

# Estudo Técnico Preliminar 1/2021

## 1. Informações Básicas

Número do processo: 25000.158788/2020-25

## 2. Objeto

2.1 Registro de Preços para eventual contratação de horas de voo com frações de minutos de aeronaves ( de asas rotativas e asas fixas), incluída logística de abastecimento e manutenção, para emprego nas missões em apoio à saúde indígena, incluindo transporte de cargas; cargas perigosas; transporte de equipamentos, materiais, pessoal, ações supletivas e outras atribuições da SESAI e Distritos Sanitários Especiais com pagamento mensal por hora de voo executada.

2.2 O objeto da licitação tem a natureza de serviço comum para contratação de transporte aéreo em aeronaves civis (de asas rotativas e asas xas) de operadores de táxi aéreo da Aviação Geral, incluindo a escala operacional e gerência administrativa de tripulantes, assim como a logística de abastecimento e manutenção

## 3. Descrição da necessidade

3.1 A União, representada pelo Ministério da Saúde, por intermédio da Secretária Especial de Saúde Indígena – SESAI, tem por função fundamental promover a assistência à saúde dos povos indígenas através dos Distritos Sanitários Especiais Indígenas – DSEI. Criada em 2010 e regulamentada pelo Decreto nº 7.530/2011, a Secretária Especial de Saúde Indígena - SESAI coordena e executa o processo de gestão do Subsistema de Atenção à Saúde Indígena em todo Território Nacional.

3.2 Cabe à SESAI coordenar, promover e avaliar as ações de atenção à saúde no âmbito do Subsistema de Saúde Indígena; bem como articular-se e integrar-se com os setores governamentais e não governamentais que possuam interface com a atenção à saúde. É responsabilidade também desta Secretaria identificar, organizar e disseminar conhecimento referente à saúde indígena e estabelecer diretrizes e critérios para o planejamento, execução, monitoramento e avaliação das ações de saneamento ambiental e de edificações nos Distritos Sanitários Especiais Indígenas.

3.3 O Ministério da Saúde, por meio da Subsecretaria de Assuntos Administrativos - SAA e a Secretaria Especial de Saúde Indígena - SESAI celebraram, em 22 de julho de 2019, com o Ministério Público Federal, Termo de Ajustamento de Conduta - TAC (0011548472), com o compromisso de centralizar e instruir os processos administrativos relacionados à contratação de transporte terrestre, transporte aéreo e serviço de alimentação para licitação a ser realizada pelo nível central deste Ministério da Saúde.

3.4 É responsabilidade dos DSEI a prestação de assistência às populações indígenas localizadas em pontos ermos e de acesso impossível por via rodoviária ou fluvial, sendo essencial a utilização do modal aéreo.

3.5 A área de abrangência das missões determinadas na Lei é o território nacional, e nesse sentido, considerando a dimensão continental do nosso País, esta Secretaria deve buscar os meios humanos e materiais necessários ao cumprimento do desafio que lhe foi confiado, tarefa complexa e onerosa. Esta busca deve observar os limites legais, orçamentários e administrativos, além da constante luta pela boa saúde dos povos indígenas.

3.6 As missões institucionais de abrangência nacional impõem o emprego de aeronaves pela a SESAI em função dos seguintes aspectos:

- a) Acesso a áreas inalcançáveis por outros meios;
- b) Velocidade de deslocamento superior;
- c) Pronta resposta para resgate de indígenas ou remoções de enfermos; e

d) Complementação dos demais sistemas subordinados a SESAI, principalmente questões sanitárias.

3.7 Podemos citar também que a presença de uma aeronave (asa fixa ou rotativa), representa um fator adicional de segurança para as equipes da SESAI pela possibilidade de remoção rápida no socorro a eventuais acidentados em locais inóspitos.

3.8 Com essa configuração de frota de aeronaves, a SESAI poderá atuar em todas as terras indígenas sob a responsabilidade de cada DSEI, garantindo a movimentação de passageiros e cargas de e para os respectivos polos de atuação.

3.9 A base de operações das aeronaves envolvidas nas operações de horas de voo, para despacho de passageiros e/ou cargas ou recebimento de passageiros e/ou cargas, será designada pela CONTRATANTE, assim como as localidades de destino para os referidos transportes.

3.10 A **SESAI** disponibilizará uma ferramenta de T.I. para monitoramento das aeronaves utilizadas nas operações em atendimento aos Distritos, e esta será disponibilizada para a **CONTRATADA**.

3.11 Os Aviões (aeronaves de asas fixas) serão empregadas pela SESAI-DSEI nas seguintes atividades:

- a) Deslocamento de equipes multidisciplinares de atendimento a saúde indígena nos polos de atendimentos ou CASAI;
- b) Resgate e/ou remoção de indígenas, deslocamento de indígenas nos polos de atendimentos ou CASAI;
- c) Transporte de carga ou cargas perigosas e outros insumos necessários para o atendimento previsto em legislação da SESAI; e
- d) Transporte de autoridades quando solicitado e autorizado pelo responsável do contrato.

#### 4. Área requisitante

Área Requisitante	Responsável
Secretaria Especial de Saúde Indígena	Robson Santos da Silva

#### 5. Descrição dos Requisitos da Contratação

5.1 As aeronaves que melhor conseguem atender os tipos de serviços demandados pelos DSEI, são aeronaves pertencentes às Empresas de Taxi Aéreo regidas pelo RBAC 135, desde que possuam Especificações Operativas (EO) devidamente registradas e homologadas.

5.2 Analisando os tipos de aeronaves existentes no mercado e sua adequação às necessidades dos DSEI e à peculiaridade das áreas de operação (sobretudo na Amazônia Legal), conclui-se o emprego de aeronaves de asas fixas e rotativas são capazes de atender as demandas da Saúde Indígena tanto transportar pessoas, transporte de cargas internas ou externas, transporte de enfermos em missões aeromédicas, transporte de cargas perigosas.

5.3 Os helicópteros (aeronaves de asas rotativas) serão empregados pela SESAI-DSEI nas seguintes atividades:

- a) Deslocamento de equipes multidisciplinares de atendimento a saúde indígena em locais que as aeronaves de asas fixas não operarem;
- b) Resgate e/ou remoção de indígenas, deslocamento de indígenas em locais onde as aeronaves de asas fixas não operarem;
- c) Transporte de carga ou cargas perigosas e outros insumos necessários para o atendimento previsto em legislação da SESAI ou quando da necessidade de deslocamento de cargas externas;
- d) Transporte de autoridades quando solicitado e autorizado pelo responsável do contrato.

5.4 A demanda do órgão tem como base as seguintes características:

5.4.1 A CONTRATADA deve formular uma proposta com **PREÇO ÚNICO POR ITEM** considerando o caráter multimissão das demandas dos DSEI, ou seja, a(s) aeronave(s) e tripulante(s) engajado(s) deve(m) ser capaz(es) de realizar de forma **cumulativa, mas não simultaneamente:**

I - transporte de passageiros; **E**

II - transporte de carga; **E**

III - transporte de carga perigosa; **E**

IV - transporte de enfermo (paciente sentado); **E**

V -remoção aeromédica de urgência de baixa complexidade (paciente deitado com Suporte Básico de Vida);

5.4.2 Com relação à formulação do preço ÚNICO de sua proposta, a CONTRATADA deve considerar a imprevisibilidade e caráter ESPORÁDICO das Remoções Aeromédicas de Urgência de Baixa Complexidade (suporte básico de vida) e dos voos de cargas perigosas. Ou seja, a grande maioria dos voos será de transporte de passageiros e de carga comum;

**5.4.3 Como regra geral, todos voos em apoio à Saúde Indígena na Região Amazônica (em aeronaves de asas fixas e asas rotativas) serão planejados e programados pelos DSEI de forma que sejam realizados durante o período diurno** (decolagens, aproximações, circuito de tráfego e pousos) independentemente do desempenho e capacidade técnica de TODAS AS CONFIGURAÇÕES DE AERONAVES (01,02,02A, 03 e 04);

5.4.4 Não é permitida, sob nenhuma circunstância, independentemente da premência ou importância da missão, que aeronaves e pilotos não homologados para o voo IFR voem em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para o voo VFR, voem acima da camada de nuvens sem contato visual com solo, elevações e obstáculos (“visual no topo”), executem descidas dentro de nuvens (“furar a camada”), voarem prolongada e deliberadamente no interior de nuvens (“voo guardado”) e/ou utilizarem procedimentos de descida IFR improvisados. Este item refere-se à aeronaves das configurações 01 e 03.

**5.4.5 Sempre que possível, os DSEI não solicitarão** voos quando houver conhecimento antecipado de meteorologia degradada que exija decolagens e pousos abaixo dos mínimos meteorológicos para o voo VFR (diurno);

5.1.6 Os itens 5.4.3, 5.4.4 e 5.4.5 são condições fundamentais e de exclusiva discricionariedade da CONTRATANTE que tem como sua maior prioridade a SEGURANÇA DE SUAS EQUIPES MÉDICAS E DOS INDÍGENAS sob sua responsabilidade. Considerando as peculiaridades de relevo e vegetação da Região Amazônica, estas exigências têm por objetivo garantir aos pilotos as melhores condições para encontrar local adequado para um pouso de precaução, um pouso forçado ou uma autorrotação, além de mitigar ocorrências de desorientação espacial, Voo Controlado dentro do terreno (sigla “CFIT” em inglês) ou entrada inadvertida em condições IFR (voo por instrumentos) para aeronaves e pilotos não habilitados;

5.4.7 As proibições condições expressas nos itens 5.4.3, 5.4.4 e 5.4.5 acima não se aplicam **em casos de força maior de caráter imprevisível**, tais como mudanças repentinas nas condições meteorológicas em rota ou destino, restrições ou regulação de fluxo/tráfego por órgão de controle do espaço aéreo ou decorrerem de emergências em voo. No entanto, devem haver rigoroso julgamento e gerenciamento de risco sobretudo no que diz respeito à qualificação da tripulação e a homologação da aeronave para voos IFR (diurnos e noturnos) e para voos VFR noturnos.

5.4.8 Para efeito de planejamento logístico, as evacuações aeromédicas serão de baixa complexidade (ou Suporte Básico de Vida) considera-se o paciente deitado em maca rígida, imobilizado, com recursos de monitoramento cardíaco, respiratório, oxigenação, drenagem de fluidos, cardioversão, ventilação forçada e administração endovenosa de fluidos, soros, plasma, sangue e medicamentos;

5.4.9 Evacuações aeromédicas somente poderão ser realizadas por empresas cuja Especificação Operativa (EO) contemplem esse tipo de operação (sigla “AEM”);

5.4.10 Para as aeronaves de configurações 03 engajadas em evacuações aeromédicas de urgência extrema, as decolagens e pousos poderão ocorrer, antes do nascer do nascer ou após o pôr do sol, desde que respeitadas as homologações da aeronave, tripulação e aeródromo (balizamento noturno e auxílios à navegação) para o Voo VFR noturno. Deve ser realizado minucioso gerenciamento do custo-benefício dessa medida, dando-se preferência para o menor tempo possível sob estas condições a fim de prevenir casos de desorientação espacial;

5.4.11 Para as aeronaves de configurações 02, 02A e 04 engajadas em evacuações aeromédicas de urgência extrema, as decolagens e pousos poderão ocorrer, antes do nascer do nascer ou após o pôr do sol e/ou abaixo dos mínimos meteorológicos para voo VFR, desde que respeitadas os mínimos meteorológicos para o voo IFR e as homologações da aeronave, tripulação e aeródromo (balizamento noturno e auxílios à navegação) para o Voo VFR noturno e Voo IFR;

5.4.12 No caso do atendimento médico prestado aos indígenas, as cargas perigosas NÃO INCLUEM explosivos ou assemelhados. As cargas dos DSEI serão de baixa periculosidade (botijões de GLP para cozinha, cilindros de oxigênio medicinal, produtos químicos para esterilização de instrumentos, etc) e em pequena quantidade, mas requerem os mesmos cuidados e procedimentos especiais de armazenamento e alijamento em voo previstos no RBAC 175, no Decreto nº 7168/2010 e nas IS 175-000-A;

5.4.13 Toda vez que a aeronave precisar realizar suas manutenções, esta deverá ser substituída por outras aeronaves de categoria/homologação igual ou superior a utilizada na prestação dos serviços e a mesma deverá constar na Especificação Operativa da empresa;

5.4.14 O abastecimento da aeronave deverá ser feito em acordo com regras operacionais de cada aeródromo, sendo o transporte do combustível até aquela região por conta da empresa. Não será permitido o deslocamento da aeronave CONTRATADA para a reposição ou ressuprimento de combustível;

5.4.15 A manutenção (periódica ou corretiva) da aeronave deverá ser feita em acordo com regras operacionais de cada aeródromo, sendo o transporte de peças de reposição e técnicos de manutenção até aquela região por conta da empresa. Será permitido o deslocamento da aeronave para atividades logísticas de manutenção fora da base operacional a critério discricionário da CONTRATADA. No entanto, as horas de voo referentes a este deslocamento não serão computadas para pagamento contratual.

5.4.16 Os valores relativos à manutenção como deslocamentos para sede de oficina para inspeções de maior complexidade ou, alternativamente, o transporte de mecânicos, equipamentos especialistas e peças sobressalentes para a manutenção "on site" devem estar incluídos na composição de preço da proposta a ser apresentada.

