. A manutenção preventiva e corretiva da aeronave correrá por conta da Contratada, devendo a execução desses serviços atender aos requisitos de operação e manutenção estabelecida pela legislação aeronáutica em vigor.

16.23. O percurso do traslado a ser considerado, para efeito de faturamento, se refere ao percurso de ida e volta;

16.24. A contratada deverá indicar um telefone que possa ser acionado 24 horas, todos os dias da semana, para solução de eventuais problemas relativos ao contrato, indicando o preposto para acionamento e representação perante a Administração;

16.25. Os meios de transportes devem possuir obrigatoriamente seguro contra riscos e acidentes;

16.26. A empresa deverá zelar pela limpeza interna e externa do meio de transporte;

16.27. A empresa deverá assegurar socorro imediato, ou substituição do meio de transporte em caso de acidente ou defeito que impeça o cumprimento da atividade programada.

16.28. A Contratada deve atender à solicitação para realizar os voos, com saída e chegada no aeroporto de Teresina - Senador Petrônio Portela, ou em outra pista localizada no município de Teresina, Estado do Piauí;

16.29. A Contratada deverá registrar a confirmação do voo por escrito ou por e-mail oficialmente repassado pela Administração, até 01 (uma) hora após o recebimento da ordem de serviço, indicando o prefixo da aeronave, o percurso, o horário programado e o local de decolagem;

16.30. Os funcionários da Contratada, disponibilizados para atendimento do Contrato, deverão obrigatoriamente possuir a certificação de capacitação para execução dos serviços nos termos da legislação vigente, especialmente o piloto de aeronave, o que será amplamente fiscalizado pela Administração, que poderá, a qualquer tempo, solicitar documentos comprobatórios durante a execução do contrato;

16.31. Sob a inteira responsabilidade da Contratada, a tripulação deverá se apresentar para atendimento do Contrato com vestimentas e postura adequados aos serviços, não sendo tolerados: tratamento descortês ou deselegante, intromissão nos assuntos internos, indiscrição mediante o repasse de informações sigilosas que porventura tenham sido ouvidos durante o voo, etc., sujeitando-se os mesmos, garantida a prévia defesa e o contraditório, às sanções administrativas e criminais equivalentes;

16.32. A Contratada deverá atender, pontualmente, aos horários e prazos de voo, de acordo com a ordem de serviço emitida, obedecendo as normas da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e as limitações das aeronaves;

16.33. Se, durante o cumprimento de uma programação, a aeronave ficar indisponível, serão consideradas, para efeito de remuneração, apenas as horas-voo correspondentes às etapas totalmente cumpridas da programação. Caso a aeronave não cumpra qualquer etapa da programação, não será computada para pagamento;

16.34. A contratada deve atender às solicitações de comissária realizadas pela contratante, nos termos em que forem antecipadamente informadas;

16.35. A Contratada se obriga a permitir à Contratante submeter a aeronave alocada ao presente Contrato a inspeções periódicas realizadas por empresa de Auditoria Técnica em Segurança de Voo e Assessoria Aeronáutica, conforme o caso e necessidade identificada.

16.36. Pela necessidade de segurança institucional, torna-se extremamente necessário que a empresa contratada comprove se enquadrar na Portaria Operacional (Decisão) da ANAC e possua Certificado de Empresa de Transporte Aéreo – (CHETA), e que as aeronaves estejam com toda documentação e registros atuais junto a ANAC e INFRAERO, além do recolhimento de taxas em dias, o que será amplamente fiscalizado pela Administração.

16.37. 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.

16.38. 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.

16.39. 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.

16.40. 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.

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

16.42. 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.

16.43. 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; ou com qualquer equipamento de combustão em funcionamento (APU, turbina de refrigeração, aquecedor a combustão, etc.).

16.44. 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.

16.45. 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.

16.46. 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.

16.47. 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 11 se houver a bordo um piloto segundo em comando devidamente qualificado na operação e na aeronave.

16.48. 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.

16.49. 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.

16.50. Em conformidade com a seção 135.143 do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), exceto como previsto na seção 135.179, somente é permitido operar uma aeronave segundo este Regulamento se os instrumentos e equipamentos requeridos tiverem sido aprovados e estiverem em condições operáveis.

16.51. Em conformidade com a seção 135.143 do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), exceto se de outra forma especificado pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo - DECEA, as aeronaves que operam sob este Regulamento devem possuir equipamento transponder instalado que atenda aos requisitos de desempenho e de condições ambientais da OTP (TSO)-C74c (Mode A/C), ou de suas revisões posteriores, ou da OTP (TSO)-C112 (ModeS).

16.52. Em conformidade com a seção 135.177 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)(l) deste Regulamento. O requerido no parágrafo 135.177(b)(l)(xviii) deste Regulamento é opcional para aeronaves com capacidade para 19 assentos ou menos.

16.53. 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.

16.54. 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.

16.55. 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.

16.56. 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.

16.57. 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.

16.58. As Aeronaves deverão ter disponível uma tripulação comercial segundo as qualificações mínimas exigidas no item 13 supra deste Termo de Referência, 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.

16.59. 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, combustível, manutenção, hangaragem, taxas aeroportuários, 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.

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

16.61. 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.

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

16.63. Manter os controles técnicos da aeronave atualizados e apresenta-los sempre que solicitados pela Secretaria Geral do TJPI.

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

16.65. Apresentar a área competente da Secretaria Geral, 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.

16.66. 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 da Secretaria Geral do TJPI.

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

16.68. 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.

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

16.70. 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.

16.71. 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).

16.72. 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.

16.73. Manter livro de bordo da(s) aeronave(s) atualizado com a discriminação dos quilômetros e horas voados, e apresentar, sempre que solicitado por representante da Contratante ou pessoa devidamente credenciada por esta.

16.74. 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.

16.75. 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.

16.75.1. 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).

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

16.77. 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.

16.78. 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.

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

16.80. Colocar as aeronaves em perfeitas e adequadas condições de voo, homologadas e licenciadas pelos órgãos aeronáuticos competentes, fornecendo combustíveis, lubrificantes, bem como realizar todas as inspeções, revisões necessárias à operação e manutenção das mesmas;

16.81. Equipar as aeronaves com instrumentos para os voos de acordo com as exigências estabelecidas pelo Departamento de Aviação Civil - DAC.

16.82. 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.

16.83. 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.

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

16.85. Atender ao prazo de substituição das aeronaves estabelecido pelo contratante sujeitando-se, na inobservância, às penalidades previstas na lei e no ato convocatório.

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

16.87. 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.

17. DAS OBRIGAÇÕES DA CONTRATANTE

Além das obrigações resultantes da observância da Lei 14.133/21, o **CONTRATANTE** deverá:

17.1. Acompanhar, atestar e remeter nas notas fiscais/faturas a efetiva entrega do objeto;

17.2. Efetuar o pagamento do fornecimento do serviço, nas condições e preços pactuados, dentro do prazo fixado neste contrato, após a entrega da documentação pelo Fiscal de Contrato ou pela Comissão de fiscalização à SOF ou FERMOJUPI.

