



**GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL**  
**CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DO DISTRITO FEDERAL**  
 Diretoria de Materiais e Serviços  
 Seção de Elaboração de Projetos Básicos e Pedidos de Compras

Termo de Referência - CBMDF/DIMAT/SEPEC

**TERMO DE REFERÊNCIA N° 239/2022- DIMAT**

**1. OBJETO**

Contratação de Centro de Instrução de Aviação Civil (CIAC) para fins de capacitação técnica - curso de aviação agrícola para pilotos de avião do CBMDF, conforme especificações e condições estabelecidas neste Termo de Referência.

**2. JUSTIFICATIVA DA NECESSIDADE DA CONTRATAÇÃO**

Em 20 de novembro de 1991, a Lei nº 8.255 dispôs sobre a organização básica do Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal, estruturando-o em órgãos de direção, apoio e execução.

Enquanto o artigo 7º da referida lei definiu que os órgãos de execução realizariam as atividades finalísticas do CBMDF, o art. 28 tratou de classificá-los segundo a natureza dos serviços que prestariam à sociedade do Distrito Federal (DF).

Sendo assim, foi prevista uma Unidade de Aviação Operacional que, segundo o §7º do artigo 28, teria como responsabilidade a execução de missões aéreas e ações conexas. Desde então, as atividades aéreas do CBMDF foram desenvolvidas segundo critérios estabelecidos no Decreto nº 16.036, de 04 de novembro de 1994, até que, em 21 de junho de 2010, o Decreto nº 31.817 reformulou o organograma da Corporação e atribuiu novos nomes à diversas unidades.

No art. 21 do Decreto, ficou estabelecido que o Comando Operacional seria o órgão de execução de mais alto escalão, incumbido de realizar as atividades-fim da Corporação, e que, para a execução de suas missões, teria em sua estrutura o Grupamento de Aviação Operacional (GAVOP), composto de duas subunidades: 1º Esquadrão de Aviação (1º ESAV) e 2º Esquadrão de Aviação (2º ESAV).

O presente projeto é de interesse do 2º ESAV que, por força do Regimento Interno do CBMDF, estabelecido pela Portaria nº 24, de 25 de novembro de 2020, publicada no suplemento do BG nº 223, 1º de dezembro de 2020, art. 551, tem como competência a execução das atividades especializadas de aviação operacional com o uso de aeronaves de asas fixas, ou seja, aviões.

As principais missões aéreas do 2º ESAV sempre foram o combate à incêndios florestais no território do Distrito Federal e, sob demanda e autorização, em outros estados; o monitoramento aéreo de possíveis focos de incêndios florestais durante a época de estiagem; a instrução e o treinamento de oficiais visando o aperfeiçoamento ou a formação de pilotos; o auxílio no transporte de vítimas de acidentes ou comorbidades; e a realização de traslados de órgãos humanos para transplante.

Os aviões do 2º ESAV fazem com que o GAVOP cumpra diversos itens daquilo que lhe está atribuído como responsabilidade, no Art. 461 do Regimento Interno do CBMDF, a saber:

Art. 549. Ao Grupamento de Aviação Operacional, além das atribuições constantes no art. 370, compete:

- I - executar as atividades especializadas de aviação operacional;
- II - promover a capacitação continuada do pessoal lotado nos esquadrões;
- [...]
- V - zelar pelo cumprimento da legislação aeronáutica;

Vale ressaltar também a normativa que estabelece os requisitos para operações especiais de aviação pública, o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 90 (RBAC 90), emenda nº 00, em vigor desde 11 de junho de 2019. Conforme a seção 90.5, são atribuições das unidades aéreas dos órgãos e entes públicos:

- (1) operações aéreas de segurança pública: destinadas à preservação da ordem pública, da incolumidade das pessoas e do patrimônio, proteção do meio ambiente e ações de defesa civil conforme estabelecido no art. 144 da Constituição da República Federativa do Brasil;
- (2) operações aéreas de segurança pública nacional: destinadas à preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, nas hipóteses previstas no Decreto nº 5.289/2004 e na Lei nº 11.473/07, bem como no ato formal de adesão dos Estados e do Distrito Federal;
- [...]
- (6) operações aéreas de proteção ao meio ambiente: destinadas a exercer o poder de polícia ambiental e a executar ações da política nacional de meio ambiente em consonância com a legislação ambiental vigente;

Em condições aeronavegáveis, o 2º Esquadrão conta hoje com 2 (dois) aviões Air Tractor, modelo AT-802F, uma vez que, no ano de 2010, foi instaurado no CBMDF o Processo Administrativo nº 053.001.389/2010, resultando na aquisição dessas aeronaves, que são destinadas principalmente às operações de monitoramento ambiental e de combate aos incêndios florestais no Distrito Federal e em outros estados da federação, quando necessário.