5.4.17 A montagem e a desmontagem da infraestrutura de manutenção nas Bases Operacionais (a critério discricionário da CONTRATADA) devem estar incluídas na composição do custo da hora voada por tipo de aeronave (asa fixa – avião ou asas rotativas – helicóptero) e configuração (leve, anfíbia ou média).

5.4.18 A empresa deverá contratar o sistema de monitoramento por GPS/Satelital conforme será descrito no presente Termo de Referência (itens 8.1 e 10.1.18, bem como itens 27.15 a 27.17), que auxiliará o DSEI no monitoramento da realização dos serviços e controle de horas voadas;

5.4.19 Só poderão operar aeronaves cobertas por seguro, devendo a empresa comprovar a cobertura através de apólice de seguro;

5.4.20 Os voos serão realizados dentro da reserva indígena de cada DSEI, em grandes áreas envolvidas por orestas da Amazônia Legal;

## **5.2 Requisitos necessários para o atendimento da necessidade.**

a) Certificado de Empresa Aérea (COA) e Especificações Operativas (EO), de suas aeronaves fornecido pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, comprovando que a empresa está autorizada e habilitada a operar como empresa de Táxi Aéreo e no Transporte de passageiros e/ou cargas e, nos casos específicos, em remoção aeromédica de urgência de baixa complexidade (Suporte Básico de Vida);

b) Atestado do LICITANTE de que tem pleno conhecimento das condições necessárias para a prestação do serviço.

c) Atestado de cumprimento do disposto no inciso XXXIII do Art. 7º da Constituição Federal (proibição de trabalho noturno, perigoso ou insalubre a menores de dezoito e de qualquer trabalho a menores de dezesseis anos, salvo na condição de aprendiz, a partir de quatorze anos);

d) Comprovação de experiência quanto ao desempenho satisfatório da atividade pertinentes, através de atestado expedido por pessoa jurídica de direito público ou privado, demonstrando que já realizou contrato de fretamento de aeronaves de transporte não regular (Táxi Aéreo);

e) Certificado de Manutenção própria ou CONTRATADA (empresa terceirizada com regularidade aeronáutica), tudo em conformidade com a regulamentação da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC);

### 5.3 Continuidade ou não do serviço.

5.3.1 O Art. 16 da Instrução Normativa nº 5, de 26 de maio de 2017 define serviços não continuados ou contratados por escopo como “aqueles que impõem aos contratados o dever de realizar a prestação de um serviço específico em um período predeterminado.

5.3.2 O caráter contínuo de um serviço é determinado por sua essencialidade para manter o funcionamento das atividades nucleares do ente administrativo, de modo que sua interrupção possa comprometer a prestação de um serviço público ou o cumprimento da missão institucional.

5.3.3 Assim, conforme Cláusula 2 (JUSTIFICATIVA E OBJETIVO DA CONTRATAÇÃO), entende-se assim caracterizada a natureza continuada dos serviços descritos neste Termo de Referência, visto que o serviço em tela não pode ser interrompido sob pena de comprometer as ações de saúde dos DSEI por indisponibilidade de transporte e de equipamentos adequados.

### 5.4 Critérios e práticas de sustentabilidade.

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

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

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

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

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

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

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

### 5.5 Duração inicial do contrato

5.5.1 O prazo de vigência do contrato é de 12 (doze) meses a contar da assinatura do mesmo, podendo ser prorrogado por interesse das partes até o limite de 60 (sessenta) meses, com base no Art. 57, II, da Lei 8.666 de 1993.

### 5.6 Necessidade de transição gradual com transferência de conhecimento, tecnologia e técnicas empregadas

Não foi identificada a necessidade da CONTRATADA promover a transição contratual com transferência de conhecimento, tecnologia e técnicas empregadas.

## 6. Levantamento de Mercado

[Conteúdo Sigiloso | Justificativa: Sigilo da fase inicial da licitação]

6.1 Com vistas ao levantamento das necessidades de mercado, foram detectados as seguintes contratações de entes da Administração Pública:

Órgão	UASG
DEPARTAMENTO DE POLICIA FEDERAL	200380
FUNDACAO NACIONAL DO INDIO	194007
FUNDACAO NACIONAL DO INDIO	194009
FUNDACAO NACIONAL DO INDIO	194005

6.2 Com base nas informações acima, bem como na análise dos modelos disponíveis no mercado, foram encontradas as seguintes alternativas:

6.3 As aeronaves que melhor conseguem atender os tipos de serviços demandados pelos DSEI, são aeronaves pertencentes às Empresas de Taxi Aéreo regidas pelo RBAC 135, desde que possuam Especificações Operativas (EO) devidamente registradas e homologadas. 6.3 Analisando os tipos de aeronaves existentes no mercado e sua adequação às necessidades dos DSEI e às peculiaridade das áreas de operação (sobretudo na Amazônia Legal), conclui-se o emprego de aeronaves de asas fixas e rotativas são capazes de atender as demandas da Saúde Indígena tanto transportar pessoas, transporte de cargas internas ou externas, transporte de enfermos em missões aeromédicas, transporte de cargas perigosas.

6.4 Os helicópteros (aeronaves de asas rotativas) serão empregados pela SESAI-DSEI nas seguintes atividades:

- a) Deslocamento de equipes multidisciplinares de atendimento a saúde indígena em locais que as aeronaves de asas fixas não operarem;
- b) Resgate e/ou remoção de indígenas, deslocamento de indígenas em locais onde as aeronaves de asas fixas não operarem;
- c) Transporte de carga ou cargas perigosas e outros insumos necessários para o atendimento previsto em legislação da SESAI ou quando da necessidade de deslocamento de cargas externas;
- d) Transporte de autoridades quando solicitado e autorizado pelo responsável do contrato.

## 6.5 SOLUÇÕES DISPONÍVEIS NO MERCADO

6.5.1 Segundo o item 3.3 do Anexo III da IN SEGES 05/2017, a Administração deve elaborar um quadro identificando as soluções de mercado (produtos, fornecedores, fabricantes etc.) que atendem aos requisitos especificados. Neste sentido, busca-se empresas de taxi aéreo com capacidade de fretamento de horas voo com frações de minutos para atender os Distritos.

AVIÕES/HELICÓPTEROS *		
MODELO	FABRICANTE	REPRESENTANTE

CESSNA 210	CESSNA AIRCRAFT	TAM AVIAÇÃO EXECUTIVA
CESSNA C208, C 208B	CESSNA AIRCRAFT	TAM AVIAÇÃO EXECUTIVA
CESSNA 206	CESSNA AIRCRAFT	TAM AVIAÇÃO EXECUTIVA
SK76A	SIKORSKY	POWERPACK
BELL 206 JET RANGER	BELL	TAM AVIAÇÃO EXECUTIVA
AS355	AIRBUS	HELIBRAS
AS350	AIRBUS	HELIBRAS

*\* As aeronaves apresentadas neste item são meramente exemplos de modelos de aeronaves que possam atender os Distritos, tópico obrigatório dos estudos preliminares, conforme exposto no Parecer n. 00160/2020/CONJUR-MS /CGU/AGU, item 222- b.2. Neste contexto, cumpre esclarecer que outros modelos de aeronaves também poderão compor o objeto, desde que atendam as necessidades dos DSEI, observando as configurações técnicas especificadas no Termo de Referência.*

6.5.2 Em pesquisa realizada no Painel de Preços com os CATSER 14680 (Locação de aeronaves); foi possível identificar processos de vinculados que atendem o objeto da pretendida contratação.

6.5.3 Foram utilizadas contratações similares no âmbito dos Distritos Sanitários Especiais Indígenas-DSEI, identificando requisitos operacionais das aeronaves a serem contratadas nesta licitação, o que propiciou uma pesquisa mais adequada ao objeto.

6.5.4 Uma pesquisa junto à fornecedores do ramo de táxi aéreo foi também utilizada como parâmetro de solução disponível no mercado, aperfeiçoando a análise operacional do valor hora de voo praticado atualmente.

6.5.5 As características para as aeronaves foram definidas de acordo com as especificações mínimas comuns à carta de produtos dos principais representantes dos fabricantes de aeronaves que atuam no mercado brasileiro, a saber:

- a) Bell Helicopters <<https://www.bellflight.com>>
- b) Textron (Cessna) <<https://cessna.txtav.com>>
- c) Airbus Industries <<https://www.airbus.com/helicopters.html>>
- d) Embraer S.A. <<https://embraer.com/br/pt>>
- e) Sikorsky<<https://www.lockheedmartin.com/en-us/capabilities/sikorsky.html>>

## 6.6 JUSTIFICATIVA DA SOLUÇÃO ESCOLHIDA

6.9.1 Considerando que na área de abrangência dos DSEI, existem diversos tipos de aeródromos com características de piso e/ou comprimento distintas. Além disso, em determinadas regiões atendidas pelos DSEI, não existem aeródromos homologados/registrados, fato que impõe a contratação de modelos de asas rotativas e anfíbias.

6.9.2 Os serviços pretendidos destinam-se a atender os deslocamentos de profissionais de saúde (entrada e saída de área), campanhas de vacinação, transporte de carga (medicamento e equipamentos médico-hospitalar), remoções de emergência.

6.9.3 Historicamente, as terras indígenas estão localizadas em áreas de difícil acesso e para que seja possível ofertar o pronto atendimento de saúde à população indígena, a contratação de serviços de aeronaves reveste-se de grande importância.

## 7. Descrição da solução como um todo

[Conteúdo Sigiloso | Justificativa: Sigilo da fase inicial da contratação]

### 7.1. Detalhamento dos serviços a serem prestados:

- a) Disponibilizar as aeronaves para o cumprimento das horas contratadas nas condições e configuração estipulada pelo CONTRATANTE na base de operação definida no Termo de Referência, assim como nas quantidades para operações simultâneas necessárias.
- b) Estar homologada perante a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, para a atividade TAXI AEREO em conformidade com as Especificações Operativas – EO de cada aeronave, bem como ter a indispensável autorização para os serviços de manutenção em suas aeronaves ou contrato de manutenção com oficina homologada.
- c) Designar tripulantes devidamente habilitados pela Agência Nacional de Aviação Civil -ANAC.
- d) Indicar preposto para tratar de assuntos relacionados com a execução do contrato e com poderes para solucionar problemas que possam surgir durante a execução do contrato.
- e) Manter as aeronaves em perfeitas condições de aeronavegabilidade e de acordo com os requisitos previstos no Termo de Referência.
- f) Responsabilizar-se pelas despesas decorrentes dos deslocamentos, diárias e estadias dos comandantes designados, bem como da equipe de apoio à missão (manutenção, abastecimento da aeronave, equipes de terra etc.).
- g) Efetuar movimentação e/ou acionamento das aeronaves somente com a autorização do CONTRATANTE em relação ao Objeto do Termo de Referência.
- h) Comunicar imediatamente ao CONTRATANTE, pelo meio mais rápido, qualquer discrepância ocorrida nas aeronaves empregadas nas horas de voos, que venha a afetar a segurança operacional ou os objetivos da missão da Saúde Indígena.
- i) Manter os controles técnicos das aeronaves atualizados e apresentá-los, sempre que solicitados pelo CONTRATANTE.
- j) Responsabilizar-se pelas despesas de tarifas aeroportuárias e de uso das comunicações, bem como auxílio à navegação aérea em rota.
- k) Responsabilizar-se pelas despesas de hangaragem das aeronaves.
- l) Responsabilizar-se pelos custos de manutenção e uso dos equipamentos de rastreamento, transmissão de dados.
- m) Apresentar ao CONTRATANTE, quando solicitado, documentos que comprovem a habilitação dos tripulantes perante a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, bem como documentos comprobatórios de vínculos empregatícios com a CONTRATADA.
- n) Em caso de incidente ou acidente aeronáutico, a CONTRATADA deverá custear todas as despesas decorrentes de: atendimento médico, pré-hospitalar, hospitalar, ambulatorial, fisioterápico, psicológico, de transporte e traslado, de funerais e demais despesas relacionadas diretamente ou indiretamente às vítimas e a terceiros.
- o) Informar ao CONTRATANTE, de imediato, caso ocorra a substituição de horímetro de voo da aeronave, bem como reportar no diário de bordo o *serial number* e o *part number* do equipamento novo e do danificado.
- p) Garantir que a ação ou omissão, total ou parcial, da fiscalização do CONTRATANTE, não eximirá a CONTRATADA de total responsabilidade quanto ao cumprimento das obrigações pactuadas entre as partes.
- q) Indenizar o CONTRATANTE e/ou terceiros, por quaisquer danos ou prejuízos resultantes de ações /omissões, seja por dolo ou culpa dos seus empregados, relacionadas com o objeto do Termo de Referência



- r) Responsabilizar-se pelos vícios e danos decorrentes da execução do objeto, de acordo com os artigos 14 e 17 a 27, do Código de Defesa do Consumidor (Lei nº 8.078, de 1990), ficando o CONTRATANTE autorizado a descontar da garantia, caso exigida no edital, ou dos pagamentos devidos à CONTRATADA, o valor correspondente aos danos sofridos.
- s) Manter, às suas expensas, os seguros necessários ao cumprimento da legislação em vigor, destinados à cobertura dos tripulantes e passageiros.
- t) Responsabilizar-se pelos encargos trabalhistas, previdenciários, fiscais e comerciais resultantes da execução do Contrato.
- u) Apresentar relação contendo a indicação da marca, modelo, ano de fabricação, procedência, número de série e matrícula das aeronaves.
- v) Apresentar documentos que atestem a condição de operador das aeronaves.
- w) Preencher imediatamente após a realização de cada etapa de voo o sistema fornecido pela SESAI para o acompanhamento das missões de horas de voos realizadas tendo como base de dados o diário de bordo da aeronave.
- x) Apresentar documento expedido pelo órgão regulador ANAC, que ateste que as especificações operativas das aeronaves, assim como os equipamentos suplementares, atendem as normas e padrões exigidos pela legislação vigente.
- y) Não permitir a utilização de qualquer trabalho do menor de dezesseis anos, exceto na condição de aprendiz para os maiores de quatorze anos; nem permitir a utilização do trabalho do menor de dezoito anos em trabalho noturno, perigoso ou insalubre.
- z) Manter durante toda a vigência do contrato, em compatibilidade com as obrigações assumidas, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação.
- aa) Guardar sigilo sobre todas as informações obtidas em decorrência do cumprimento do contrato, bem como comprometer-se a não divulgar informações referentes ao CONTRATANTE, sem prévia anuência deste.
- bb) Arcar com o ônus decorrente de eventual equívoco no dimensionamento dos quantitativos de sua proposta, devendo complementá-los, caso o previsto inicialmente em sua proposta não seja satisfatório para o atendimento ao objeto da licitação, exceto quando ocorrer algum dos eventos arrolados nos incisos do § 1º do art. 57 da Lei nº 8.666, de 1993.