17.2.1. Nenhum pagamento será efetuado enquanto houver pendência de liquidação ou qualquer obrigação financeira em virtude de penalidade ou inadimplência;

17.3. Comunicar à CONTRATADA o mais prontamente possível, qualquer anormalidade observada no fornecimento do objeto requisitado, que possa comprometer a tempestividade, a qualidade e a eficácia do uso a que se destina;

17.4. Exigir o cumprimento de todos os compromissos assumidos pela Contratada.

17.5. Fornecer, a qualquer tempo e com a máxima presteza, mediante solicitação escrita da CONTRATADA, informações adicionais, dirimir dúvidas e orientá-la em todos os casos julgados necessários;

17.6. Manter os contatos com a CONTRATADA por escrito, ressalvados os entendimentos verbais determinados pela urgência que, posteriormente, devem ser confirmados por escrito no prazo de até 72 (setenta e duas) horas.

17.7. O Contratante não aceitará, sob nenhum pretexto, transferência de responsabilidade da CONTRATADA para terceiros, sejam fabricantes, representante ou quaisquer outros.

17.8. Permitir acesso dos empregados da contratada às dependências do Palácio da Justiça para entrega do objeto.

17.9. Supervisionar, gerenciar e fiscalizar os procedimentos a serem realizados pela Comissão de Fiscalização ou pelos fiscais de contrato.

17.10. Exigir o afastamento de qualquer funcionário ou preposto da CONTRATADA que venha a causar embaraço ou que adote procedimentos incompatíveis com o exercício das funções que lhe forem atribuídas.

17.11. Aplicar à CONTRATADA as penalidades regulamentares e contratuais.

18. DA MANUTENÇÃO E/OU SUBSTITUIÇÃO DA AERONAVE E DO SEGURO DA AERONAVE

18.1. As aeronaves deverão estar em dia com o programa de inspeções, manutenção preventiva, corretiva e revisões de componentes estabelecidas pelo fabricante (da aeronave, motor, célula, aniônicos), devendo estes serviços serem executados por oficina homologada ou autorizada pela ANAC, assim como atender todos os requisitos de operação e manutenção estabelecidos pela legislação aeronáutica em vigor, principalmente no que se prescreve, mas não se limitando aos Registros Brasileiros de Homologação Aeronáutica (RBHA's)

18.2. Caso a Contratada possua oficina própria, com a indispensável autorização ou homologação para os serviços de manutenção, deverá ser feito a devida comprovação, devendo, na inexistência desta, apresentar contrato de manutenção com oficina autorizada ou homologada pela ANAC.

18.3. A Contratada se obriga a atender as requisições, mesmo durante os períodos em que a aeronave esteja em revisão ou manutenção, devendo substituí-la por outra com a mesma especificação ou superior, mantido o seu valor inicial, bem como no caso da aeronave apresentar qualquer problema que a inviabilize para o voo solicitado, no prazo máximo de 01 (uma) hora, após ter sido cientificada da inviabilidade;

18.4. Em caso de acidente ou incidente aeronáutico que resulte em indisponibilidade definitiva da Aeronave locada, a Contratada terá que substituí-la por especificações deste Termo de Referência, ou por similar, desde que aceito pela Secretaria Geral previsto no Subitem 18.3, a contar da data de indisponibilidade.

18.5. As substituições de que tratam os subitens anteriores serão sem ônus adicional para a Contratante, inclusive relativo ao traslado do helicóptero substituído entre a base operacional da empresa até a base definida pela Contratante na cidade de Teresina/PI.

18.6. A Contratada deverá manter os livros de manutenção e controle da aeronave a disposição do Contratante, sendo que os lançamentos serão realizados por mecânicos habilitados da Contratada.

18.7. Deverá ser realizada pela Contratada a manutenção (mão de obra, peças e equipamentos) que a aeronave necessitar, sem ônus para a Contratante.

18.8. A Contratada deverá entregar a aeronave com seguro aeronáutico de cobertura total, sendo seguro de casco para danos materiais e seguro obrigatório RETA, em conformidade com a legislação vigente, para cobertura dos ocupantes da aeronave, pessoas e bens no solo.

18.9. A cópia autenticada da apólice dos seguros de que trata o subitem 18.8. deverá ser entregue pela Contratada a Contratante, no prazo máximo de 15 (quinze) dias contados da data da assinatura do Contrato.

18.10. Os custos relacionados aos seguros da aeronave são de responsabilidade da Contratada, sem ônus adicional a Contratante.

18.11. 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.

18.12. 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 possuídos e/ou contratados pelo detentor de certificado não pode ser inferior ao conjunto de instalações e recursos para manutenção, manutenção preventiva e alterações requeridas 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.

18.13. 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.

18.14. 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.

18.15. 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.

18.16. 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.

18.17. 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.

18.18. 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.

18.19. 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.

18.20. 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.

18.21. 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.

18.22. 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.

18.23. 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.

18.24. 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

18.25. 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.

18.26. 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.

18.27. 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.

18.28. Ocorrendo a indisponibilidade das aeronaves, por quaisquer razões, a contagem da quilometragem 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.

18.29. Durante as manutenções programadas, caso seja necessário que as aeronaves especificadas permaneçam indisponíveis 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 operacional da empresa.

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

18.31. Em caso de acidente ou incidente aeronáutico[®] que resulte em Indisponibilidade definitiva das aeronaves especificadas nos itens 01 e 03, 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 sua base operacional, e no prazo de 30 (trinta) dias corridos terá que substituírem definitivo por outro do mesmo modelo ofertado na licitação.

18.32. Em caso de acidente com as aeronaves especificadas nos itens 01 e 03 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.

18.33. As substituições de que tratam os itens anteriores serão sem ônus adicional para o Gabinete Militar da Governadoria inclusive relativo ao traslado das aeronaves substituídas entre a sua base operacional até a localidade definida pelo Gabinete Militar da Governadoria.

18.34. 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.

19. MODELO DE FISCALIZAÇÃO E GESTÃO DO CONTRATO

19.1. O contrato deverá ser executado fielmente pelas partes, de acordo com as cláusulas avençadas e as normas da Lei nº 14.133, de 2021, e cada parte responderá pelas consequências de sua inexecução total ou parcial (Lei nº 14.133/2021, art. 115, *caput*).

19.2. Em caso de impedimento, ordem de paralisação ou suspensão do contrato, o cronograma de execução será prorrogado automaticamente pelo tempo correspondente, anotadas tais circunstâncias mediante simples apostila (Lei nº 14.133/2021, art. 115, §5º).