Esses aviões entraram em atividade durante a estação de incêndios florestais de 2012, tendo sido plenamente implementados na estação de 2013 e mudado significativamente a estatística das ocorrências de incêndios florestais, demonstrando eficácia no emprego. Consagrados mundialmente pela efetividade nos combates a incêndio a um custo operacional relativamente baixo, os aviões Air Tractor modelo AT-802F incorporam o conceito dos Single Engine Air Tankers (SEAT, ou tanques aéreos monomotores) para proporcionar múltiplos e sucessivos lançamentos de água com distinta manobrabilidade e alta precisão, adequando-se muito bem a linhas de incêndio com recortes irregulares, em especial àquelas situadas nas interfaces entre área florestal e urbana.

Em âmbito estadual/distrital do setor público brasileiro, apenas os Corpos de Bombeiros Militares do Distrito Federal (CBMDF) e do Mato Grosso (CBMMT) operam atualmente essas aeronaves para combate a incêndio, cada qual possuindo em sua frota dois AT-802F. Os Corpos de Bombeiros Militares de Mato Grosso do Sul (CBMMS) e de Minas Gerais (CBMMG) estão em vias de operacionalizar aviões do mesmo modelo.

Infelizmente, os desafios para manter essa operacionalidade não são poucos. Isso porque, como seria de se esperar, o combate a incêndio com aeronaves, justamente pelo elevado risco atrelado, sujeita-se a uma série de regulamentações estabelecidas primordialmente com o fito de garantir a segurança das operações. Voos para lançamento de grandes cargas d'água a baixas velocidades e alturas, em locais de visibilidade restrita pela fumaça e com inúmeros

obstáculos a serem livrados devem necessariamente ser contrabalanceados por um alto nível de capacitação técnica da tripulação, dentre outras medidas no mesmo sentido.

Nesse diapasão, há que se fazer especial menção ao Decreto-Lei nº 917, de 7 de outubro de 1969, que, combinado com o Decreto nº 86.765, de 22 de dezembro de 1981, discriminam o combate a incêndios em campos ou florestas como uma das atividades da aviação agrícola, sendo esta regulamentada por sua vez pelo RBAC 137. Nesse ramo, requer-se da tripulação o certificado de habilitação técnica (CHT) de piloto agrícola (PAGA) averbado à licença, prerrogativa daqueles que concluem com aproveitamento o curso de aviação agrícola (CAVAG). Aqui registra-se que a parte prática do CAVAG conta com uma duração média de 31 horas de voo ao final das quais o piloto deve apresentar no mínimo 400 horas de voo totais para a concessão do respectivo CHT.

É sabido que a manutenção da operacionalidade das unidades aéreas, e por consequência do GAVOP, perpassa, além de outros fatores, na formação periódica de novas tripulações: no decorrer dos anos, a progressão nos diversos postos da carreira bombeiro-militar conduzirá os pilotos mais antigos a assumirem cargos na Corporação que limitarão, ou até mesmo impedirão sua disponibilidade em atuar como piloto de aeronaves, não se devendo esquecer ainda da passagem para a reserva remunerada após cumpridos os requisitos legais. Além disso, a constância na formação e qualificação de novos pilotos proporciona a transmissão de conhecimento e experiência entre o piloto antigo e o novato, o que é salutar em qualquer atividade e sobremaneira na atividade aérea para a manutenção de padrões e procedimentos e do nível de segurança nas operações.