## **7.2 NATUREZA CONTINUADA DOS SERVIÇOS**

7.2.1 O art. 16 da Instrução Normativa SEGES/MP nº 5, de 26 de maio de 2017 define serviços não continuados ou contratados por escopo como “aqueles que impõem aos contratados o dever de realizar a prestação de um serviço específico em um período predeterminado.

7.2.2 O caráter contínuo de um serviço é determinado por sua essencialidade para manter o funcionamento das atividades finalísticas do ente administrativo, de modo que sua interrupção possa comprometer a prestação de um serviço público ou o cumprimento da missão institucional.

7.2.3 Assim, conforme justificativa apresentada no item 3, o serviço em tela não pode ser interrompido sob pena de comprometer as ações de saúde por indisponibilidade de transporte e de equipamentos adequados comprometerá a continuidade da atividade-fim da SESAI, entende-se assim caracterizada a natureza continuada dos serviços a serem descritos no Termo de Referência.

## **7.3 VIGÊNCIA DO CONTRATO**

7.3.1 O prazo de vigência do contrato é de 12 (doze) meses, podendo ser prorrogado por interesse das partes até o limite de 60 (sessenta) meses, com base no artigo 57, II, da Lei 8.666, de 1993.

## 7.4 SUBCONTRATAÇÃO

7.4.1 É permitida a subcontratação parcial do objeto, até o limite de 30 %(trinta por cento) do valor total do contrato, nas seguintes condições:

7.4.1.1 É vedada a sub-rogação completa ou da parcela principal da obrigação;

7.4.1.2 A subcontratação é admissível somente em casos emergenciais e fortuitos como no caso de mau funcionamento ou necessidade de reparos imediatos na aeronave (falha material imprevisível; e

7.4.1.3 Será admitida a subcontratação do objeto licitado por uma única vez e para apenas uma empresa, em caráter extraordinário.

7.4.2 A subcontratação depende de autorização prévia da CONTRATANTE, a quem incumbe avaliar se a subcontratada cumpre os requisitos de qualificação técnica necessários para a execução do objeto.

7.4.3 Em qualquer hipótese de subcontratação, permanece a responsabilidade integral da CONTRATADA pela perfeita execução contratual, cabendo-lhe realizar a supervisão e coordenação das atividades da subcontratada, bem como responder perante a CONTRATANTE pelo rigoroso cumprimento das obrigações contratuais correspondentes ao objeto da subcontratação, principalmente no que se refere à configuração, tipo, quantidade e especificações técnicas da(s) aeronave(s) e valor unitário da hora de voo.

7.4.4 Não se admite a exigência de subcontratação para o fornecimento de bens, exceto quando estiver vinculado à prestação de serviços acessórios.

7.4.5 Os empenhos e pagamentos referentes às parcelas subcontratadas serão destinados diretamente às microempresas e empresas de pequeno porte subcontratadas.

## 7.5 - ESPECIFICAÇÃO DAS AERONAVES

### 7.5.1 Aeronaves de Asas Fixas:

7.5.1.1 As aeronaves de Asas Fixas (AVIÕES) serão empregadas pela SESAI e DSEI nas seguintes atividades:

- a) Deslocamento de equipes multidisciplinares de atendimento a saúde indígena nos polos de atendimentos ou CASAI;
- b) Resgate e/ou remoção, deslocamento de indígenas nos polos de atendimento ou CASAI;
- c) Transporte de cargas comuns e outros insumos necessários para o atendimento previsto em legislação da SESAI;
- d) Remoções aeromédicas de baixa complexidade (Suporte Básico de Vida);
- e) Transporte de autoridades, desde que solicitado e autorizado pelo responsável do contrato; e
- f) Transporte de servidores lotados na Secretaria Especial de Saúde Indígena-SESAI, desde que devidamente autorizados pelo Secretário Especial de Saúde Indígena com anuência do Coordenador Distrital.

### 7.5.1.2 REQUISITOS TÉCNICOS PARA AERONAVE DE ASAS FIXAS DE PORTE LEVE - CONFIGURAÇÃO 01

7.5.1.2.1 As especificações técnicas apresentadas a seguir referem-se a AVIÃO de porte LEVE, com Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido, matrícula nacional definitiva, homologados para operarem no Brasil de acordo com as normas legais brasileiras (RBAC 25, RBAC 26, RBAC 29, RBAC 61, RBAC 91, RBAC 119 e RBAC 135, em suas emendas mais atualizadas), equipados com equipamentos para realizar, **no mínimo, o voo VFR diurno** e constarem na EO (Especificações Operativas da Empresa)..

7.5.1.2.2 As empresas que participarem do processo de licitação deverão apresentar, juntamente com sua Proposta de Preços, o Certificado de Homologação de Tipo (CHT e seus anexos). As Especificações Operativas da Empresa (EO), expedidas pelas Autoridades Aeronáuticas Brasileiras, devem contemplar o modelo da aeronave ofertada. Devem ser apresentados todos os documentos de certificação para operação no Brasil, incluindo os equipamentos opcionais exigidos neste Termo de Referência. Tais documentos devem ser emitidos pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) e/ou pela *Federal Aviation Administration (FAA)* dos Estados Unidos da América.

7.5.1.2.3 Aeronave certificada para operações de decolagem e pouso em pistas pavimentadas (asfalto e concreto) e não pavimentadas (terra, grama, piçarra, etc).

7.5.1.2.4 Aeronave **MONOMOTOR**, motor convencional a pistão, com as seguintes características:

- a) Peso Máximo de Decolagem de NO MÁXIMO 2.000 KG;
- b) Capacidade de, NO MÍNIMO; 6 pessoas (sendo 05 passageiros e 01 tripulante);
- c) Velocidade de Cruzeiro de 140 KT ou superior (velocidade indicada em nós);
- d) Peso básico vazio entre 800 kg (mínimo) e 1200 kg (máximo);
- e) Autonomia de 04h00min ou superior (com abastecimento máximo)

7.5.1.2.5 A(s) aeronave(s) deve(m) ser compatível(is) e homologada(s) para transporte de passageiros e remoção de enfermos.

7.5.1.2.6 Por questões de segurança (peso e balanceamento e amarração) **NÃO SERÃO REALIZADOS** transportes de cargas nas Aeronaves de Asas Fixas de Porte Leve. Entenda-se por transporte de carga o voo com materiais pesados e que excedam as dimensões do bagageiro da aeronave (massa superior a 50 kg e 1m<sup>3</sup>).

7.5.1.2.7 Pelo menos 01 (uma) das aeronaves disponibilizadas pela CONTRATADA deverá ser compatível e homologada para configuração de transporte de enfermos (paciente sentado), conforme preconiza a IAC N° 3134-0799 item 1.1.3 e Portaria 2048, de 5 de novembro de 2002 do Ministério da Saúde.

**7.5.1.2.8 Não serão realizadas** remoções aeromédicas de baixa complexidade (Suporte Básico de Vida) em aeronaves desta Configuração 01.

7.5.1.2.9 Na configuração de transporte de pessoas e carga comum a aeronave deverá possuir homologação na categoria TPX conforme RBAC 135 da ANAC e possuir o seguinte requisito **MÍNIMO: carga paga (payload)** de 450 kg (com abastecimento suficiente para 02h00min de autonomia).

7.5.1.2.10 O abastecimento de combustível da aeronave deve ser realizado de acordo com o manual do fabricante da aeronave **para operações sob regras de voo VFR diurno**, levando-se em consideração a distância da origem até o destino, pistas de alternativa ou localidade intermediária (quando for o caso), aeródromos com abastecimento compatível e disponível, bem como a reserva regulamentar remanescente para o pouso final.

7.5.1.2.11 Para efeito de transporte de passageiros considera-se a pessoa, sua bagagem pessoal, equipamentos de trabalho e víveres.

7.5.1.2.12 Não é autorizado o transporte de pessoas simultaneamente com cargas perigosas.

7.5.1.2.13 As aeronaves podem ser utilizadas somente para transporte de carga comum ou para carga comum juntamente com pessoas (dentro do limite do peso máximo de decolagem, atitude densidade e abastecimento mínimo das regras de voo VFR diurno).

7.5.1.2.14 As aeronaves devem possuir bolsa de primeiros socorros, bolsa de sobrevivência na selva e equipamentos de navegação conforme Regulamento Brasileiro de Aviação Civil 135 (RBAC 135).

### **7.5.1.3 REQUISITOS TÉCNICOS PARA AERONAVE DE ASAS FIXAS ANFÍBIO - CONFIGURAÇÃO 02A**

7.5.1.3.1 As especificações técnicas apresentadas a seguir referem-se a AVIÃO ANFÍBIO, com Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido, matrícula nacional definitiva, homologados para operarem no Brasil de acordo com

as normas legais brasileiras (RBAC 25, RBAC 26, RBAC 29, RBAC 61, RBAC 91, RBAC 119, RBAC 135 e RBAC 175, em suas emendas mais atualizadas), equipados com equipamentos/instrumentos para realizar, **no mínimo, VFR diurno/ noturno e IFR diurno/noturno**, e constarem na EO (Especificações Operativas da Empresa).

7.5.1.3.2 As empresas que participarem do processo de licitação deverão apresentar, juntamente com sua Proposta de Preços, o Certificado de Homologação de Tipo (CHT e seus anexos). As Especificações Operativas da Empresa (EO), expedidas pelas Autoridades Aeronáuticas Brasileiras, devem contemplar o modelo da aeronave ofertada. Devem ser apresentados todos os documentos de certificação para operação no Brasil, incluindo os equipamentos opcionais exigidos neste Termo de Referência. Tais documentos devem ser emitidos pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) e/ou pela *Federal Aviation Administration (FAA)* dos Estados Unidos da América.

7.5.1.3.3 Aeronave **MONOMOTOR** (turbohélice) **ANFÍBIA**, com as seguintes características:

- a) peso máximo de decolagem de NO MÁXIMO 4.500 KG;
- b) Capacidade de, NO MÍNIMO; 9 pessoas (sendo 08 passageiros e 01 tripulante); e
- c) Peso básico vazio de NO MÍNIMO 2200 kg e NO MÁXIMO 2800 kg.

7.5.1.3.4 A(s) aeronave(s) deve(m) ser compatível(is) e homologada(s) para transporte de carga interna, transporte de passageiros, remoção de enfermos e transporte aeromédico.

7.5.1.3.5 Para transporte de carga interna devem ser considerados aspectos de segurança como balanceamento, peso máximo de decolagem, limite de peso sobre superfície o piso da aeronave, pontos de ancoragem e amarração, entre outros.

7.5.1.3.6 Pelo menos 01 (uma) das aeronaves disponibilizadas pela CONTRATADA deverá ser compatível e homologada para configuração de transporte de enfermos (paciente sentado), para missões de transporte aeromédico de baixa complexidade (paciente deitado com Suporte Básico de Vida – BLS), conforme preconizado na IAC N° 3134-0799 item 1.1.3 e Portaria 2048 de 5 de novembro de 2002 do Ministério da Saúde.

7.5.1.3.7 Nos voos de remoção aeromédica de baixa complexidade a CONTRATADA deve disponibilizar os equipamentos de **suporte básico de vida** e configurar adequadamente a aeronave. A CONTRATADA deverá, ainda, designar o(s) tripulante(s) médico(s) (médico e/ou enfermeiros habilitado, **desde que esta necessidade seja requerida pelo DSEI**), os quais acompanharão o paciente e operarão os equipamentos

7.5.1.3.8 Na configuração de transporte de pessoas e carga comum a aeronave deverá possuir homologação na categoria TPX conforme RBAC 135 da ANAC e possuir os seguintes requisitos **MÍNIMOS: carga paga (payload)** de 1.000 Kg (com 02h00min de autonomia), velocidade de cruzeiro de 150 Kt (Velocidade Indicada em Nós) e autonomia de voo de 04h30min (com abastecimento total de combustível).

7.5.1.3.9 O abastecimento de combustível da aeronave deve ser realizado de acordo com o manual do fabricante da aeronave **para operações sob regras de voo VFR diurno/noturno e IFR diurno/noturno**, levando-se em consideração a distância da origem até o destino, pistas de alternativa ou localidade intermediária (quando for o caso), aeródromos com abastecimento compatível e disponível, bem como a reserva regulamentar remanescente para o pouso final.