19.3. A execução do contrato deverá ser acompanhada e fiscalizada pelo(s) fiscal(is) do contrato, ou pelos respectivos substitutos (Lei nº 14.133/2021, art. 117, *caput*).

19.4. O fiscal do contrato anotarà em registro próprio todas as ocorrências relacionadas à execução do contrato, determinando o que for necessário para a regularização das faltas ou dos defeitos observados (Lei nº 14.133/2021, art. 117, §1º).

19.5. O fiscal do contrato informará a seus superiores, em tempo hábil para a adoção das medidas convenientes, a situação que demandar decisão ou providência que ultrapasse sua competência (Lei nº 14.133/2021, art. 117, §2º).

19.6. O contratado deverá manter preposto aceito pela Administração no local da obra ou do serviço para representá-lo na execução do contrato. (Lei nº 14.133/2021, art. 118).

19.7. A indicação ou a manutenção do preposto da empresa poderá ser recusada pelo órgão ou entidade, desde que devidamente justificada, devendo a empresa designar outro para o exercício da atividade (IN 5, art. 44, §1º)

19.8. O contratado será obrigado a reparar, corrigir, remover, reconstruir ou substituir, a suas expensas, no total ou em parte, o objeto do contrato em que se verificarem vícios, defeitos ou incorreções resultantes de sua execução ou de materiais nela empregados (Lei nº 14.133/2021, art. 119).

19.9. O contratado será responsável pelos danos causados diretamente à Administração ou a terceiros em razão da execução do contrato, e não excluirá nem reduzirá essa responsabilidade a fiscalização ou o acompanhamento pelo contratante (Lei nº 14.133/2021, art. 120).

19.10. Somente o contratado será responsável pelos encargos trabalhistas, previdenciários, fiscais e comerciais resultantes da execução do contrato (Lei nº 14.133/2021, art. 121, *caput*).

19.11. A inadimplência do contratado em relação aos encargos trabalhistas, fiscais e comerciais não transferirá à Administração a responsabilidade pelo seu pagamento e não poderá onerar o objeto do contrato (Lei nº 14.133/2021, art. 121, §1º).

19.12. As comunicações entre o órgão ou entidade e a contratada devem ser realizadas por escrito sempre que o ato exigir tal formalidade, admitindo-se, excepcionalmente, o uso de mensagem eletrônica para esse fim (IN 5/2017, art. 44, §2º).

19.13. O órgão ou entidade poderá convocar representante da empresa para adoção de providências que devam ser cumpridas de imediato (IN 5/2017, art. 44, §3º).

19.14. Serão exigidos a Certidão Negativa de Débito (CND) relativa a Créditos Tributários Federais e à Dívida Ativa da União, o Certificado de Regularidade do FGTS (CRF) e a Certidão Negativa de Débitos Trabalhistas (CNDT), caso esses documentos não estejam regularizados no SICAF.

19.15. Caberá à Gestão de Contratos do TJ/PI, auxiliada pelo fiscal do contrato, indicado pelo TJ/PI, fiscalizar a execução e controle do contrato, observando-se o exato cumprimento de todas as cláusulas e condições decorrentes do instrumento de contratação, determinando, quando necessário, a regularização de falhas observadas, conforme prevê o art. 117 da Lei nº 14.133/2021.

19.16. No processamento do pagamento, a SGC, através da Seção de Contratos, rejeitará as autorizações de voo que, previamente autorizadas pela Secretaria Geral, não se demonstrarem em consonância com os ditames legais e contratuais, devolvendo-as para regularização e justificativas e glosando as parcelas irregulares, sem prejuízo da apuração de responsabilidade, caso se identifique danos ao erário.

19.17. Nenhuma autorização de voo será considerada regular sem que haja autorização expressa e prévia do Secretário Geral (Gestor do Contrato) ou do Excelentíssimo Senhor Desembargador Presidente do

Tribunal de Justiça do Estado do Piauí, sendo VEDADO o atendimento de voos por solicitação direta de outras autoridades ou dos demais servidores.

19.18. Ao gestor do contrato se resguarda o direito de a qualquer momento verificar as condições de uso e manutenção dos equipamentos, inclusive contratando técnico ou empresa especializada caso necessário.

20. DO CONTROLE E PREMISSAS PARA AUTORIZAÇÃO DE VOO

20.1. Cada aeronave será utilizada impreterivelmente de acordo com as necessidades existentes, e com a devida coordenação e agendamento da Secretaria Geral do TJPI, aos municípios onde haja perfeitas condições de pouso e decolagem, tendo como justificativa o deslocamento em serviço e em caráter de urgência, ou no caso de agendas intempestivas das autoridades, desde que com anuência da Presidência do Tribunal de Justiça do Estado do Piauí, uma vez comprovada a finalidade pública, de acordo com as seguintes condições:

Condição	Distância Por Trecho	Aeronave
Até 05 (cinco) passageiros, deslocamentos intermunicipais	Acima de 200km	Bimotor Turbo Hélice

20.2. O número de passageiros será dimensionado de acordo com a necessidade de segurança, onde serão aplicadas as seguintes regras:

20.2.1. Quando se tratar do Presidente do TJPI, necessita-se do acompanhamento da segurança pessoal aproximada, que geralmente é composta por no mínimo 1 (um) Policial Militar e 1 (um) assessor da autoridade, pois assim atende às doutrinas de segurança institucional previstas para tal situação.

20.2.2. Quando se tratar de outros deslocamentos com autoridades diversas (Corregedor, Governador, Secretários de Estado, etc.) e comitivas, estas serão avaliadas e autorizadas pela chefia da Presidência do TJPI de acordo com atendimento ao interesse público e conveniência.

20.3. A utilização das horas de voo da aeronave será administrada pela Secretaria Geral, na condição de Operador da Aeronave, de acordo com as suas necessidades, dentro dos princípios de economicidade.

20.4. A contagem da horas/voo será efetuada pelo horímetro da aeronave, sendo considerado como tempo de voo a marcação do tempo em horas e décimos de hora, a qual será devidamente registrada no diário de bordo pelo comandante da aeronave.

20.5. O acionamento do horímetro deverá ser automático, estando acoplado a circuitos da aeronave que acionem a partir da auto sustentação da turbina (estabilizada a pressão do óleo da transmissão ou do motor), quando do corte do motor, havendo a redução dos níveis de pressão que o fizeram acionar.

20.6. A Contratante se reserva no direito de realizar a conferência do horímetro de voo da aeronave no início e no final de cada mês para a realização do pagamento dos serviços. Esse trabalho será realizado por profissional indicado que também irá conferir as anotações do diário de bordo. Caso ocorra substituição de horímetro de voo a Contratada deverá reportar no diário de bordo da mesma o serial e o partnumber do equipamento novo e do danificado, comunicando imediatamente à Contratante.