Em que pese tal assertiva estar amparada pelo Planejamento Estratégico 2017-2024 da Corporação, mais especificamente em seu objetivo 8 (capacitar e gerir por competências), observou-se no âmbito do CBMDF uma dificuldade severa ao longo do tempo no que tange à conclusão da formação de novos comandantes de avião para a atividade de combate a incêndio - sobretudo em se tratando de treinamentos intermediários e avançados, o que, agravada pelos consideráveis lapsos temporais no processo de admissão e formação básica de cada um deles, despontou como um dos fatores com maior parcela de responsabilidade pela atual carência de recursos humanos especializados para concorrer às escalas na área.

A norma definiu as regiões, em todo o País, em situação de emergência ambiental. No âmbito do CBMDF, foi publicado o PLANO DE OPERAÇÃO n.º 02/2017 – SEOPE/COMOP (OPERAÇÃO VERDE-VIVO 2017) no BG 54, de 20 de março de 2017. De acordo com esse plano, visando regular o emprego operacional dos recursos corporativos, bem como os procedimentos operacionais para o desenvolvimento das ações de prevenção e combate aos incêndios florestais durante o período de estiação, os dois aviões Air Tractor estiveram na composição dos meios diariamente desde a segunda fase (combate inicial) iniciada em maio até a quinta e última fase (combate reduzido), que se estendeu pelos meses de outubro e novembro.

Somente entre os dias 28 e 31 de agosto desse ano de 2017, por exemplo, estima-se que 11% do Parque Nacional de Brasília tenha sido devastado por um incêndio que mobilizou simultaneamente ambos os aviões, além de várias outras equipes ([www.pilotopolicial.com.br/avioes-air-tractor-e-helicopteros-do-corpo-de-bombeiros-ajudam-no-combate-ao-incendio-no-parque-nacional-de-brasilia](http://www.pilotopolicial.com.br/avioes-air-tractor-e-helicopteros-do-corpo-de-bombeiros-ajudam-no-combate-ao-incendio-no-parque-nacional-de-brasilia)).

Institucionalmente, por razões de segurança e de regulamentação aeronáutica (a saber, o RBAC 90), cada uma dessas aeronaves pressupõe uma tripulação de um piloto e um copiloto por dia, e o acionamento, praticamente diário durante a temporada de seca, não raro exige uma dedicação ininterrupta tanto no período matutino quanto no vespertino, sendo que por vezes as proporções dos incêndios tornam-se tão proeminentes que se faz necessário o acionamento simultâneo dos dois aviões. A tabela abaixo contém um demonstrativo referente a horas de voo nos Air Tractors do CBMDF para os últimos anos.

Para promover o aumento do número de comandantes, parte da solução se encontra aqui apresentada, de modo que a presente demanda diz respeito ao CAVAG e tem por objetivo suprir um dos requisitos estabelecidos pela ANAC para as tripulações (tanto pilotos quanto copilotos) dos voos de combate a incêndio, em conformidade com as seções 90.23(e)(2) e 90.25(f) do RBAC 90.

Após o CAVAG, é importante frisar a necessidade de acúmulo de horas até se totalizarem 500h de voo e a realização do curso específico de familiarização para a operação em Air Tractor 802-F a fim de que haja a efetiva ascensão a comando desse tipo de aeronave.

Destaca-se que a contratação da especialização do CAVAG contribuirá direta e indiretamente com as políticas de desenvolvimento nacional sustentável, uma vez que garantirá a continuidade no cumprimento de duas missões muito importantes ligadas à preservação ambiental: a extinção de incêndios florestais por combate aéreo às chamas, utilizando as aeronaves Air Tractor, e o monitoramento de incêndios florestais na área do Distrito Federal, fatores estes essenciais à conservação do bioma local.

Outrossim, a realização da contratação do treinamento justifica-se também pelo fato de que a qualificação profissional dos servidores em suas áreas de atuação é algo desejável e necessário, proporcionando níveis elevados de eficiência e qualidade nos serviços prestados pela instituição à comunidade.

Em relação à especialização de servidores, e apesar de tratar de outra área da Administração Pública, pode-se citar, de forma análoga, o que ensina o aclamado doutrinador administrativista JACOBY, em termos:

Essa crítica poderia ser resolvida com o simples treinamento dos servidores...