7.5.1.3.10 Para transporte de passageiros considera-se a pessoas, sua bagagem pessoal, equipamentos de trabalho e víveres.

7.5.1.3.11 Não é autorizado o transporte de pessoas simultaneamente com cargas perigosas.

7.5.1.3.12 As aeronaves podem ser utilizadas somente para transporte de carga comum ou para carga comum juntamente com pessoas (dentro do limite do peso máximo de decolagem, atitude densidade e abastecimento mínimo das regras de voo VFR e IFR diurno).

7.5.1.3.13 As aeronaves devem possuir bolsa de primeiros socorros, bolsa de sobrevivência na selva e equipamentos de navegação conforme RBAC 135.

#### **7.5.1.4 REQUISITOS TÉCNICOS PARA AERONAVES DE ASAS FIXAS DE PORTE MÉDIO (TREM DE POUSO CONVENCIONAL) - CONFIGURAÇÃO 02**

7.5.1.4.1 As especificações técnicas apresentadas a seguir referem-se a AVIÃO de porte MÉDIO, com Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido, matrícula nacional definitiva, homologados para operarem no Brasil de acordo com as normas legais brasileiras (RBAC 25, RBAC 26, RBAC 29, RBAC 61, RBAC 91, RBAC 119, RBAC 135 e RBAC 175, em suas emendas mais atualizadas), equipados com equipamentos/instrumentos para realizar, **no mínimo, VFR diurno e noturno e IFR diurno e noturno**, e constarem na EO (Especificações Operativas da Empresa).

7.5.1.4.2 As empresas que participarem do processo de licitação deverão apresentar, juntamente com sua Proposta de Preços, o Certificado de Homologação de Tipo (CHT e seus anexos). As Especificações Operativas da Empresa (EO), expedidas pelas Autoridades Aeronáuticas Brasileiras, devem contemplar o modelo da aeronave ofertada. Devem ser apresentados todos os documentos de certificação para operação no Brasil, incluindo os equipamentos opcionais exigidos neste Termo de Referência. Tais documentos devem ser emitidos pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) e/ou pela Federal Aviation Administration (FAA) dos Estados Unidos da América.

7.5.1.4.3 Aeronave certificada para operações de decolagem e pouso em pistas pavimentadas (asfalto e concreto) e não pavimentadas (terra, grama, piçarra, etc).

7.5.1.4.4 Aeronave **MONOMOTOR (turbohélice) OU BIMOTOR (turbohélices)**, com as seguintes características:

- a) Peso Máximo de Decolagem de NO MÁXIMO 4.500 KG;
- b) Capacidade de, NO MÍNIMO; 10 pessoas (sendo 09 passageiros e 01 tripulante);
- c) Velocidade de Cruzeiro de 170 KT ou superior (velocidade indicada em nós);
- d) Peso básico vazio entre 1700 kg (mínimo) e 2600 kg (máximo);
- e) Autonomia de 05h00min ou superior (com abastecimento máximo).

7.5.1.4.5 Para transporte de carga interna devem ser considerados aspectos de segurança como balanceamento, peso máximo de decolagem, limite de peso sobre superfície o piso da aeronave, pontos de ancoragem e amarração, entre outros.

7.5.1.4.6 A(s) aeronave(s) deve(m) ser compatível(is) e homologada(s) para transporte de carga interna, transporte de passageiros, remoção de enfermos e transporte aeromédico de baixa complexidade (suporte básico de vida).

7.5.1.4.7 Nos voos de remoção aeromédica de baixa complexidade a CONTRATADA deve disponibilizar os equipamentos de **suporte básico de vida** e configurar adequadamente a aeronave. A CONTRATADA deverá, ainda, designar o(s) tripulante(s) médico(s) (médico e/ou enfermeiros habilitado, **desde que esta necessidade seja requerida pelo DSEI**), os quais acompanharão o paciente e operarão os equipamentos.

7.5.1.4.8 Pelo menos 01 (uma) das aeronaves disponibilizadas pela CONTRATADA deverá ser compatível e homologada para configuração de transporte de enfermos (paciente sentado) e para missões de remoção aeromédica de baixa complexidade (paciente deitado com Suporte Básico de Vida – BLS), conforme preconizado na IAC N° 3134-0799 item 1.1.3 e Portaria 2048 de 5 de novembro de 2002 do Ministério da Saúde.

7.5.1.4.9 Na configuração de transporte de pessoas e carga comum a aeronave deverá possuir homologação na categoria TPX conforme RBAC 135 da ANAC e possuir os seguintes requisitos **MÍNIMOS: carga paga (payload)** de 1.000 Kg (com combustível suficiente para 02h00min de autonomia).

7.5.1.4.10 O abastecimento de combustível da aeronave deve ser realizado de acordo com o manual do fabricante da aeronave para operações sob regras de voo VFR diurno/noturno e IFR diurno/noturno, levando-se em consideração a distância da origem até o destino, pistas de alternativa ou localidade intermediária (quando for o caso), aeródromos com abastecimento compatível e disponível, bem como a reserva regulamentar remanescente para o pouso final.

7.5.1.4.11 Para transporte de passageiros considera-se a pessoas, sua bagagem pessoal, equipamentos de trabalho e víveres.

7.5.1.4.12 Não é autorizado o transporte de pessoas simultaneamente com cargas perigosas.

7.5.1.4.13 As aeronaves podem ser utilizadas somente para transporte de carga comum ou para carga comum juntamente com pessoas (dentro do limite do peso máximo de decolagem, atitude densidade e abastecimento mínimo das regras de voo VFR e IFR diurno).

7.5.1.4.14 As aeronaves devem possuir bolsa de primeiros socorros, bolsa de sobrevivência na selva e equipamentos de navegação conforme RBAC 135.

## 7.5.2 AERONAVES DE ASAS ROTATIVAS

### 7.5.2.1 As aeronaves de Asas Rotativas (HELICÓPTEROS) serão empregadas pela SESAI-DSEI nas seguintes

#### atividades:

- a) Deslocamento de equipes multidisciplinares de atendimento a saúde indígena em locais que as aeronaves de asas xas não operarem;
- b) Resgate e/ou remoção, deslocamento de indígenas em locais onde as aeronaves de asas xas não operarem;
- c) Transporte de cargas comuns e outros insumos necessários para o atendimento previsto em legislação da SESAI ou quando da necessidade de deslocamento de cargas externas;
- d) Remoções aeromédicas de baixa complexidade (Suporte Básico de Vida);
- e) Transporte de funcionários devidamente autorizados em locais isolados com a nalidade de estudos ou missões ligadas a SESAI – DSEI;
- f) Transporte de autoridades quando solicitado e autorizado pelo responsável do contrato; e

### 7.5.2.2 REQUISITOS TÉCNICOS PARA AERONAVE DE ASAS ROTATIVAS DE PORTE LEVE - CONFIGURAÇÃO 03

7.5.2.2.1 As especificações técnicas apresentadas a seguir referem-se a HELICÓPTERO de porte LEVE, monoturbina, com Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido, matrícula nacional denitiva, homologados para operarem no Brasil de acordo com as normas legais brasileiras (RBAC 25, RBAC 26, RBAC 29, RBAC 61, RBAC 91, RBAC 119, RBAC 135 e RBAC 175, em suas emendas mais atualizadas), sendo dotados com equipamentos para realizar, **no mínimo, o voo VFR diurno**.

7.5.2.2.2 As empresas que participarem do processo de licitação deverão apresentar, juntamente com sua Proposta de Preços, o Certificado de Homologação de Tipo (CHT e seus anexos). As Especificações Operativas da Empresa (EO), expedido pelas Autoridades Aeronáuticas Brasileiras, devem contemplar o modelo da aeronave ofertada. Devem ser apresentados todos os documentos de certificação para operação no Brasil, incluindo os equipamentos opcionais exigidos neste Termo de Referência. Tais documentos devem ser emitidos pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) e/ou pela *Federal Aviation Administration (FAA)* dos Estados Unidos da América.

7.5.2.2.3 Aeronave **MONOMOTOR (Turbina) OU BIMOTOR (Turbina)**, com as seguintes características:

- a) peso máximo de decolagem de **NO MÍNIMO** 1200 kg e **NO MÁXIMO** 2.600 kg;
- b) Capacidade de, **NO MÍNIMO**; 5 pessoas (sendo 04 passageiros e 01 tripulante); e
- c) Peso básico vazio de **NO MÍNIMO** 600 kg e **NO MÁXIMO** 1500 kg.

7.5.2.2.4 Para transporte de carga interna devem ser considerados aspectos de segurança como balanceamento, peso máximo de decolagem, limite de peso sobre superfície o piso da aeronave, pontos de ancoragem e amarração, entre outros.

7.5.2.2.5 A(s) aeronave(s) deve(m) ser compatível(is) e homologada(s) para transporte de cargas internas, transporte de passageiros, remoção de enfermos e transporte aeromédico.

7.5.2.2.6 Pelo menos 01 (uma) das aeronaves disponibilizadas pela CONTRATADA deverá ser compatível e homologada para configuração de transporte de enfermos (paciente sentado) e para missões de transporte aeromédico de baixa complexidade (paciente deitado com Suporte Básico de Vida – BLS), conforme preconizado na IAC N° 3134-0799 item 1.1.3 e Portaria 2048 de 5 de novembro de 2002 do Ministério da Saúde.

7.5.2.2.7 Nos voos de remoção aeromédica de baixa complexidade a CONTRATADA deve disponibilizar os equipamentos de **suporte básico de vida** e configurar adequadamente a aeronave. A CONTRATADA deverá, ainda, designar o(s) tripulante(s) médico(s) (médico e/ou enfermeiros habilitado, **desde que esta necessidade seja requerida pelo DSEI**), os quais acompanharão o paciente e operarão os equipamentos.

7.5.2.2.8 Na configuração de transporte de pessoas e carga comum a aeronave deverá possuir homologação na categoria TPX conforme RBAC 135 da ANAC e possuir os seguintes requisitos **MÍNIMOS**: carga útil de 400 kg (com abastecimento máximo), velocidade normal de cruzeiro de 100 Kt ou superior (Velocidade Indicada em Nós) e autonomia de voo de 02h50min ou superior (com abastecimento máximo, na velocidade de cruzeiro normal e sem reservas).

7.5.2.2.9 A(s) aeronaves(s) deve(m) possuir facilidade para mudança rápida de configurações, adaptando-se para atividades denidas neste Anexo.

7.5.2.2.10 O abastecimento de combustível da aeronave deve ser realizado de acordo com o manual do fabricante da aeronave **para operações sob regras de voo VFR diurno**, levando-se em consideração a distância da origem até o destino, áreas de pouso alternativas ou intermediárias (quando for o caso), localidades/aeródromos com abastecimento compatível e disponível, bem como a reserva regulamentar remanescente para o pouso final.

7.5.2.2.11 Para efeito de transporte de passageiros considera-se a pessoa, sua bagagem pessoal, equipamentos de trabalho e víveres.

7.5.2.2.12 Não é autorizado o transporte de pessoas simultaneamente com cargas perigosas.

7.5.2.2.13 As aeronaves podem ser utilizadas somente para transporte de carga comum ou para carga comum juntamente com pessoas (dentro do limite do peso máximo de decolagem, atitude densidade e abastecimento mínimo das regras de voo VFR diurno).

7.5.2.2.14 Apresentar níveis de ruído e vibração, abaixo dos limites estabelecidos pela Organização Internacional da Aviação Civil (ICAO) e pelas autoridades aeronáuticas brasileiras.

7.5.2.2.15 As aeronaves devem possuir visibilidade frontal, lateral, acima e abaixo da cabine, de modo a permitir o pouso e decolagem de áreas restritas em locais desprovidos de pista de pouso ou desprovidos de áreas livres de grandes dimensões que permitam aproximações diretas com rampa livre e desimpedida de obstáculos.

7.5.2.2.16 As aeronaves devem possuir bolsa de primeiros socorros, bolsa de sobrevivência na selva e equipamentos de navegação conforme RBAC 135.

### **7.5.2.3 REQUISITOS TÉCNICOS PARA AERONAVE DE ASAS ROTATIVAS DE PORTE MÉDIO - CONFIGURAÇÃO 04**

7.5.2.3.1 As especificações técnicas apresentadas a seguir referem-se a HELICÓPTERO de porte MÉDIO, biturbina, com Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido, matrícula nacional definitiva, homologados para operarem no Brasil de acordo com as normas legais brasileiras (RBAC 25, RBAC 26, RBAC 29, RBAC 61, RBAC 91, RBAC 119, RBAC 135 e RBAC 175, em suas emendas mais atualizadas), sendo dotados com equipamentos para realizar, voos sob regras **VFR diurno/noturno e IFR diurno/noturno**.

7.5.2.3.2 As empresas que participarem do processo de licitação deverão apresentar, juntamente com sua Proposta de Preços, o Certificado de Homologação de Tipo (CHT e seus anexos). As Especificações Operativas da Empresa (EO), expedido pelas Autoridades Aeronáuticas Brasileiras, devem contemplar o modelo da aeronave ofertada. Devem ser apresentados todos os documentos de certificação para operação no Brasil, incluindo os equipamentos opcionais exigidos neste Termo de Referência. Tais documentos devem ser emitidos pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) e/ou pela *Federal Aviation Administration (FAA)* dos Estados Unidos da América.