20.7. Caso ocorram problemas técnicos na aeronave que impeçam a continuidade do voo, a contagem das horas será suspensa e retomada após o recebimento formal da aeronave ou de outra com as mesmas especificações no local, onde foi interrompido o voo e para efeitos de remuneração, serão consideradas apenas as horas/voo correspondentes às etapas totalmente cumpridas da programação. Caso a aeronave não cumpra qualquer etapa da programação, não serão computadas horas para pagamento.

20.8. Após o regresso da aeronave deverá ser apresentado à Contratante apresentar cópia do Diário de Bordo, contendo o resumo do voo, as ocorrências e os trechos voados, devidamente assinado pela Contratante

21. DO VALOR DA CONTRATAÇÃO

21.1. O custo estimado da contratação possui caráter sigiloso e será tornado público apenas e imediatamente após o julgamento das propostas.

22. DO PAGAMENTO

22.1. O pagamento obedecerá, para cada fonte diferenciada de recursos, a estrita ordem cronológica das datas de suas exigibilidades, conforme determinado pela IN TCE/PI nº 02/2017 e arts. 25 e 141, da Lei nº 14.133/2021.

22.2. O pagamento será efetuado pela Administração de forma mensal (mediante requerimento de pagamento realizado de forma eletrônica, nos termos da Portaria /TJPI nº 365/2021), em moeda corrente nacional, por Ordem Bancária, (e após a instrução realizada) pelo Fiscal de Contrato ou pela Comissão de Fiscalização, acompanhado dos seguintes documentos:

- a) Requerimento de Pagamento;
- b) Termo de Recebimento Definitivo ou Recibo, devidamente preenchido e assinado;
- c) Apresentação da Nota Fiscal com dados bancários, fatura ou documento equivalente, atestado pelo setor competente;
- d) Cópia do Contrato Administrativo ou da Ordem de Serviço; e
- e) Cópia da Nota de Empenho;
- f) Prova de regularidade perante o Instituto Nacional do Seguro Social – INSS;
- g) Prova de regularidade do FGTS;
- h) Prova de regularidade com a Fazenda Pública Federal, Estadual e Municipal do domicílio ou sede e dívida ativa;
- i) Certidão Negativa de Débitos Trabalhistas; e
- j) Consulta ao Cadastro de Empresas Inidôneas e Suspensas - CEIS.

22.2.1. Para fins de cumprimento do disposto no item 22.2, em consonância com a Portaria/TJPI Nº 365/2021, a contratada deverá utilizar-se da ferramenta de Peticionamento Eletrônico via sistema SEI para a solicitação de pagamento e juntada da documentação necessária, conforme manual disponível no link https://www.tjpi.jus.br/portaltjpi/wp-content/uploads/2021/04/Manual__Peticionamento_tjpi.pdf

22.3. As certidões extraídas do Sistema de Cadastramento Unificado de Fornecedores – SICAF substituirão os documentos relacionados nas letras *f, g, h, i*, que se dará por consulta *ON LINE*, nos termos da [Instrução Normativa nº 03/2018 - SEGES/MPDG](#).

22.4. A Nota Fiscal/Fatura deverá ser emitida pela contratada, obrigatoriamente com o número de inscrição no CNPJ apresentado nos documentos de habilitação e das propostas, não se admitindo Notas Fiscais/Faturas emitidas com outros CNPJ, mesmo aquelas de filiais ou da matriz. As Notas Fiscais deverão conter discriminação idêntica à contida na respectiva Nota de Empenho.

22.5. O pagamento será realizado mediante crédito bancário, de titularidade da CONTRATADA e vinculado ao CNPJ próprio da empresa, não se admitindo, em hipótese alguma, desconto ou cobrança de título na rede bancária.

22.5.1. O banco ao qual pertence à conta da empresa deve ser cadastrado no sistema do Banco Central do Brasil, para que seja possível a compensação bancária, na qual serão creditados os pagamentos a que faz jus a empresa contratada.

22.6. Nenhum pagamento será efetuado enquanto houver pendência de liquidação ou qualquer obrigação financeira em virtude de penalidade ou inadimplência.

22.7. Na existência de erros, omissões ou irregularidades, a documentação será devolvida à contratada, para as correções devidas, passando o novo prazo para pagamento a ser contado a partir da data da apresentação dos documentos exigidos acima.

22.8. Não haverá, em hipótese alguma, pagamento antecipado.

22.9. Nos casos de eventuais atrasos de pagamento, desde que a contratada não tenha concorrido de alguma forma para tanto, incidirão correção monetária e juros moratórios.

22.10. Fica convencionado que a correção monetária e os encargos moratórios serão calculados entre a data do adimplemento da parcela e a do efetivo pagamento da nota fiscal/fatura, com a aplicação da seguinte fórmula:

$$EM = I \times N \times VP$$

Onde:

EM = Encargos moratórios;

N = Número de dias entre a data prevista para o pagamento e a do efetivo pagamento;

VP = Valor da parcela a ser paga.

I = Índice de compensação financeira = 0,00016438, assim apurado:

$I = TX/365$ $I = 0,06/365$ $I = 0,00016438$

TX = Percentual da taxa anual = 6%.

22.11. A correção monetária será calculada com a utilização do índice IPCA do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas - IBGE.

22.12. No caso de atraso na divulgação do IPCA, será pago à contratada a importância calculada pela última variação conhecida, liquidando a diferença correspondente tão logo seja divulgado o índice definitivo.

22.13. Caso o IPCA estabelecido venha a ser extinto ou de qualquer forma não possa mais ser utilizado, será adotado em substituição o que vier a ser determinado pela legislação então em vigor.

22.14. Na ausência de previsão legal quanto ao índice substituto, as partes elegerão novo índice oficial.

22.15. Qualquer atraso ocorrido na apresentação da nota fiscal, ou dos documentos exigidos como condição para pagamento por parte da CONTRATADA importará em prorrogação automática do prazo de vencimento da obrigação do CONTRATANTE.

22.16. Em hipótese alguma será efetuado pagamento:

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

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

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

22.16.4. Não será pago pela Contratante nenhum valor adicional às despesas com diárias de pilotos, pernoite, permanência e hora de espera.

22.16.4.1. Os serviços de pernoite para o objeto em questão contemplam, exemplificativamente, os seguintes elementos: tarifas aeroportuárias de permanência, atendimento de suporte em hangares fora da base operacional (Teresina), suporte de tripulação em auxílio à navegação, fonte externa GPU, serviço de limpeza Q.TU e despesa de pernoite da tripulação.

22.17. Das medidas de faturamento:

22.17.1. O número de quilômetro/voados será a base para a efetivação do pagamento mensal à Contratada.

22.17.2. 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 traslado anterior ao contratado, para conferência e posterior autorização para a emissão da respectiva fatura, que será então encaminhada para pagamento.

22.17.2.1. No prazo citado no subitem 22.17.2 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.

22.17.3. 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.