De fato, não se pode conceber que sejam encarregados ... servidores sem prévio conhecimento do assunto, normalmente já sobrecarregados de múltiplas tarefas. Nesse sentido, merecem destaque decisões dos Tribunais de Contas que vêm determinando o treinamento dos servidores da Administração ...

Um bom treinamento é o que capacita ... a explorarem a potencialidade da norma, rumo à eficácia da Administração. (FERNANDES, Jorge Ulisses Jacoby. *Sistema de registro de preços e pregão presencial e eletrônico*. 3. ed. rev., atual. e ampl. Belo Horizonte: Fórum, 2008. pág. 113)

Portanto, como amplamente exposto nesta justificativa, o treinamento de militares do CBMDF diretamente atuantes na aviação de combate a incêndios florestais visa aumentar a capacidade operacional e, em análise aprofundada, cumprir a legislação pertinente bem como resguardar a atividade do CBMDF, mantendo, pois, um nível de segurança operacional mínimo que mitigue fatores contribuintes convergentes para um acidente aeronáutico.

A qualificação dos pilotos de avião do CBMDF vem lastrear o interesse da Corporação, visto que as operações aéreas de Segurança Pública e/ou Defesa Civil são atividades regulamentadas por legislação específica e que a devida habilitação técnica é exigida, sendo que o cumprimento das normas, pela administração, atende, inequivocamente, ao interesse público.

### 3. JUSTIFICATIVA PARA A CONTRATAÇÃO SER EFETIVADA POR INEXIGIBILIDADE DE LICITAÇÃO

Sobre a caracterização da inexigibilidade de licitação, vem-se demonstrando que os órgãos e entidades públicas, ao investirem na formação de profissionais capacitados, adotam, na maioria das vezes, a inexigibilidade de licitação. Isto ocorre em face das disposições da Lei de Licitações (art. 25, II c/c art. 13, VI):

**Art. 13.** Para os fins desta Lei, consideram-se serviços técnicos profissionais especializados os trabalhos relativos a:

[...]

VI - treinamento e aperfeiçoamento de pessoal;

**Art. 25.** É inexigível a licitação quando houver inviabilidade de competição, em especial:

(...)

II - para a contratação de serviços técnicos enumerados no art. 13 desta Lei, de natureza singular, com profissionais ou empresas de notória especialização, vedada a inexigibilidade para serviços de publicidade e divulgação;

Ao discorrer sobre o tema, Marçal Justen Filho assinala que:

O inc. VI trata do desenvolvimento de recursos e técnicas de aperfeiçoamento dos agentes públicos. Não se incluem na previsão legal serviços de aperfeiçoamento desvinculados das funções desempenhadas pelos agentes públicos. Deve haver um **vínculo de pertinência entre o treinamento e atividade desempenhada**. (...)

Por isso, quando a contratação envolver serviços técnico-científicos especializados (especialmente aqueles indicados no art. 13), poderá fazer-se diretamente, independentemente de procedimento formal licitatório. Não significa que a Administração possa escolher qualquer particular, a seu arbítrio. A seleção do particular a ser contratado se sujeita a certos requisitos. Os requisitos subjetivos do contratado decorrem diretamente da causa motivadora da inexigibilidade da licitação. Não se aplica o procedimento formal da licitação porque o serviço técnico-científico apresenta peculiaridades que o tornam específico, singular e inconfundível. Logo, somente particulares habilitados e capacitados poderão desenvolver o serviço de modo satisfatório. Se qualquer particular estivesse capacitado a desempenhar satisfatoriamente o serviço, não se caracterizaria ele como especializado, singular e inconfundível. (grifo nosso)

Ainda sobre a inexigibilidade de licitação, o Parecer nº 726/2008 – PROCAD elenca, no item 2.6, uma série de requisitos que possibilitam a contratação direta para a participação de servidores em curso aberto de treinamento e aperfeiçoamento de pessoal, onde enfatiza, dentre outros aspectos, a necessidade do curso ser aberto e a notória especialização do profissional ou da entidade que ministra o curso.