7.5.2.3.3 Aeronave **BIMOTOR (Turbina)**, com as seguintes características:

- a) peso máximo de decolagem de, **NO MÍNIMO** de 2.600 KG e até, **NO MÁXIMO**, 5500 KG; e
- b) Capacidade de, **NO MÍNIMO**; 7 pessoas (sendo 05 passageiros e 02 tripulante).

7.5.2.3.4 Para transporte de carga interna devem ser considerados aspectos de segurança como balanceamento, peso máximo de decolagem, limite de peso sobre superfície o piso da aeronave, pontos de ancoragem e amarração, entre outros.

7.5.2.3.5 A(s) aeronave(s) deve(m) ser compatível(is) e homologada(s) para transporte de cargas internas, transporte de passageiros, remoção de enfermos e transporte aeromédico.

7.5.2.3.6 Pelo menos 01 (uma) das aeronaves disponibilizadas pela CONTRATADA deverá ser compatível e homologada para configuração de transporte de enfermos (paciente sentado) e para missões de transporte aeromédico de baixa complexidade (paciente deitado com Suporte Básico de Vida – BLS), conforme preconizado na IAC N° 3134-0799 item 1.1.3 e Portaria 2048 de 5 de novembro de 2002 do Ministério da Saúde.

7.5.2.3.7 Nos voos de remoção aeromédica de baixa complexidade a CONTRATADA deve disponibilizar os equipamentos de **suporte básico de vida** e configurar adequadamente a aeronave. A CONTRATADA deverá, ainda, designar o(s) tripulante(s) médico(s) (médico e/ou enfermeiros habilitado, **desde que esta necessidade seja requerida pelo DSEI**), os quais acompanharão o paciente e operarão os equipamentos.

7.5.2.3.8 Na configuração de transporte de pessoas e carga comum a aeronave deverá possuir homologação na categoria TPX conforme RBAC 135 da ANAC e possuir os seguintes requisitos **MÍNIMOS**: **carga útil** de 600 kg (com abastecimento máximo), **velocidade de cruzeiro** de 120 Kt ou superior (Velocidade Indicada em Nós), **autonomia de voo** de 03h00min ou superior (com abastecimento máximo, velocidade de cruzeiro normal e sem reservas).

7.5.2.3.9 A(s) aeronaves(s) deve(m) possuir facilidade para mudança rápida de configurações, adaptando-se para atividades denidas neste Anexo.

7.5.2.3.10 O abastecimento de combustível da aeronave deve ser realizado de acordo com o manual do fabricante da aeronave **para operações sob regras VFR diurno/noturno e IFR diurno/noturno**, levando-se em consideração a distância da origem até o destino, áreas de pouso alternativas ou intermediárias (quando for o caso), localidades /aeródromos com abastecimento compatível e disponível, bem como a reserva regulamentar remanescente para o pouso final.

7.5.2.3.11 Para efeito de transporte de passageiros considera-se a pessoa, sua bagagem pessoal, equipamentos de trabalho e víveres.

7.5.2.3.12 Não é autorizado o transporte de pessoas simultaneamente com cargas perigosas.

7.5.2.3.13 As aeronaves podem ser utilizadas somente para transporte de carga comum ou para carga comum juntamente com pessoas (dentro do limite do peso máximo de decolagem, atitude densidade e abastecimento mínimo das regras de voo VFR/IFR diurno e noturno).

7.5.2.3.14 Apresentar níveis de ruído e vibração, abaixo dos limites estabelecidos pela Organização Internacional da Aviação Civil (ICAO) e pelas autoridades aeronáuticas brasileiras.

7.5.2.3.15 As aeronaves devem possuir visibilidade frontal, lateral, acima e abaixo da cabine, de modo a permitir o pouso e decolagem de áreas restritas em locais desprovidos de pista de pouso ou desprovidos de áreas livres de grandes dimensões que permitam aproximações diretas com rampa livre e desimpedida de obstáculos.

7.5.2.3.17 As aeronaves devem possuir bolsa de primeiros socorros, bolsa de sobrevivência na selva e equipamentos de navegação conforme RBAC 135.

## 8. Estimativa das Quantidades a serem Contratadas

[Conteúdo Sigiloso | Justificativa: Sigilo do Procedimento Licitatório]

8.1 A determinação da demanda de cada DSEI foi obtida após consulta individualizada a cada um desses órgãos e, na sequência, feita uma consolidação em uma planilha contendo o tipo de aeronave, a configuração e o quantitativo de esforço aéreo (horas de voo) conforme suas peculiaridades, a fim de atender as demandas de transporte aéreo para apoio à saúde indígena.

8.2 Em complemento, fora realizada análise da execução orçamentária dos Distritos, relativos ao objeto.



8.3 Após as informações prestadas pelos Distritos, o Gabinete da SESAI analisou as demandas de forma individual e consolidou os quadros a seguir:

### 8.3.1 DSEI ALTAMIRA

#### 8.3.1.1 BASE OPERACIONAL DSEI 1: ALTAMIRA/PA

Aeródromo: Altamira (**Designativo ICAO SBHT**), Altamira/PA

Item	Tipo de Contratação	Configuração	Descrição	CATSER	Unidade	Operações Simultâneas (Quant. de Aeronaves)	Expectativa de Esforço Aéreo Anual (Horas de Voo) [A]
01	Locação de aeronave	01	Asas Fixas LEVE	14680	Horas de Voo	01	450
02	Locação de aeronave	03	Asas Rotativas LEVE	14680	Horas de Voo	01	360

### 8.3.2 DSEI ALTO RIO JURUÁ

#### 8.3.2.1 BASE OPERACIONAL DSEI 1: CRUZEIRO DO SUL/AC

Aeródromo: Cruzeiro do Sul (**Designativo ICAO SBCZ**), Cruzeiro do Sul/AC

Item	Tipo de Contratação	Configuração	Descrição	CATSER	Unidade	Operações Simultâneas (Quant. de Aeronaves)	Expectativa de Esforço Aéreo Anual (Horas de Voo) [A]
03	Locação de aeronave	02	Asas Fixas MÉDIA	14680	Horas de Voo	01	340
04	Locação de aeronave	03	Asas Rotativas LEVE	14680	Horas de Voo	01	250

**8.3.3 DSEI ALTO RIO NEGRO**

## 8.3.3.1 BASE OPERACIONAL DSEI 1: SÃO GABRIEL DA CACHOEIRA/AM

Aeródromo: São Gabriel da Cachoeira (**Designativo ICAO SBUA**), São Gabriel da Cachoeira/AM

Item	Tipo de Contratação	Configuração	Descrição	CATSER	Unidade	Operações Simultâneas (Quant. de Aeronaves)	Expectativa de Esforço Aéreo Anual (Horas de Voo) [A]
05	Locação de aeronave	02	Asas Fixas MÉDIA	14680	Horas de Voo	02	1680
06	Locação de aeronave	04	Asas Rotativas MÉDIA	14680	Horas de Voo	01	886

**8.3.4 DSEI ALTO RIO PURUS**

## 8.3.4.1 BASE OPERACIONAL DSEI 1: RIO BRANCO/AC

Aeródromo: Plácido de Castro (**Designativo ICAO SBRB**), Rio Branco/AC

Item	Tipo de Contratação	Configuração	Descrição	CATSER	Unidade	Operações Simultâneas (Quant. de Aeronaves)	Expectativa de Esforço Aéreo Anual (Horas de Voo) [A]
07	Locação de aeronave	01	Asas Fixas LEVE	14680	Horas de Voo	01	600
08	Locação de aeronave	03	Asas Rotativas LEVE	14680	Horas de Voo	01	420

**8.3.5 DSEI ALTO RIO SOLIMÕES**

## 8.3.5.1 BASE OPERACIONAL DSEI 1: TABATINGA/AM

Aeródromo: Tabatinga (**Designativo ICAO SBTT**), Tabatinga/AM

Item	Tipo de Contratação	Configuração	Descrição	CATSER	Unidade	Operações Simultâneas (Quant. de Aeronaves)	Expectativa de Esforço Aéreo Anual (Horas de Voo) [A]	Valor Total do Item (R\$) [A] x [B]
09	Locação de aeronave	02	Asas Fixas MÉDIA	14680	Horas de Voo	01	370	1.620.381,70
10	Locação de aeronave	03	Asas Rotativas LEVE	14680	Horas de Voo	01	296	2.723.957,76

### 8.3.6 DSEI AMAPÁ E NORTE DO PARÁ

#### 8.3.6.1. BASE OPERACIONAL DSEI 1: MACAPÁ/AP

Aeródromo: Alberto Alcolumbre (**Designativo ICAO SBMQ**), Macapá/AP

Item	Tipo de Contratação	Configuração	Descrição	CATSER	Unidade	Operações Simultâneas (Quant. de Aeronaves)	Expectativa de Esforço Aéreo Anual (Horas de Voo) [A]
11	Locação de aeronave	01	Asas Fixas LEVE	14680	Horas de Voo	03	1884
12	Locação de aeronave	02	Asas Fixas MÉDIA	14680	Horas de Voo	01	402
13	Locação de aeronave	03	Asas Rotativas LEVE	14680	Horas de Voo	01	660

### 8.3.7 DSEI ARAGUAIA

## 8.3.7.1 BASE OPERACIONAL DSEI 1: SÃO FÉLIX DO ARAGUAIA/MT

Aeródromo: São Félix do Araguaia (**Designativo ICAO SWFX**), São Félix do Araguaia/MT

Item	Tipo de Contratação	Configuração	Descrição	CATSER	Unidade	Operações Simultâneas (Quant. de Aeronaves)	Expectativa de Esforço Aéreo Anual (Horas de Voo) [A]
14	Locação de aeronave	01	Asas Fixas LEVE	14680	Horas de Voo	01	58
15	Locação de aeronave	02	Asas Fixas MÉDIA	14680	Horas de Voo	01	15
16	Locação de aeronave	03	Asas Rotativas LEVE	14680	Horas de Voo	01	36

**8.3.8 DSEI GUAMÁ TOCANTINS**

## 8.3.8.1 BASE OPERACIONAL DSEI 1: SANTARÉM/PA

Aeródromo: Maestro Wilson Fonseca (**Designativo ICAO SBSN**), Santarém/PA

Item	Tipo de Contratação	Configuração	Descrição	CATSER	Unidade	Operações Simultâneas (Quant. de Aeronaves)	Expectativa de Esforço Aéreo Anual (Horas de Voo) [A]
17	Locação de aeronave	01	Asas Fixas LEVE	14680	Horas de Voo	01	930
18	Locação de aeronave	02	Asas Fixas MÉDIA	14680	Horas de Voo	01	240
19	Locação de aeronave	04	Asas Rotativas MÉDIA	14680	Horas de Voo	01	400

## 8.3.8.2 BASE OPERACIONAL DSEI 2: OURILÂNDIA DO NORTE/PA

Aeródromo: Ourilândia do Norte (**Designativo ICAO SDOW**), Ourilândia do Norte PA

Item	Tipo de Contratação	Configuração	Descrição	CATSER	Unidade	Operações Simultâneas (Quant. de Aeronaves)	Expectativa de Esforço Aéreo Anual (Horas de Voo) [A]
20	Locação de aeronave	01	Asas Fixas LEVE	14680	Horas de Voo	01	930
21	Locação de aeronave	03	Asas Rotativas LEVE	14680	Horas de Voo	01	245

## 8.3.8.3 BASE OPERACIONAL DSEI 3: PARAGOMINAS/PA

Aeródromo: Nagib Demachki (**Designativo ICAO SNEB**), Paragominas PA

Item	Tipo de Contratação	Configuração	Descrição	CATSER	Unidade	Operações Simultâneas (Quant. de Aeronaves)	Expectativa de Esforço Aéreo Anual (Horas de Voo) [A]
22	Locação de aeronave	04	Asas Rotativas MÉDIA	14680	Horas de Voo	01	245

**8.3.9 DSEI KAIAPÓ DO MATO GROSSO**

## 8.3.9.1 BASE OPERACIONAL DSEI 1: COLÍDER/MT

Aeródromo: Colíder (**Designativo ICAO SWCD**), Colíder/MT

--	--	--	--	--	--	--	--

Item	Tipo de Contratação	Configuração	Descrição	CATSER	Unidade	Operações Simultâneas (Quant. de Aeronaves)	Expectativa de Esforço Aéreo Anual (Horas de Voo) [A]
23	Locação de aeronave	01	Asas Fixas LEVE	14680	Horas de Voo	01	933
24	Locação de aeronave	03	Asas Rotativas LEVE	14680	Horas de Voo	01	746

### 8.3.10 DSEI KAIAPÓ DO PARÁ

#### 8.3.10.1 BASE OPERACIONAL DSEI 1: REDENÇÃO/PA

Aeródromo: Redenção (**Designativo ICAO SNDC**), Redenção/PA

Item	Tipo de Contratação	Configuração	Descrição	CATSER	Unidade	Operações Simultâneas (Quant. de Aeronaves)	Expectativa de Esforço Aéreo Anual (Horas de Voo) [A]
25	Locação de aeronave	01	Asas Fixas LEVE	14680	Horas de Voo	02	1900
26	Locação de aeronave	02	Asas Fixas MÉDIA	14680	Horas de Voo	01	150
27	Locação de aeronave	03	Asas Rotativas LEVE	14680	Horas de Voo	01	269