22.17.4. 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 ao Contratante até o primeiro dia útil do mês seguinte.

22.17.5. O 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.

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

22.17.7. As faturas acompanhadas dos respectivos Boletins de Medição devem ser emitidas para a Contratante e dirigidas à Secretaria Geral - SECGER, que após análise, encaminhará para SGC (Superintendência de Gestão de Contratos) e SOF (Secretaria de Orçamentos e Finanças) para fins de processamento e pagamento.

23. DAS SANÇÕES

23.1. Comete infração administrativa o fornecedor que cometer quaisquer das infrações previstas no art. 155 da Lei nº 14.133, de 2021, quais sejam:

23.1.1. dar causa à inexecução parcial do contrato;

23.1.2. dar causa à inexecução parcial do contrato que cause grave dano à Administração, ao funcionamento dos serviços públicos ou ao interesse coletivo;

23.1.3. dar causa à inexecução total do contrato;

23.1.4. deixar de entregar a documentação exigida para o certame;

23.1.5. não manter a proposta, salvo em decorrência de fato superveniente devidamente justificado;

23.1.6. não celebrar o contrato ou não entregar a documentação exigida para a contratação, quando convocado dentro do prazo de validade de sua proposta;

23.1.7. ensejar o retardamento da execução ou da entrega do objeto da licitação sem motivo justificado;

23.1.8. apresentar declaração ou documentação falsa exigida para o certame ou prestar declaração falsa durante a dispensa eletrônica ou a execução do contrato;

23.1.9. fraudar a dispensa eletrônica ou praticar ato fraudulento na execução do contrato;

23.1.10. comportar-se de modo inidôneo ou cometer fraude de qualquer natureza;

23.1.10.1. Considera-se comportamento inidôneo, entre outros, a declaração falsa quanto às condições de participação, quanto ao enquadramento como ME/EPP ou o conluio entre os fornecedores, em qualquer momento da dispensa, mesmo após o encerramento da fase de lances.

23.1.11. praticar atos ilícitos com vistas a frustrar os objetivos deste certame.

23.1.12. praticar ato lesivo previsto no art. 5º da Lei nº 12.846, de 1º de agosto de 2013.

23.2. O fornecedor que cometer qualquer das infrações discriminadas nos subitens anteriores ficará sujeito, sem prejuízo da responsabilidade civil e criminal, às seguintes sanções:

a) Advertência pela falta do subitem 23.1.1 deste Termo de Referência, quando não se justificar a imposição de penalidade mais grave;

b) Multa

b.1.) Multa moratória de até 15% (quinze por cento) sobre o valor da parcela inadimplida, no caso de atraso injustificado, até o limite de 30 (trinta) dias, tomando por base o Anexo Único;

b.2) Multa compensatória de até 30% (trinta por cento) sobre o valor do contrato, no caso de inexecução total do objeto, configurada após o nonagésimo dia de atraso, tomando por base o Anexo Único;

c) Impedimento de licitar e contratar no âmbito da Administração Pública direta e indireta do ente federativo que tiver aplicado a sanção, pelo prazo máximo de 3 (três) anos, nos casos dos subitens 23.1.2 a 23.1.7 deste Termo de Referência, quando não se justificar a imposição de penalidade mais grave;

d) Declaração de inidoneidade para licitar ou contratar, que impedirá o responsável de licitar ou contratar no âmbito da Administração Pública direta e indireta de todos os entes federativos, pelo prazo mínimo de 3 (três) anos e máximo de 6 (seis) anos, nos casos dos subitens 23.1.8 a 23.1.12, bem como nos demais casos que justifiquem a imposição da penalidade mais grave;

23.3. A aplicação das sanções previstas neste Contrato não exclui, em hipótese alguma, a obrigação de reparação integral do dano causado ao Contratante (art. 156, §9º)

23.4. Todas as sanções previstas neste Contrato poderão ser aplicadas cumulativamente com a multa (art. 156, §7º).

23.4.1. Antes da aplicação da multa será facultada a defesa do interessado no prazo de 15 (quinze) dias úteis, contado da data de sua intimação (art. 157)

23.4.2. Se a multa aplicada e as indenizações cabíveis forem superiores ao valor do pagamento eventualmente devido pelo Contratante ao Contratado, além da perda desse valor, a diferença será descontada da garantia prestada ou será cobrada judicialmente (art. 156, §8º).

23.4.3. Previamente ao encaminhamento à cobrança judicial, a multa poderá ser recolhida administrativamente no prazo máximo de **15 (quinze) dias**, a contar da data do recebimento da comunicação enviada pela autoridade competente.

23.5. A aplicação das sanções realizar-se-á em processo administrativo que assegure o contraditório e a ampla defesa ao Contratado, observando-se o procedimento previsto no **caput** e parágrafos do art. 158 da Lei nº 14.133, de 2021, para as penalidades de impedimento de licitar e contratar e de declaração de inidoneidade para licitar ou contratar.

23.6. Na aplicação das sanções serão considerados (art. 156, §1º) :

a) a natureza e a gravidade da infração cometida;

b) as peculiaridades do caso concreto;

c) as circunstâncias agravantes ou atenuantes;

d) os danos que dela provierem para o Contratante;

e) a implantação ou o aperfeiçoamento de programa de integridade, conforme normas e orientações dos órgãos de controle.

23.7. Os atos previstos como infrações administrativas na Lei nº 14.133, de 2021, ou em outras leis de licitações e contratos da Administração Pública que também sejam tipificados como atos lesivos na Lei nº 12.846, de 2013, serão apurados e julgados conjuntamente, nos mesmos autos, observados o rito procedimental e autoridade competente definidos na referida Lei (art. 159)

23.8. A personalidade jurídica do Contratado poderá ser desconsiderada sempre que utilizada com abuso do direito para facilitar, encobrir ou dissimular a prática dos atos ilícitos previstos neste Contrato ou para provocar confusão patrimonial, e, nesse caso, todos os efeitos das sanções aplicadas à pessoa jurídica serão estendidos aos seus administradores e sócios com poderes de administração, à pessoa jurídica sucessora ou à empresa do mesmo ramo com relação de coligação ou controle, de fato ou de direito, com o Contratado, observados, em todos os casos, o contraditório, a ampla defesa e a obrigatoriedade de análise jurídica prévia (art. 160)

23.9. O Contratante deverá, no prazo máximo 15 (quinze) dias úteis, contado da data de aplicação da sanção, informar e manter atualizados os dados relativos às sanções por ela aplicadas, para fins de publicidade no Cadastro Nacional de Empresas Inidôneas e Suspensas (Ceis) e no Cadastro Nacional de Empresas Punidas (Cnep), instituídos no âmbito do Poder Executivo Federal. (Art. 161)

23.10. As sanções de impedimento de licitar e contratar e declaração de inidoneidade para licitar ou contratar são passíveis de reabilitação na forma do art. 163 da Lei nº 14.133/21.