As Decisões nº 1.321/2005, 4.483/2008 e 1.403/2011, todas do Tribunal de Contas do Distrito Federal, são uníssonas e recomendam expressamente ao CBMDF, nos processos de pagamento de ajuda de custo/diárias aos militares que se afastam do DF para a realização de cursos e/ou treinamentos, para que verifique a inviabilidade e/ou impossibilidade do curso pretendido no DF e a efetiva confirmação da realização do curso.

Ora, sobre essa questão ratifica-se mais uma vez que não há a possibilidade de a execução do serviço demandado ser realizada no âmbito do DF, conforme demonstrado pelo Estudo Técnico Preliminar (83630909).

Nesse sentido, oportuna a manifestação do Ministro do TCU, Adhemar Paladini Ghisi, no voto condutor da Decisão nº 439/98, fls. 08/16:

"A aplicação da lei deve ser compatível com a realidade que está inserida. Só assim o direito atinge seus fins de assegurar a justiça e a equidade social. Nesse sentido, defendo o posicionamento de que a inexigibilidade de licitação para contratação de treinamento e aperfeiçoamento de pessoal, fato que pode e deve evoluir no ritmo das mudanças que certamente ocorrerão no mercado, com o aperfeiçoamento das técnicas de elaboração de manuais padronizados de ensino. Essa evolução deve ser acompanhada tanto pelos gestores como pelos órgãos de controle, no âmbito de suas atuações. **Assim, desponta, ao meu ver, com clareza que a inexigibilidade de licitação para contratação de treinamento e aperfeiçoamento de pessoal, na atualidade, é regra geral, sendo a licitação exceção que deve ser averiguada caso a caso pelo administrador**" (Grifo nosso).

#### 4. DA NOTÓRIA ESPECIALIZAÇÃO E SINGULARIDADE DA EMPRESA

Destaca-se singularmente com relação às demais instituições, o Aeroclube de Ibitinga (<http://www.aeroclubedeibitinga.com.br/>), analisados principalmente os fatores abaixo expostos.

Localizado no centro-oeste do Estado de São Paulo em uma área com meteorologia reconhecidamente estável e propícia, o Aeroclube de Ibitinga, que foi fundado em 27 de abril de 1941, é atualmente uma referência em especialização e treinamento de aeronaves com trem de pouso convencional (tais quais os Air Tractor do CBMDF), capacitando futuros comandantes com aulas teóricas e práticas pelos cursos de Piloto Privado, Piloto Comercial, Voo por instrumentos (IFR), Instrutor de Voo e Piloto Agrícola.

O aeródromo onde está sediado conta com uma oficina especializada em manutenção de aeronaves agrícolas (a IMAER – Ibitinga Manutenção de Aeronaves Ltda), conferindo uma cobertura *in loco* da frota do Aeroclube que garante desde inspeções preventivas até os reparos estruturais mais complexos em células sem a necessidade de longos traslados para esse fim, o que invariavelmente se traduz em uma maior disponibilidade dos aviões para instrução.

O Aeródromo, não controlado e com pouco tráfego aéreo, fica próximo aos setores de treinamentos práticos, o que garante rapidez no traslado e máximo aproveitamento sobretudo nas instruções práticas de aviação agrícola (dadas as peculiaridades a ela inerentes), havendo extrema flexibilidade de horários com instrutores altamente qualificados e examinadores credenciados.

Com notada infraestrutura, a pista de 1.200 metros x 18 metros (cabeceras 31 e 13) possibilita a decolagem e aterrissagem de aeronaves de pequeno e médio porte.

Ademais, é oferecida aos alunos uma infraestrutura de escola adequada para a realização de seus estudos de modo eficaz e cômodo, que inclui:

- Secretaria: Formada pelo departamento de Atendimento ao aluno, Financeiro e Relações Públicas é onde o aluno faz o primeiro contato com a escola, e recebem toda ajuda necessária sobre a parte burocrática.

- Sala de aula: Equipada com carteiras apropriadas para a utilização dos materiais de navegação, além de equipamentos audiovisuais e de multimídia.

- Sala de *Briefing* e *Debriefing*: esta sala está equipada com material de apoio aos instrutores, na realização antes do voo junto ao aluno para explicação de como ocorrerá o voo e quais situações será impostas no treinamento. E após para realizar a análise da aula prática, procurando a melhora contínua do aluno.