### 8.3.11 DSEI LESTE DE RORAIMA

#### 8.3.11.1 BASE OPERACIONAL DSEI 1: BOA VISTA/RR

Aeródromo: Atlas Brasil Cantanhede (**Designativo ICAO SBBV**), Boa Vista/RR

--	--	--	--	--	--	--	--

Item	Tipo de Contratação	Configuração	Descrição	CATSER	Unidade	Operações Simultâneas (Quant. de Aeronaves)	Expectativa de Esforço Aéreo Anual (Horas de Voo) [A]
28	Locação de aeronave	01	Asas Fixas LEVE	14680	Horas de Voo	06	2035
29	Locação de aeronave	03	Asas Rotativas LEVE	14680	Horas de Voo	01	250

### 8.3.12 DSEI MÉDIO RIO PURUS

#### 8.3.12.1 BASE OPERACIONAL DSEI 1: LÁBREA/AM

Aeródromo: Lábrea (**Designativo ICAO SWLB**), Lábrea/AM

Item	Tipo de Contratação	Configuração	Descrição	CATSER	Unidade	Operações Simultâneas (Quant. de Aeronaves)	Expectativa de Esforço Aéreo Anual (Horas de Voo) [A]
30	Locação de aeronave	01	Asas Fixas LEVE	14680	Horas de Voo	01	250
31	Locação de aeronave	02A	Asas Fixas ANFÍBIA	14680	Horas de Voo	01	113
32	Locação de aeronave	03	Asas Rotativas LEVE	14680	Horas de Voo	01	90

### 8.3.13 DSEI MÉDIO RIO SOLIMÕES

#### 8.3.13.1 BASE OPERACIONAL DSEI 1: TEFÉ/AM

Aeródromo: Tefé (**Designativo ICAO SBTF**), Tefé/AM

--	--	--	--	--	--	--	--

Item	Tipo de Contratação	Configuração	Descrição	CATSER	Unidade	Operações Simultâneas (Quant. de Aeronaves)	Expectativa de Esforço Aéreo Anual (Horas de Voo) [A]
33	Locação de aeronave	02	Asas Fixas MÉDIA	14680	Horas de Voo	01	180
34	Locação de aeronave	03	Asas Rotativas LEVE	14680	Horas de Voo	01	220

### 8.3.14 DSEI PARINTINS

#### 8.3.14.1 BASE OPERACIONAL DSEI 1: PARINTINS/AM

Aeródromo: Parintins (**Designativo ICAO SWPI**), Parintins/AM

Item	Tipo de Contratação	Configuração	Descrição	CATSER	Unidade	Operações Simultâneas (Quant. de Aeronaves)	Expectativa de Esforço Aéreo Anual (Horas de Voo) [A]
35	Locação de aeronave	03	Asas Rotativas LEVE	14680	Horas de Voo	02	1200

### 8.3.15 DSEI RIO TAPAJÓS

#### 8.3.15.1 BASE OPERACIONAL DSEI 1: ITAITUBA/PA

Aeródromo: Itaituba (**Designativo ICAO SBIH**), Itaituba/PA

Item	Tipo de Contratação	Configuração	Descrição	CATSER	Unidade	Operações Simultâneas (Quant. de Aeronaves)	Expectativa de Esforço Aéreo Anual (Horas de Voo) [A]



36	Locação de aeronave	01	Asas Fixas LEVE	14680	Horas de Voo	02	3000
37	Locação de aeronave	02	Asas Fixas MÉDIA	14680	Horas de Voo	01	600
38	Locação de aeronave	03	Asas Rotativas LEVE	14680	Horas de Voo	01	600

### 8.3.16 DSEI VALE DO JAVARI

8.3.16.1 BASE OPERACIONAL DSEI 1: ATALAIA DO NORTE/AM

Aeródromo mais próximo: Tabatinga (**Designativo ICAO SBTT**), Tabatinga/AM

Item	Tipo de Contratação	Configuração	Descrição	CATSER	Unidade	Operações Simultâneas (Quant. de Aeronaves)	Expectativa de Esforço Aéreo Anual (Horas de Voo) [A]
39	Locação de aeronave	04	Asas Rotativas MÉDIA	14680	Horas de Voo	02	500

### 8.3.17 DSEI XINGU

8.3.17.1 BASE OPERACIONAL DSEI 1: CANARANA/MT

Aeródromo: Canarana (**Designativo ICAO SWEK**), Canarana/MT

Item	Tipo de Contratação	Configuração	Descrição	CATSER	Unidade	Operações Simultâneas (Quant. de Aeronaves)	Expectativa de Esforço Aéreo Anual (Horas de Voo) [A]
40	Locação de aeronave	01	Asas Fixas LEVE	14680	Horas de Voo	01	700

41	Locação de aeronave	03	Asas Rotativas LEVE	14680	Horas de Voo	01	560
----	---------------------	----	------------------------	-------	--------------	----	-----

## 8.3.17.2 BASE OPERACIONAL DSEI 2: SINOP/MT

Aeródromo: Presidente João Batista Figueiredo (**Designativo ICAO SBSI**), Sinop/MT

Item	Tipo de Contratação	Configuração	Descrição	CATSER	Unidade	Operações Simultâneas (Quant. de Aeronaves)	Expectativa de Esforço Aéreo Anual (Horas de Voo) [A]
42	Locação de aeronave	01	Asas Fixas LEVE	14680	Horas de Voo	01	700
43	Locação de aeronave	03	Asas Rotativas LEVE	14680	Horas de Voo	01	560

8.3.18 **DSEI YANOMAMI**

## 8.3.18.1 BASE OPERACIONAL DSEI 1: BOA VISTA/RR

Aeródromo: Atlas Brasil Cantanhede (**Designativo ICAO SBBV**), Boa Vista/RR

Item	Tipo de Contratação	Configuração	Descrição	CATSER	Unidade	Operações Simultâneas (Quant. de Aeronaves)	Expectativa de Esforço Aéreo Anual (Horas de Voo) [A]	Valor unitário do Item (R\$) [B]	Valor Total do Item (R\$) [A] x [B]
44	Locação de aeronave	01	Asas Fixas LEVE	14680	Horas de Voo	08	9000	2.498,23	22.484.070,00
45	Locação de aeronave	02	Asas Fixas MÉDIA	14680	Horas de Voo	02	1208	4.379,41	5.290.327,28

46	Locação de aeronave	03	Asas Rotativas LEVE	14680	Horas de Voo	01	820	9.202,56	7.546.099,20
----	---------------------	----	------------------------	-------	--------------	----	-----	----------	--------------

8.3.19 A Administração Pública almeja a contratação de 38.627 horas de voo, sendo 28.668 horas para aeronaves de asas xas e 9.959 horas para aeronaves asas rotativas, conforme Tabela 1, a seguir:

Tabela 1

Configuração	Descrição	Expectativa de Esforço Aéreo Anual por configuração (Horas de Voo)	Expectativa de Esforço Aéreo Anual por tipo (Horas de Voo)	Expectativa de Esforço Aéreo Anual Total (Horas de Voo)
01	Asas Fixas LEVE	23.370	28.668	38.627
02	Asas Fixas MÉDIA	5.185		
02A	Asas Fixas ANFÍBIA	113		
03	Asas Rotativas LEVE	7592	9623	
04	Asas Rotativas MÉDIA	2031		

Tabela 2

Configuração	Descrição	Expectativa de Esforço Aéreo por Configuração (Horas de Voo)	Preço de Referência (R\$)	Valor Total (R\$)
1	Asas Fixas	23.370	2.654,20	62.028.583,89
	LEVE			

2	Asas Fixas	5.185	4.211,75	21.837.897,83
	MÉDIA			
02A	Asas Fixas	113	8.000,00	904.000,00
	ANFÍBIA			
3	Asas Rotativas	7592	9.190	69.770.480,00
	LEVE			
4	Asas Rotativas	990	14.891,23	30.244.088,13
	MÉDIA			
TOTAL		38.291		184.785.145,88

## 9. Estimativa do Valor da Contratação

[Conteúdo Sigiloso | Justificativa: Sigilo da fase inicial da licitação]

9. Estimativa de valor por Distrito:

### 9.1 DSEI ALTAMIRA

9.1.1 BASE OPERACIONAL DSEI 1: ALTAMIRA/PA

Aeródromo: Altamira (Designativo ICAO SBHT), Altamira/PA

Item	Tipo de Contratação	Configuração	Tipo	CATSER	Unidade	Operações Simultâneas (Quant. de Aeronaves)	Expectativa de Esforço Aéreo Anual (Horas de Voo) [A]	Valor Unitário do Item (R\$) [B]	Valor Total do Item (R\$) [A] x [B]
01	Locação de aeronave	01	Asas Fixas LEVE	14680	Horas de Voo	01	450	2.654,20	1.194.390,00
02	Locação de aeronave	03	Asas Rotativas LEVE	14680	Horas de Voo	01	360	9.190,00	3.308.400,00

**9.2 DSEI ALTO RIO JURUÁ**

## 9.2.1 BASE OPERACIONAL: CRUZEIRO DO SUL/AC

Aeródromo: Cruzeiro do Sul (Designativo ICAO SBCZ), Cruzeiro do Sul/AC

Item	Tipo de Contratação	Configuração	Tipo	CATSER	Unidade	Operações Simultâneas (Quant. de Aeronaves)	Expectativa de Esforço Aéreo Anual (Horas de Voo) [A]	Valor Unitário do Item (R\$) [B]	Valor Total do Item (R\$) [A] x [B]
03	Locação de aeronave	02	Asas Fixas MÉDIA	14680	Horas de Voo	01	340	4.211,75	1.431.995,00
04	Locação de aeronave	03	Asas Rotativas LEVE	14680	Horas de Voo	01	250	9.190,00	2.297.500,00

**9.3 DSEI ALTO RIO NEGRO**

## 9.3.1 BASE OPERACIONAL: SÃO GABRIEL DA CACHOEIRA/AM

Aeródromo: São Gabriel da Cachoeira (Designativo ICAO SBUA), São Gabriel da Cachoeira/AM

Item	Tipo de Contratação	Configuração	Tipo	CATSER	Unidade	Operações Simultâneas (Quant. de Aeronaves)	Expectativa de Esforço Aéreo Anual (Horas de Voo) [A]	Valor Unitário do Item (R\$) [B]	Valor Total do Item (R\$) [A] x [B]
05	Locação de aeronave	02	Asas Fixas MÉDIA	14680	Horas de Voo	02	1680	4.211,75	7.075.740,00
06	Locação de aeronave	04	Asas Rotativas MÉDIA	14680	Horas de Voo	01	886	14.891,23	13.193.629,78

**9.4 DSEI ALTO RIO PURUS**

## 9.4.1 BASE OPERACIONAL: RIO BRANCO/AC

Aeródromo: Plácido de Castro (Designativo ICAO SBRB), Rio Branco/AC

Item	Tipo de Contratação	Configuração	Tipo	CATSER	Unidade	Operações Simultâneas (Quant. de Aeronaves)	Expectativa de Esforço Aéreo Anual (Horas de Voo) [A]	Valor Unitário do Item (R\$) [B]	Valor Total do Item (R\$) [A] x [B]
07	Locação de aeronave	01	Asas Fixas LEVE	14680	Horas de Voo	01	600	2.654,20	1.592.520,00
08	Locação de aeronave	03	Asas Rotativas LEVE	14680	Horas de Voo	01	420	9.190,00	3.859.800,00

## 9.5 DSEI ALTO RIO SOLIMÕES

### 9.5.1 BASE OPERACIONAL: TABATINGA/AM

Aeródromo: Tabatinga (Designativo ICAO SBTT), Tabatinga/AM

Item	Tipo de Contratação	Configuração	Tipo	CATSER	Unidade	Operações Simultâneas (Quant. de Aeronaves)	Expectativa de Esforço Aéreo Anual (Horas de Voo) [A]	Valor Unitário do Item (R\$) [B]	Valor Total do Item (R\$) [A] x [B]
09	Locação de aeronave	02	Asas Fixas MÉDIA	14680	Horas de Voo	01	370	4.211,75	1.558.347,50
10	Locação de aeronave	03	Asas Rotativas LEVE	14680	Horas de Voo	01	296	9.190,00	2.720.240,00

## 9.6 DSEI AMAPÁ E NORTE DO PARÁ

### 9.6.1 BASE OPERACIONAL: MACAPÁ/AP

Aeródromo: Alberto Alcolumbre (Designativo ICAO SBMQ), Macapá/AP

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Item	Tipo de Contratação	Configuração	Tipo	CATSER	Unidade	Operações Simultâneas (Quant. de Aeronaves)	Expectativa de Esforço Aéreo Anual (Horas de Voo) [A]	Valor Unitário do Item (R\$) [B]	Valor Total do Item (R\$) [A] x [B]
11	Locação de aeronave	01	Asas Fixas LEVE	14680	Horas de Voo	03	1884	2.654,20	5.000.512,80
12	Locação de aeronave	02	Asas Fixas MÉDIA	14680	Horas de Voo	01	402	4.211,75	1.693.123,50
13	Locação de aeronave	03	Asas Rotativas LEVE	14680	Horas de Voo	01	660	9.190,00	6.065.400,00

## 9.7 DSEI ARAGUAIA

### 9.7.1 BASE OPERACIONAL: SÃO FÉLIX DO ARAGUAIA/MT

Aeródromo: São Félix do Araguaia (Designativo ICAO SWFX), São Félix do Araguaia/MT

Item	Tipo de Contratação	Configuração	Tipo	CATSER	Unidade	Operações Simultâneas (Quant. de Aeronaves)	Expectativa de Esforço Aéreo Anual (Horas de Voo) [A]	Valor Unitário do Item (R\$) [B]	Valor Total do Item (R\$) [A] x [B]
14	Locação de aeronave	01	Asas Fixas LEVE	14680	Horas de Voo	01	58	2.654,20	153.943,60
15	Locação de aeronave	02	Asas Fixas MÉDIA	14680	Horas de Voo	01	15	4.211,75	63.176,25
16	Locação de aeronave	03	Asas Rotativas LEVE	14680	Horas de Voo	01	36	9.190,00	330.840,00