24. DO REAJUSTE E ALTERAÇÕES:

24.1. O contrato pode ser alterado nos casos previstos nos art.124 da Lei n.º 14.133/2021, desde que haja interesse do TJ/PI, com a apresentação das devidas justificativas.

24.2. Os preços inicialmente contratados são fixos e irremovíveis no prazo de um ano contado da data do orçamento estimado.

24.3. Após o interregno de um ano, e independentemente de pedido do Contratado, os preços iniciais serão reajustados, mediante a aplicação, pelo Contratante, do índice IPCA- IBGE, exclusivamente para as obrigações iniciadas e concluídas após a ocorrência da anualidade.

24.3.1. No caso de reajuste será utilizado o IPCA ou índice setorial, ou específico que venha a ser criado e melhor reflita a variação de preços do mercado.

24.3.2. Nos reajustes subsequentes ao primeiro, o interregno mínimo de um ano será contado a partir dos efeitos financeiros do último reajuste.

24.3.3. No caso de atraso ou não divulgação do índice de reajustamento, o CONTRATANTE pagará à CONTRATADA a importância calculada pela última variação conhecida, liquidando a diferença correspondente tão logo seja divulgado o índice definitivo.

24.3.4. Nas aferições finais, o índice utilizado para reajuste será, obrigatoriamente, o definitivo.

24.3.5. Caso o índice estabelecido para reajustamento venha a ser extinto ou de qualquer forma não possa mais ser utilizado, será adotado, em substituição, o que vier a ser determinado pela legislação então em vigor.

24.3.6. Na ausência de previsão legal quanto ao índice substituto, as partes elegerão novo índice oficial, para reajustamento do preço do valor remanescente, por meio de termo aditivo.

24.4. No caso de reajuste será utilizado o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA ou índice setorial, ou específico que venha a ser criado e melhor reflita a variação de preços do mercado.

24.5. A CONTRATADA é obrigada a aceitar, nas mesmas condições contratuais, os acréscimos ou supressões que se fizerem necessários, **até o limite de 25% (vinte e cinco por cento), do valor inicial atualizado do contrato.**

25. DA EXTINÇÃO CONTRATUAL:

25.1. A **inexecução total ou parcial** deste contrato enseja a sua **rescisão**, sem prejuízo das **sanções e consequências** previstas neste instrumento contratual, na legislação pertinente e em regulamento, conforme disposto nos artigos 137 a 139 da Lei nº 14.133/2021.

25.2. O presente Contrato poderá ser rescindido nas hipóteses previstas no artigo 137 da Lei nº 14.133/2021, com as consequências indicadas no artigo 139 da mesma Lei, sem prejuízo da aplicação das sanções previstas no **Termo de Referência** e neste instrumento contratual.

25.3. Os casos de rescisão contratual serão formalmente motivados, assegurando-se à CONTRATADA o direito ao contraditório e à prévia e ampla defesa.

25.4. A **CONTRATADA reconhece os direitos da CONTRATANTE em caso de rescisão administrativa prevista no art. 137 da Lei nº 14.133/2021**, sem prejuízo das **sanções e consequências** previstas neste instrumento contratual, na legislação pertinente e em regulamento.

25.5. O termo de rescisão, sempre que possível, deverá indicar:

25.5.1. Balanço dos eventos contratuais já cumpridos ou parcialmente cumpridos, atualizado;

25.5.2. Relação dos pagamentos já efetuados e ainda devidos;

25.5.3. Indenizações e multas.

25.6. A **rescisão deste Contrato poderá ser**, conforme artigo 138 da Lei 14.133/2021:

25.6.1. determinada por ato unilateral e escrito da Administração, exceto no caso de descumprimento decorrente de sua própria conduta;

25.6.2. consensual, por acordo entre as partes, por conciliação, por mediação ou por comitê de resolução de disputas, desde que haja interesse da Administração;

25.6.3. determinada por decisão arbitral, em decorrência de cláusula compromissória ou compromisso arbitral, ou por decisão judicial.

25.7. A extinção determinada por ato unilateral da Administração e a extinção consensual deverão ser precedidas de autorização escrita e fundamentada da autoridade competente e reduzidas a termo no respectivo processo.

25.8. Quando a extinção decorrer de culpa exclusiva da Administração, o contratado será ressarcido pelos prejuízos regularmente comprovados que houver sofrido e terá direito a:

- a) devolução da garantia;
- b) pagamentos devidos pela execução do contrato até a data de extinção;
- c) pagamento do custo da desmobilização.

25.9. A extinção determinada por ato unilateral da Administração poderá acarretar, sem prejuízo das sanções previstas nesta Lei, as seguintes consequências:

25.9.1. assunção imediata do objeto do contrato, no estado e local em que se encontrar, por ato próprio da Administração;

25.9.2. ocupação e utilização do local, das instalações, dos equipamentos, do material e do pessoal empregados na execução do contrato e necessários à sua continuidade;

25.9.3. execução da garantia contratual para:

- a) ressarcimento da Administração Pública por prejuízos decorrentes da não execução;
- b) pagamento de verbas trabalhistas, fundiárias e previdenciárias, quando cabível;
- c) pagamento das multas devidas à Administração Pública;
- d) exigência da assunção da execução e da conclusão do objeto do contrato pela seguradora, quando cabível;

25.9.4. retenção dos créditos decorrentes do contrato até o limite dos prejuízos causados à Administração Pública e das multas aplicadas.

25.10. A aplicação das medidas previstas nos itens 25.9.1 e 25.9.2 ficará a critério da Administração, que poderá dar continuidade à obra ou ao serviço por execução direta ou indireta.

25.11. Na hipótese do item 25.9.2, o ato deverá ser precedido de autorização expressa do Presidente do Tribunal de Justiça.

26. DA VIGÊNCIA DOS INSTRUMENTOS

26.1. A Ata de Registro de Preços terá vigência de 12 (doze) meses, a contar da data da publicação do extrato deste instrumento no Diário da Justiça do TJ/PI, prorrogável nos termos do art. 84 da lei 14.133/21.

26.2. O Contrato Administrativo objeto deste Contrato terá vigência de 12 (doze) meses, a contar da data da publicação do extrato deste instrumento no Diário da Justiça do TJ/PI, prorrogável nos termos dos art. 106 e 107 da 14.133/21.

27. DA SUBCONTRATAÇÃO

27.1. Não será admitida a subcontratação do objeto contratual.

28. FORMA E CRITÉRIOS DE SELEÇÃO DO FORNECEDOR

28.1. O fornecedor será selecionado por meio da realização da modalidade de **PREGÃO ELETRÔNICO**, com fundamento na hipótese do arts. 28 e 29, da Lei nº 14.133/2021, sob o critério de **MENOR PREÇO GLOBAL** (art. 33, I).