- Sala de Operações: É o local onde alunos e instrutores se reúnem para planejarem suas navegações, consultar METAR e confirmar sua escala de voo.

Com relação às aeronaves a serem utilizadas no curso (81060754), destacam-se 2 CESSNA 170 (C170) disponíveis para as instruções básicas e intermediárias, ideais por serem aviões com trem de pouso convencional com sistema de amortecimento por braço de torção (mesmo princípio de funcionamento para os aviões agrícolas usados na fase avançada e para os Air Tractor do CBMDF), permitindo portanto um treinamento mais direcionado às reações esperadas para taxiaamentos, pousos e decolagens.

A bequilha dessas aeronaves (roda com controle direcional situada na porção traseira do trem de pouso), por ser pouco comandável (característica de projeto do C170), torna a operação desse modelo em solo muito mais parecida com a dos Air Tractor do CBMDF do que se não fosse esse o caso, exigindo-se muito mais o uso de freios, que deve ser feito de maneira "cirúrgica" para não provocar superaquecimento do sistema com a consequente perda de efetividade, a pilonagem ou mesmo o tombamento lateral com toque de asa.

A célula desses aviões também se assemelha mais à dos Air Tractor por ser inteiramente metálica, não sendo empregue entelamento característico a aeronaves convencionais de pequeno porte usualmente disponíveis para treinamento (como os PIPER PA-18, os AEROBOERO e os CITABRIA), o que garante um comportamento aerodinâmico igualmente peculiar.

Para a parte avançada, destacam-se 3 EMBRAER IPANEMA disponíveis, que além de atenderem os mesmos apontamentos do parágrafo anterior, permitem um treinamento mais efetivo e proveitoso, dado sua motorização e sua capacidade de carga no hopper (300 HP e 600 l) serem maiores que as de outros modelos de aeronaves agrícolas, como o PIPER PAWNEE (235 HP e 568 l), por exemplo, por permitirem um maior número de passagens em aplicações aéreas para um determinado tempo de instrução, sendo que cada uma delas apresentará um grau de dificuldade maior (associado a um maior diferencial de peso provocado pelo alijamento de carga).

Dos instrutores do Aeroclube de Ibitinga, percebe-se comprovada a notória especialização extensiva a todo o corpo docente, dimensionada não apenas pela quantidade de horas de voo e especializações averbadas às licenças e habilitações, mas também ao número de safras já desenvolvidas por cada um (experiência prática do conteúdo que ministram).

Em outras palavras, o corpo de instrutores da referida instituição se diferencia sobremaneira no cenário nacional pela vivência dos profissionais envolvidos no contexto da atividade de aviação agrícola propriamente dita, posto que somente pilotos com significativa experiência em safras e aplicações aéreas (inclusive fora do ambiente de instrução, ou seja, profissionalmente) são admitidos e empregues pelo Aeroclube de Ibitinga na qualidade de instrutores.

A título de comparação, a escola de aviação ETA possui 1 Citabria (American Champion 7GCBC) autorizado junto à ANAC para as instruções básicas do CAVAG, e apenas 1 Embraer Ipanema (EMB-202) para as avançadas. A EJ, por sua vez, também conta com 1 Citabria (American Champion 7GCBC) e 1 Piper PA-18 (PA-18-150) para as básicas, e 1 Piper Pawnee (PA-25-235) para a avançada. Já o Aeroclube de Ibitinga possui 3 aeronaves para o treinamento básico (AB-115 e C-170) e 3 para o avançado (EMB-201A).

Uma menor quantidade de aviões disponíveis para os treinamentos, vale assinalar, implicaria em um maior tempo necessário para a completa execução do serviço de instrução, visto que a parte prática do CAVAG é desenvolvida nas próprias aeronaves por meio das horas de voo.

Diante do exposto, conclui-se que a solução mais vantajosa para a Corporação é a contratação da empresa Aeroclube de Ibitinga para o fornecimento dos serviços pretendidos, ou seja, o Curso de Piloto Agrícola (CAVAG).