## 9.8 DSEI GUAMÁ TOCANTINS

## 9.8.1 BASE OPERACIONAL 1: SANTARÉM/PA

Aeródromo: Maestro Wilson Fonseca (Designativo ICAO SBSN), Santarém/PA

Item	Tipo de Contratação	Configuração	Tipo	CATSER	Unidade	Operações Simultâneas (Quant. de Aeronaves)	Expectativa de Esforço Aéreo Anual (Horas de Voo) [A]	Valor Unitário do Item (R\$) [B]	Valor Total do Item (R\$) [A] x [B]
17	Locação de aeronave	01	Asas Fixas LEVE	14680	Horas de Voo	01	930	2.654,20	2.468.406,00
18	Locação de aeronave	02	Asas Fixas MÉDIA	14680	Horas de Voo	01	240	4.211,75	1.010.820,00
19	Locação de aeronave	04	Asas Rotativas MÉDIA	14680	Horas de Voo	01	400	14.891,23	5.956.492,00

## 9.8.2 BASE OPERACIONAL 2: OURILÂNDIA DO NORTE/PA

Aeródromo: Ourilândia do Norte (Designativo ICAO SDOW), Ourilândia do Norte/PA

Item	Tipo de Contratação	Configuração	Tipo	CATSER	Unidade	Operações Simultâneas (Quant. de Aeronaves)	Expectativa de Esforço Aéreo Anual (Horas de Voo) [A]	Valor Unitário do Item (R\$) [B]	Valor Total do Item (R\$) [A] x [B]
20	Locação de aeronave	01	Asas Fixas LEVE	14680	Horas de Voo	01	930	2.654,20	2.468.406,00
21	Locação de aeronave	03	Asas Rotativas LEVE	14680	Horas de Voo	01	245	9.190,00	2.251.550,00



## 9.8.3 BASE OPERACIONAL 3: PARAGOMINAS/PA

Aeródromo: Nagib Demachki (Designativo ICAO SNEB), Paragominas/PA

Item	Tipo de Contratação	Configuração	Tipo	CATSER	Unidade	Operações Simultâneas (Quant. de Aeronaves)	Expectativa de Esforço Aéreo Anual (Horas de Voo) [A]	Valor Unitário do Item (R\$) [B]	Valor Total do Item (R\$) [A] x [B]
22	Locação de aeronave	04	Asas Rotativas MÉDIA	14680	Horas de Voo	01	245	14.891,23	3.648.351,35

## 9.9 DSEI KAIAPÓ DO MATO GROSSO

BASE OPERACIONAL: COLÍDER/MT

Aeródromo: Colíder (Designativo ICAO SWCD), Colíder/MT

Item	Tipo de Contratação	Configuração	Tipo	CATSER	Unidade	Operações Simultâneas (Quant. de Aeronaves)	Expectativa de Esforço Aéreo Anual (Horas de Voo) [A]	Valor Unitário do Item (R\$) [B]	Valor Total do Item (R\$) [A] x [B]
23	Locação de aeronave	01	Asas Fixas LEVE	14680	Horas de Voo	01	933	2.654,20	2.476.368,60
24	Locação de aeronave	03	Asas Rotativas LEVE	14680	Horas de Voo	01	746	9.190,00	6.855.740,00

## 9.10 DSEI KAIAPÓ DO PARÁ

BASE OPERACIONAL: REDENÇÃO/PA

Aeródromo: Redenção (Designativo ICAO SNDC), Redenção/PA

Item	Tipo de Contratação	Configuração	Tipo	CATSER	Unidade	Operações Simultâneas	Expectativa de Esforço Aéreo Anual (Horas de Voo)	Valor Unitário do Item (R\$)	Valor Total do Item (R\$) [A] x [B]
------	---------------------	--------------	------	--------	---------	-----------------------	---	------------------------------	-------------------------------------

						(Quant. de Aeronaves)	[A]	[B]	
25	Locação de aeronave	01	Asas Fixas LEVE	14680	Horas de Voo	02	1900	2.654,20	5.042.980,00
26	Locação de aeronave	02	Asas Fixas MÉDIA	14680	Horas de Voo	01	150	4.211,75	631.762,50
27	Locação de aeronave	03	Asas Rotativas LEVE	14680	Horas de Voo	01	269	9.190,00	2.472.110,00

### 9.11 DSEI LESTE DE RORAIMA

BASE OPERACIONAL: BOA VISTA/RR

Aeródromo: Atlas Brasil Cantanhede (Designativo ICAO SBBV), Boa Vista/RR

Item	Tipo de Contratação	Configuração	Tipo	CATSER	Unidade	Operações Simultâneas (Quant. de Aeronaves)	Expectativa de Esforço Aéreo Anual (Horas de Voo) [A]	Valor Unitário do Item (R\$) [B]	Valor Total do Item (R\$) [A] x [B]
28	Locação de aeronave	01	Asas Fixas LEVE	14680	Horas de Voo	06	2035	2.654,20	5.401.297,00
29	Locação de aeronave	03	Asas Rotativas LEVE	14680	Horas de Voo	01	250	9.190,00	2.297.500,00

### 9.12 DSEI MÉDIO RIO PURUS

BASE OPERACIONAL: LÁBREA/AM

Aeródromo: Lábrea (Designativo ICAO SWLB), Lábrea/AM

Item	Configuração	Tipo	CATSER	Unidade	Operações Simultâneas	Expectativa de Esforço Aéreo Anual	Valor Unitário do Item (R\$)	Valor Total do Item (R\$)
------	--------------	------	--------	---------	-----------------------	------------------------------------	------------------------------	---------------------------

	Tipo de Contratação					(Quant. de Aeronaves)	(Horas de Voo)	[B]	[A] x [B]
						[A]			
30	Locação de aeronave	01	Asas Fixas LEVE	14680	Horas de Voo	01	250	2.654,20	663.550,00
31	Locação de aeronave	02A	Asas Fixas ANFÍBIA	14680	Horas de Voo	01	113	8.000,00	904.000,00
32	Locação de aeronave	03	Asas Rotativas LEVE	14680	Horas de Voo	01	90	9.190,00	827.100,00

**9.13 DSEI MÉDIO RIO SOLIMÕES**

9.13.1 BASE OPERACIONAL: TEFÉ/AM

Aeródromo: Tefé (Designativo ICAO SBTF), Tefé/AM

Item	Tipo de Contratação	Configuração	Tipo	CATSER	Unidade	Operações Simultâneas (Quant. de Aeronaves)	Expectativa de Esforço Aéreo Anual (Horas de Voo)	Valor Unitário do Item (R\$)	Valor Total do Item (R\$)
						[A]	[A]	[B]	[A] x [B]
33	Locação de aeronave	02	Asas Fixas MÉDIA	14680	Horas de Voo	01	180	4.211,75	758.115,00
34	Locação de aeronave	03	Asas Rotativas LEVE	14680	Horas de Voo	01	220	9.190,00	2.021.800,00

**9.14 DSEI PARINTINS**

9.14.1 BASE OPERACIONAL: PARINTINS/AM

Aeródromo: Parintins (Designativo ICAO SWPI), Parintins/AM

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Item	Tipo de Contratação	Configuração	Tipo	CATSER	Unidade	Operações Simultâneas (Quant. de Aeronaves)	Expectativa de Esforço Aéreo Anual (Horas de Voo)	Valor Unitário do Item (R\$) [B]	Valor Total do Item (R\$) [A] x [B]
35	Locação de aeronave	03	Asas Rotativas LEVE	14680	Horas de Voo	02	1200	9.190,00	11.028.000,00

### 9.15 DSEI RIO TAPAJÓS

#### 9.15.1 BASE OPERACIONAL: ITAITUBA/PA

Aeródromo: Itaituba (Designativo ICAO SBIH), Itaituba/PA

Item	Tipo de Contratação	Configuração	Tipo	CATSER	Unidade	Operações Simultâneas (Quant. de Aeronaves)	Expectativa de Esforço Aéreo Anual (Horas de Voo)	Valor Unitário do Item (R\$) [B]	Valor Total do Item (R\$) [A] x [B]
36	Locação de aeronave	01	Asas Fixas LEVE	14680	Horas de Voo	02	3000	2.654,20	7.962.600,00
37	Locação de aeronave	02	Asas Fixas MÉDIA	14680	Horas de Voo	01	600	4.211,75	2.527.050,00
38	Locação de aeronave	03	Asas Rotativas LEVE	14680	Horas de Voo	01	600	9.190,00	5.514.000,00

### 9.16 DSEI VALE DO JAVARI

#### 9.16.1 BASE OPERACIONAL: ATALAIA DO NORTE/AM

Aeródromo mais próximo: Tabatinga (Designativo ICAO SBTT), Tabatinga/AM

Item	Configuração	Tipo	CATSER	Unidade	Operações Simultâneas	Expectativa de Esforço Aéreo Anual	Valor Unitário do Item (R\$)	Valor Total do Item (R\$)
------	--------------	------	--------	---------	-----------------------	------------------------------------	------------------------------	---------------------------

	Tipo de Contratação					(Quant. de Aeronaves)	(Horas de Voo)	[B]	[A] x [B]
39	Locação de aeronave	04	Asas Rotativas MÉDIA	14680	Horas de Voo	02	500	14.891,23	7.445.615,00

### 9.17 DSEI XINGU

#### 9.17.1 BASE OPERACIONAL 1: CANARANA/MT

Aeródromo: Canarana (Designativo ICAO SWEK), Canarana/MT

Item	Tipo de Contratação	Configuração	Tipo	CATSER	Unidade	Operações Simultâneas (Quant. de Aeronaves)	Expectativa de Esforço Aéreo Anual (Horas de Voo)	Valor Unitário do Item (R\$)	Valor Total do Item (R\$)
							[A]	[B]	[A] x [B]
40	Locação de aeronave	01	Asas Fixas LEVE	14680	Horas de Voo	01	700	2.654,20	1.857.940,00
41	Locação de aeronave	03	Asas Rotativas LEVE	14680	Horas de Voo	01	560	9.190,00	5.146.400,00

#### 9.17.2 BASE OPERACIONAL 2: SINOP/MT

Aeródromo: Presidente João Batista Figueiredo (Designativo ICAO SBSI), Sinop/MT

Item	Tipo de Contratação	Configuração	Tipo	CATSER	Unidade	Operações Simultâneas (Quant. de Aeronaves)	Expectativa de Esforço Aéreo Anual (Horas de Voo)	Valor Unitário do Item (R\$)	Valor Total do Item (R\$)
							[A]	[B]	[A] x [B]
42	Locação de aeronave	01	Asas Fixas LEVE	14680	Horas de Voo	01	700	2.654,20	1.857.940,00

43	Locação de aeronave	03	Asas Rotativas LEVE	14680	Horas de Voo	01	560	9.190,00	5.146.400,00
----	---------------------	----	------------------------	-------	--------------	----	-----	----------	--------------

**DSEI YANOMAMI**

BASE OPERACIONAL: BOA VISTA/RR

Aeródromo: Atlas Brasil Cantanhede (Designativo ICAO SBBV), Boa Vista/RR

Item	Tipo de Contratação	Configuração	Tipo	CATSER	Unidade	Operações Simultâneas (Quant. de Aeronaves)	Expectativa de Esforço Aéreo Anual (Horas de Voo) [A]	Valor Unitário do Item (R\$) [B]	Valor Total do Item (R\$) [A] x [B]
44	Locação de aeronave	01	Asas Fixas LEVE	14680	Horas de Voo	08	9000	2.654,20	23.887.800,00
45	Locação de aeronave	02	Asas Fixas MÉDIA	14680	Horas de Voo	02	1208	4.211,75	5.087.794,00
46	Locação de aeronave	03	Asas Rotativas LEVE	14680	Horas de Voo	01	820	9.190,00	7.535.800,00

Configuração	Descrição	Expectativa de Esforço Aéreo por Configuração (Horas de Voo)	Preço de Referência (R\$)	Valor Total (R\$)
1	Asas Fixas	23.370	2.654,20	62.028.583,89
	LEVE			
2	Asas Fixas	5.185	4.211,75	21.837.897,83
	MÉDIA			

02A	Asas Fixas	113	8.000,00	904.000,00
	ANFÍBIA			
3	Asas Rotativas	7592	9.190,00	69.770.480,00
	LEVE			
4	Asas Rotativas	2031	14.891,23	30.244.088,13
	MÉDIA			
TOTAL		38.291		184.785.145,88

9.20 O presente certame possui valor global de R\$ 184.785.145,88 (cento e oitenta e quatro milhões, setecentos e oitenta e cinco mil, cento e quarenta e cinco reais e oitenta e oito centavos).

### 9.21 METODOLOGIA UTILIZADA

9.21.1 A fim de melhor delimitar os tipos de aeronaves a serem utilizadas, estas foram classificadas em 05 configurações, quais sejam:

- a) Configuração 01 – Avião de porte Leve;
- b) Configuração 02 – Avião de porte Médio;
- c) Configuração 02A – Avião Anfíbio;
- d) Configuração 03 – Helicóptero de porte Leve; e
- e) Configuração 04 – Helicóptero de porte Médio.