28.2. Previamente à celebração do contrato, a Administração verificará o eventual descumprimento das condições para contratação, especialmente quanto à existência de sanção que a impeça, mediante a consulta a cadastros informativos oficiais, tais como:

a) SICAF;

b) Cadastro Nacional de Empresas Inidôneas e Suspensas - CEIS, mantido pela Controladoria-Geral da União (www.portaldatransparencia.gov.br/ceis);

c) Cadastro Nacional de Empresas Punidas – CNEP, mantido pela Controladoria-Geral da União (<https://www.portaldatransparencia.gov.br/sancoes/cnep>)

28.3. A consulta aos cadastros será realizada em nome da empresa fornecedora e também de seu sócio majoritário, por força do artigo 12 da Lei nº 8.429, de 1992, que prevê, dentre as sanções impostas ao responsável pela prática de ato de improbidade administrativa, a proibição de contratar com o Poder Público, inclusive por intermédio de pessoa jurídica da qual seja sócio majoritário.

28.4. Caso conste na Consulta de Situação do Fornecedor a existência de Ocorrências Impeditivas Indiretas, o gestor diligenciará para verificar se houve fraude por parte das empresas apontadas no Relatório de Ocorrências Impeditivas Indiretas.

28.5. A tentativa de burla será verificada por meio dos vínculos societários, linhas de fornecimento similares, dentre outros.

28.6. O fornecedor será convocado para manifestação previamente a uma eventual negativa de contratação.

28.7. Caso atendidas as condições para contratação, a habilitação do fornecedor será verificada por meio do SICAF, nos documentos por ele abrangidos.

28.8. É dever do fornecedor manter atualizada a respectiva documentação constante do SICAF, ou encaminhar, quando solicitado pela Administração, a respectiva documentação atualizada.

28.9. Não serão aceitos documentos de habilitação com indicação de CNPJ/CPF diferentes, salvo aqueles legalmente permitidos.

28.10. Se o fornecedor for a matriz, todos os documentos deverão estar em nome da matriz, e se o fornecedor for a filial, todos os documentos deverão estar em nome da filial, exceto para atestados de capacidade técnica, caso exigidos, e no caso daqueles documentos que, pela própria natureza, comprovadamente, forem emitidos somente em nome da matriz.

28.11. Serão aceitos registros de CNPJ de fornecedor matriz e filial com diferenças de números de documentos pertinentes ao CND e ao CRF/FGTS, quando for comprovada a centralização do recolhimento dessas contribuições.

28.12. Para fins de contratação, deverá o fornecedor comprovar os seguintes requisitos de habilitação:

28.13. Habilitação Jurídica

28.13.1. Sociedade empresária, sociedade limitada unipessoal – SLU ou sociedade identificada como empresa individual de responsabilidade limitada - EIRELI: inscrição do ato constitutivo, estatuto ou contrato social no Registro Público de Empresas Mercantis, a cargo da Junta Comercial da respectiva sede, acompanhada de documento comprobatório de seus administradores;

28.13.1.1. Em se tratando de Micro Empreendedor Individual – MEI, o Contrato Social ou Estatuto poderá ser substituído pelo Certificado da Condição de Micro Empreendedor Individual – CCMEI.

28.13.2. Os documentos apresentados deverão estar acompanhados de todas as alterações ou da consolidação respectiva.

28.14. Habilitações fiscal, social e trabalhista:

28.14.1. Prova inscrição no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (CNPJ);

28.14.2. Prova de regularidade fiscal perante a Fazenda Nacional, mediante apresentação de certidão expedida conjuntamente pela Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB) e pela Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN), referente a todos os créditos tributários federais e à Dívida Ativa da União (DAU) por elas administrados, inclusive aqueles relativos à Seguridade Social, nos termos da Portaria

Conjunta nº 1.751, de 02/10/2014, do Secretário da Receita Federal do Brasil e da Procuradora-Geral da Fazenda Nacional.

28.14.3. Prova de regularidade com o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS);

28.14.4. Declaração de que não emprega menor de 18 anos em trabalho noturno, perigoso ou insalubre e não emprega menor de 16 anos, salvo menor, a partir de 14 anos, na condição de aprendiz, nos termos do artigo 7º, XXXIII, da Constituição;

28.14.5. Prova de inexistência de débitos inadimplidos perante a Justiça do Trabalho, mediante a apresentação de certidão negativa ou positiva com efeito de 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.

28.14.6. Prova de inscrição no cadastro de contribuintes municipal ou distrital, se houver, relativo ao domicílio ou sede do fornecedor, pertinente ao seu ramo de atividade e compatível com o objeto contratual;

28.14.6.1. O fornecedor enquadrado como microempreendedor individual que pretenda auferir os benefícios do tratamento diferenciado previstos na Lei Complementar n. 123, de 2006, estará dispensado da prova de inscrição nos cadastros de contribuintes estadual e municipal.

28.14.7. Prova de regularidade com a Fazenda Municipal ou distrital do domicílio ou sede do fornecedor, relativa à atividade em cujo exercício contrata ou concorre;

28.14.7.1. Caso o fornecedor seja considerado isento dos tributos municipais relacionados ao objeto, deverá comprovar tal condição mediante a apresentação de certidão ou declaração da Fazenda respectiva do seu domicílio ou sede, ou por meio de outro documento equivalente, na forma da respectiva legislação de regência.

28.14.8. Caso o pretenso contratado seja pessoa física ou se enquadre na categoria de Microempreendedor Individual, as documentação referenciadas nesta cláusula serão requisitadas, no que couber, em observância aos ditames da Lei nº 14.133/21, Instrução Normativa 67/2021 e a Instrução Normativa Nº 116/2021.

28.15. Qualificação Técnica:

28.15.1. Além dos requisitos constantes nos itens 6.4.1 à 6.4.9 deste Termo de Referência, o licitante deverá apresentar os seguintes documentos:

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

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

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

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

28.16. Declarações da Contratada

28.16.1. Em sendo contratado, submeter-se-á à previsão da Resolução do CNJ nº 07/2005, alterada em seu art. 3º pela Resolução do CNJ nº 09/2005, que veda a manutenção, aditamento ou prorrogação de contrato de prestação de serviços com aquele que contratar empregados que sejam cônjuges, companheiros ou parentes em linha reta, colateral ou por afinidade, até o terceiro grau, inclusive, de ocupantes de cargos de direção e de assessoramento, de membros ou juízes vinculados ao Tribunal de Justiça do Estado do Piauí.

28.16.2. Em sendo contratado, submeter-se-á à previsão da Resolução nº 156/2012 do CNJ, que veda a manutenção, aditamento ou prorrogação de contrato de prestação de serviços com empresa que tenha entre seus empregados colocados à disposição dos Tribunais para o exercício de função de chefia, pessoas que incidam na vedação dos Arts. 1º e 2º da Resolução supracitada.