9.21.2 Dessa forma, foi elaborado um preço médio de referência para cada configuração de aeronave. Esclarece-se que as aeronaves foram classificadas conforme a demanda operacional dos DSEI, em função das necessidades da saúde indígena.

9.21.3 A metodologia para obtenção dos valores unitários (preço) estimados de referência seguiu a sequência de ações:

- a) análise pormenorizada dos preços;
- b) descarte de “outliers” (valores irrealistas ou excessivamente majorados ou minorados);
- c) descarte do maior preço e do menor preço; e
- d) média aritmética do universo de preços restantes para cada configuração de aeronave.

9.21.4 Salienta-se que o critério utilizado na pesquisa de preços foi a média dos preços praticados, de forma a proporcionar maior atratividade e coerência com o mercado de arrendamento de aeronaves.

9.21.5 O detalhamento dos valores utilizados na metodologia utilizada encontra-se na Análise Crítica da Pesquisa de Preços, anexadas aos autos.

## 10. Justificativa para o Parcelamento ou não da Solução

10.1 O parcelamento da solução é tido como regra, devendo a licitação ser realizada por item sempre que o objeto for divisível, e desde que se verifique não haver prejuízo para o conjunto da solução ou perda de economia de escala, visando propiciar a ampla participação de licitantes, que embora não disponham de capacidade para execução da totalidade do objeto, possam fazê-lo com relação a itens ou unidades autônomas.

10.2 Os objetos desta licitação serão licitados individualmente, conforme preconiza o Art. 23, § 1º da Lei nº 8.666 de 1993, bem como art. 8º Caput do Decreto nº 7.892/13 e o art. 24, § 1, VIII da IN SEGES/MP nº 05/2017, em razão de ser tecnicamente e economicamente viável para a administração pública, visando assegurar a ampla competitividade no certame e oportunizar aos licitantes que não desfrutam de maestria para executar os itens em sua integralidade, competir o mérito para executá-los singularmente.

10.3 Tais medidas se reforçam no fato de que a realização do certame de forma centralizada (MS/SESAI) foi uma decisão da alta pasta deste Ministério em atendimento ao Termo de Ajuste de Conduta firmado com o Ministério Público Federal (MPF), mas a fiscalização da execução do objeto é mais eficiente quando realizada nos locais onde os serviços serão prestados e sendo assim, ficará a cargo dos próprios DSEI, quando da sub-rogação dos Contratos.

10.4 Foi levantada a possibilidade de agrupar os tipos de aeronaves e configurações dos serviços por Distrito o que poderia ensejar na redução do universo de empresas que atuam no mercado de forma segmentada por especialização, mas essa possibilidade foi afastada permitindo uma disputa de lances mais acirrada em cada um dos itens, e conseqüentemente, uma proposta mais vantajosa para a Administração.

10.5 Os itens discriminados nas tabelas do item XVIII e Anexos "A" e "B" serão licitados individualmente por item, conforme preconiza o Art. 23, § 1º da Lei nº 8.666 de 1993 e o art. 24, § 1, VIII da IN SEGES/MP nº 05/2017, em razão de ser tecnicamente e economicamente viável para a Administração Pública.

## 11. Contratações Correlatas e/ou Interdependentes

11.1 Atualmente a maioria dos DSEI possuem contratos de horas de voo em aeronaves de asas rotativas ou fixas, cuja vigência encontram-se próximo do término, necessitando, assim, de novos contratos para dar sequência à sua missão de Saúde Indígena.

## 12. Alinhamento entre a Contratação e o Planejamento

### 12.1 Alinhamento aos Planos do MS

12.1.1 Importante destacar que dentro do Planejamento Estratégico do Ministério da Saúde não há metas definidas para a área de gestão da Secretária, uma vez que o Ministério da Saúde, atualmente, só monitora as metas definidas no Plano Plurianual - PPA.

12.1.2 Ocorre que, em colegiado desta Secretaria, foi aprovado um planejamento estratégico contemplando resultados a serem alcançados para a área de gestão relacionada à logística de transporte adequado aos Distritos Sanitários Especiais Indígenas.

12.1.3 Conforme previsto no Plano Nacional de Saúde (PNS 2020-2023), mais especificamente no Objetivo nº 06, que trata da promoção da saúde dos povos indígenas, aprimorando as ações de atenção básica e de saneamento básico nas aldeias, observando as práticas de saúde e os saberes tradicionais, e articulando com os demais gestores do SUS para prover ações complementares e especializadas, com controle social, tornando os serviços ora pretendidos de suma importância ao fiel cumprimento da missão institucional dos Distritos que serão atendidos no processo licitatório.

12.1.4 Cabe destacar que o Plano Nacional de Saúde constitui a "base das atividades e programações de cada nível de direção do SUS e seu financiamento será previsto na respectiva proposta orçamentária" e, neste sentido, o processo de elaboração contou com a participação de todos os órgãos e entidades da estrutura do MS e ocorreu de



forma alinhada com o Plano Plurianual (PPA) do mesmo período, instrumento de governo que estabelece metas e considera as fontes de financiamento da política de saúde, assim como com as diretrizes recomendadas pelo Conselho Nacional de Saúde (CNS).

12.1.5 Nesse contexto, a operacionalização do PNS define, de forma sistematizada e consolidada, o MS como responsável pela implementação da Política Nacional de Saúde (PNS). A conexão com o nível operacional, por ser executada pela Programação Anual de Saúde (PAS), alinha as intenções do PNS com a missão institucional, uma vez que as intenções do PNS foram formuladas tendo como referencial os eixos orientadores da composição temática e as diretrizes recomendadas pelo CNS. Esses elementos, submetidos a uma ordem de debates entre representantes de órgãos e entidades da estrutura do MS, cujos consensos obtidos são levados a debates e deliberação da instância plenária do CNS, assegurando uma total aderência à missão da Pasta, bem como a integração entre as programações de cada linha de atuação operacionalizadas pelas áreas técnicas responsáveis pela execução.

12.1.6 Logo, a presente Contratação se faz necessária para fins de cumprimento dos objetivos da Política Nacional de Atenção à Saúde dos Povos Indígenas, assegurando o acesso à atenção integral à saúde, de modo a favorecer a superação dos fatores que tornam a população indígena mais vulnerável aos agravos à saúde.

## **12.2 ALINHAMENTO ÀS POLÍTICAS PÚBLICAS**

12.2.1 A política pública voltada para a saúde indígena consiste em ações de saúde direcionadas aos povos indígenas, considerando a diversidade social, cultural, geográfica, histórica e política, de modo a superar os fatores que geram agravos à saúde e garantir o acesso aos serviços para essa população.

12.2.2 A SESAI é a responsável por coordenar a execução da Política Nacional de Atenção à Saúde dos Povos Indígenas. Sua missão é implementar o Subsistema de Atenção à Saúde Indígena — SASI —, articulado com o Sistema Único de Saúde — SUS —, que tem como base o cuidado integral aos indígenas, o respeito às especificidades das práticas de saúde e das medicinas tradicionais, a participação e o controle social.

12.2.3 Entre as atribuições da SESAI destacam-se: desenvolver ações de atenção integral à saúde indígena e de educação em saúde, além de planejar, coordenar e monitorar as ações referentes a saneamento e edificações nas áreas indígenas.

12.2.4 Devido à complexidade de transporte nas terras indígenas (sobretudo na Amazônia Legal), o transporte aéreo para as equipes dos Distritos Sanitários Especiais Indígenas-DSEI é extremamente necessário para que a Política Nacional de Atenção à Saúde dos Povos Indígenas alcance os seus propósitos.

12.2.5 O Plano Plurianual da União para o período de 2020 a 2023 (Lei 13.971/2019) contempla os seguintes elementos (programa, objetivo e meta associada):

Programa: 0617 – Proteção e Promoção dos Direitos dos Povos Indígenas;

Objetivo: 1246 - Promover e proteger os direitos sociais e culturais e o direito à cidadania dos povos indígenas, asseguradas suas especificidades nas políticas públicas; e

Meta: 0525 - Garantir o atendimento a 100% das comunidades indígenas do país nas ações de competência da Funai e da SESAI/MS.

## **12.3 ALINHAMENTO AO PLANO ANUAL DE CONTRATAÇÕES (IN SEGES Nº 1/2019)**

12.3.1 O objeto pretendido na presente licitação (transporte aéreo por helicóptero e avião), está previsto no Plano Anual de Contratações - PAC (2021), sendo que os itens de contratação estão cadastrados nos seguintes números 30, 31, 32, 33, 34 do Planejamento e Gerenciamento de Contratações (PGC).

## **13. Necessidade de Audiência Pública**

13.1 Existe a necessidade de realização de audiência pública, pois se trata de objeto com complexidade técnica que depende de coleta de contribuições a fim de definir a solução mais adequada, no qual será disponibilizada no site do Ministério da Saúde ([www.saude.gov.br](http://www.saude.gov.br))

## 14. Resultados Pretendidos

14.1 Considerando as especificidades locais de cada DSEI, a dificuldade de acesso às aldeias, a necessidade de atendimento *in loco*, resgates de emergência e encaminhamentos de pacientes para os serviços de média e alta complexidade, é de extrema necessidade a contratação de serviços de transporte aéreo, uma vez que a falta do mesmo irá prejudicar o desenvolvimento das ações e atividades realizadas pelo DSEI.

14.2 A contratação em tela possibilitará que cada DSEI continue as ações previstas, cumprindo assim as metas pactuadas ao realizar o transporte das Equipes Multidisciplinares de Saúde Indígena (EMSI) para prestar assistência aos povos indígenas, proporcionar a remoção de pacientes para os serviços de média e alta complexidade (que não são oferecidos pela atenção primária *in loco*), realizar remoções de emergência (nos casos em que os pacientes correm risco de morte) e realizar ações de imunização.

14.3 Nesse contexto, o emprego regular de transporte aéreo revela-se de inestimável valor para minimizar substancialmente as barreiras e óbices enfrentados no atendimento e promoção da saúde indígena.

14.4 A Contratação se faz necessária para fins de cumprimento aos objetivos da Política Nacional de Atenção à Saúde dos Povos Indígenas, assegurando o acesso à atenção integral à saúde, de modo a favorecer a superação dos fatores que tornam a população indígena mais vulnerável aos agravos à saúde.

## 15. Providências a serem Adotadas

15.1. Considerando a complexidade e especificidades do objeto do contrato, faz necessária a estruturação de uma equipe técnica permanente na área de Aviação com vistas à execução de treinamento de pessoal envolvido diretamente com as missões de apoio à Saúde Indígena. Esta equipe técnica, composta por especialistas nas áreas operacional e de manutenção teria a responsabilidade de averiguar "*in loco*" a execução contratual por parte das empresas prestadoras, bem com a correta fiscalização administrativa/financeira por parte dos DSEI;

15.2. Treinamento dos fiscais e/ou equipes encarregadas pela fiscalização dos contratos em aspectos técnicos relacionados com a Aviação, de forma a mitigar as inconformidades e , conseqüentemente, eventuais "glosas" e/ou sanções administrativas;

## 16. Possíveis Impactos Ambientais

16.1 Os termos do artigo 33, inciso IV, da Lei nº 12.305/2010 – Política Nacional de Resíduos Sólidos e Resolução CONAMA nº 362, de 23/06/2005, determinam que a CONTRATADA, ou seu prestador de serviço, deverá efetuar o recolhimento e o descarte adequado do óleo lubrificante usado ou contaminado originário da contratação, bem como de seus resíduos e embalagens, obedecendo aos seguintes procedimentos:

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

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

c) Dar a destinação final ambientalmente adequada ao óleo lubrificante usado ou contaminado não reciclável, conforme autorização emitida pelo órgão ambiental competente, conforme artigo 18, inciso VII, da Resolução CONAMA nº 362, de 23/06/2005, e legislação correlata.

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

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

## 17. Declaração de Viabilidade

Esta equipe de planejamento declara **viável** esta contratação.

### 17.1. Justificativa da Viabilidade

17.1 O presente processo licitatório irá substituir os contratos firmados entre os Distritos Sanitários Especiais de Saúde Indígena-DSEI ora vigente. A opção por uma licitação centralizada objetiva uma ampla concorrência com propostas mais vantajosas para a Administração Pública Federal.

17.2 A pretendida contratação é viável, uma vez que a mesma é indispensável para o atendimento aos povos indígenas devido à especificidade de cada DSEI. A falta do transporte aéreo irá prejudicar a continuidade das ações realizadas refletindo no não atingimento das metas pactuadas no Plano Nacional de Saúde (PNS 2020-2023), Tendo em vista que, a contratação do serviço possibilitará o resgate de casos de urgência e emergência de indígenas aldeados.

17.3 A contratação irá possibilitar que cada DSEI continue com as ações médico-sanitárias previstas cumprindo assim as metas pactuadas. As comunidades indígenas localizam-se, via de regra, em locais distantes e inacessíveis aos modais terrestre e fluvial. O transporte aéreo possibilita o acesso de equipes para prestar assistência aos povos indígenas. Além disso, é possível realizar remoções de pacientes para os serviços de média e alta complexidade e resgates emergência nos casos em que os pacientes correm risco de morte.

## 18. Responsáveis

ALEXANDRE LOPES NOGUEIRA

Diretor de Programa

DANIEL SIMÕES COELHO

Economista

APROVO, nos termos do artigo 14, Inciso II do Decreto n.º 10.024/2019, considerando as justificativas apresentadas neste instrumento, bem como as necessidades apontadas.

ROBSON DA SILVA SANTOS

Secretário Especial de Saúde Indígena