28.16.3. Para fins no disposto no inciso XXXIII, do Artigo 7º, da Constituição Federal, de que não emprega menor de dezoito anos em trabalho noturno, perigoso ou insalubre e não emprega menor de dezesseis anos, salvo na condição de aprendiz;

29. DOS RECURSOS ORÇAMENTÁRIOS

29.1. As despesas decorrentes da presente contratação correrão à conta de recursos específicos consignados no Orçamento Tribunal de Justiça do Estado do Piauí, conforme informação prestada no Documento de Oficialização da Demanda Nº 58/2023 - PJPI/TJPI/PRESIDENCIA/SEAD/DEPMATPAT/SECCOM, sendo relativa ao 2º Grau de Jurisdição.

30. DA ADJUDICAÇÃO

30.1. O critério de julgamento, que fundamentará a Contratação, será o de MENOR PREÇO GLOBAL, desde que atendidas todas as exigências deste Termo de Referência.

31. DA IMPOSSIBILIDADE DE ADESÃO À ATA DE REGISTRO DE PREÇOS TJ/PI

31.1. Por se tratar de demanda específica e personalíssima do Poder Judiciário Piauiense, delimitada com base em aspectos intrínsecos das necessidades institucionais, não serão concedidas adesões à Ata de registro de preços oriunda do presente procedimento licitatório.

32. DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

32.1. Todas as comunicações referentes à execução dos serviços contratados ou outras necessárias, bem como juntada de documentação serão consideradas regularmente feitas por meio eletrônico. A contratada deverá utilizar-se da ferramenta de Peticionamento Eletrônico, via sistema SEI, conforme manual disponível no link https://www.tjpi.jus.br/portaltjpi/wp-content/uploads/2021/04/Manual___Peticionamento_tjpi.pdf, em consonância com a Portaria/TJPI Nº 365/2021.

32.2. Em caso de dúvidas acerca da ferramenta de peticionamento eletrônico ou uso da plataforma SEI poderá ser consultado o endereço eletrônico <https://www.tjpi.jus.br/portaltjpi/sei>.

32.3. Será admitida a protocolização de documento por meio diverso quando se mostrar tecnicamente inviável a utilização do meio eletrônico e se verificar risco de dano relevante à celeridade do processo, nessa hipótese, a contratada deverá protocolar no Serviço de Protocolo do TJ/PI, por meio físico ou virtual, através do e-mail protocolo@tjpi.jus.br.

32.4. O Contrato obriga as partes e seus eventuais sucessores.

32.5. A CONTRATADA responderá pela qualidade do objeto contratado.

32.6. À CONTRATADA é vedado transferir ou subcontratar no todo ou em parte, o objeto contratado, bem como transferir ou ceder a terceiros créditos dele decorrente, ficando obrigada perante a CONTRATANTE, pelo exato e fiel cumprimento das obrigações contratuais.

32.7. É vedada a manutenção, aditamento ou prorrogação de contrato de prestação de serviços com empresa que venha a contratar empregados que sejam cônjuges, companheiros ou parentes em linha reta, colateral ou por afinidade, até o terceiro grau, inclusive, de ocupantes de cargos de direção e de assessoramento, de membros ou juízes vinculados ao respectivo Tribunal contratante, conforme dispõe o art. 3º da Resolução nº 07/2005 do CNJ.

32.8. É vedada a manutenção, aditamento ou prorrogação de contrato de prestação de serviços com empresa que tenha entre seus empregados colocados à disposição dos Tribunais para o exercício de função de chefia, pessoas que incidam na vedação dos arts. 1º e 2º da Resolução nº 156/2012 do CNJ.

32.9. A Contratada responderá pelos vícios de qualidade e de quantidades que venham a ser constatados no objeto que os tornem impróprios ou inadequados aos fins a que se destinam.

ANEXO ÚNICO
(Infrações, graus, multas e penalidades)

Item	Infração	Grau	Multa
1	Descumprimento de quaisquer outras obrigações contratuais, não explicitadas nos demais itens, que sejam consideradas leves	1	Moratória
2	Não entrega de documentação simples solicitada pelo CONTRATANTE	1	Moratória
3	Atraso parcialmente justificado na entrega até 30 dias.	1	Moratória
4	Atraso parcialmente justificado na entrega acima de 30 dias até 60 dias.	2	Moratória
5	Atraso parcialmente justificado ou injustificado na entrega acima de 60 dias.	2	Compensatória
6	Descumprimento de outros prazos, previstos do TR	2	Moratória
7	Erros de execução do objeto	3	Moratória
8	Desatendimento às solicitações do CONTRATANTE	3	Moratória
9	Descumprimento de quaisquer outras obrigações contratuais, não explicitadas nos demais anteriores, que seriam consideradas médias	3	Moratória
10	Execução imperfeita do objeto	3	Moratória
11	Não manutenção das condições de habilitação e de licitar e contratar com a Administração Pública durante a vigência contratual	4	Compensatória
12	Não entrega de documentação importante solicitada pelo CONTRATANTE	4	Compensatória
13	Descumprimento de quaisquer outras obrigações contratuais, não explicitadas nos demais itens, que seriam consideradas graves	4	Compensatória
14	Inexecução parcial do Contrato	4	Compensatória
15	Descumprimento da legislação (legais e infralegais) afeta à execução do objeto (direta ou indireta)	5	Compensatória
16	Cometimento de atos protelatórios durante a execução visando adiamento dos prazos contratados	5	Compensatória
17	Inexecução total do Contrato	5	Compensatória

Grau	Advertência - 1ª Ocorrência	Mora moratória Valor Mensal	Multa Compensatória	Impedimento Prazo
1	Sim	Não	Não	Não
2	Não	1% a 4,9% por ocorrência ou contrato	1,5% a 4,9% por ocorrência ou contrato	Mínimo: 1 mês Máximo: 2 anos
3	Não	5% a 8,9% por ocorrência ou contrato	8,0% a 14,9% por ocorrência ou contrato	Mínimo: 6 meses Máximo: 3 anos
4	Não	9% a 11,9% por ocorrência ou contrato	15,0% a 24,9% por ocorrência ou contrato	Mínimo: 3 anos Máximo: 5 anos
5	Não	12% a 15% por ocorrência ou contrato	25% a 30% por ocorrência ou contrato	Mínimo: 4 anos Máximo: 5 anos

JOSÉ STEIFEL DE ARAUJO SILVA
ASSISTENTE ADMINISTRATIVO



Documento assinado eletronicamente por **José Steifel de Araújo Silva, Servidor TJPI**, em 17/04/2023, às 15:09, conforme art. 1º, III, "b", da Lei 11.419/2006.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site <http://sei.tjpi.jus.br/verificar.php> informando o código verificador **4206980** e o código CRC **FF9F6AE8**.