#### 5. PREVISÃO DO CURSO NO PLANO GERAL DE CURSO (PGC)

Em verificação ao planejamento de cursos externos para o ano de 2022 pode ser observado que o pedido para participação no evento foi previsto pela Portaria de Aprovação do Plano de Aplicação de Recursos Financeiros para o Exercício de 2021 - PARF/2022, Portaria 26, de 02 de setembro de 2021, publicado no BG nº 173, de 14 de setembro de 2021, para **7 (sete) militares**, segundo Parecer SEI-GDF nº 41/2022 - CBMDF/DIREN/SEPLA (87168274).

#### 6. JUSTIFICATIVA DA NÃO REALIZAÇÃO DO CURSO OU EVENTO NO DISTRITO FEDERAL

Em se tratando de contratar o treinamento do CAVAG para os pilotos já pertencentes às fileiras do CBMDF, solução essa já adotada pelo CBMDF por meio dos contratos 14/2014 e 82/2015, buscou-se primeiramente as escolas de aviação civil homologadas junto à ANAC através do site "<https://sistemas.anac.gov.br/educator/Index2.aspx>" (81060318) que ministrem o curso de piloto agrícola, onde foram localizadas as 6 (seis) escolas, que são: HARPIA Flight Academy Escola de Aviação Civil - CPO Verde, Aeroclube de Ponta Grossa, Aero Agrícola Santos Dumont LTDA, EJ Escola de Aviação Civil LTDA, ETA - Escola de Aviação Civil e Aeroclube de Ibitinga.

Cabe ressaltar que nem todas as escolas de aviação submeteram seus currículos às novas exigências trazidas pela IS nº 141-007, que passou a vigorar por efeito da publicação da Portaria nº 1.529/SPO, de 12 de junho de 2020, com a revogação dos antigos manuais de cursos de aviação - como o do CAVAG, pautado até então pelo defasado MCA 58-17, de 29 de fevereiro de 2000. Assim, nem toda escola de aviação é atualmente um CIAC, muito embora as exigências dessa adequação já sejam aplicáveis às pessoas jurídicas que pretendam ministrar quaisquer dos cursos previstos no RBAC nº 61 (tal qual o CAVAG, previsto na subparte N do referido regulamento), em conformidade com a seção 141.1 do RBAC nº 141.

Assim, como é interesse da administração o cumprimento das normas estabelecidas, a contratada deverá ser reconhecida pela ANAC como um CIAC.

Com efeito, ao se pesquisar os CIAC homologados junto à ANAC para ministrar o CAVAG no site "<https://sistemas.anac.gov.br/rbac141/ciac/pesquisar?AspxAutoDetectCookieSupport=1>" (81060509), as instituições reconhecidas e com Programas de Instrução válidos de acordo com o RBAC nº 141 e com a IS nº 141-007 constituem um subgrupo de apenas 3 (três) dessas escolas de aviação, sendo a EJ Escola de Aviação Civil LTDA, a ETA - Escola de Aviação Civil e o Aeroclube de Ibitinga, nenhuma das quais sediada em Brasília/DF.

#### 7. CARGA HORÁRIA TOTAL E FUNCIONAMENTO DAS INSTRUÇÕES

Inicialmente, vale destacar que o curso aqui pretendido é caracterizado como CURSO ABERTO, uma vez que pode ser contratado diretamente por qualquer pessoa ou instituição junto às empresas homologadas pela ANAC, tendo suas estruturas definidas pelas normas e manuais aprovados pela referida Agência.

Isso posto, o treinamento do CAVAG será composto por instruções teóricas e práticas em aviões agrícolas para os pilotos designados pelo CBMDF. Inobstante todo o ordenamento jurídico pertinente, faz-se especial menção aos seguintes normativos que o referido curso deverá seguir:

- a) Subparte N do RBAC nº 61 - Habilitação de Piloto Agrícola;
- b) Seção 7.8 da IS nº 141-007 - Programa de Instrução de Piloto Agrícola Avião.

A formação de piloto agrícola compreende o conteúdo programático vinculado ao programa de instrução aprovado pela instituição junto à ANAC (RBAC 141), tendo como componentes mínimos:

Curso de Aviação Agrícola (CAVAG)			
		Carga Horária Por Aluno	
		Horas-aula	Horas de voo
Parte Teórica	Aspectos Históricos	120	0
	Toxicologia		
	Produção Agropecuária		
	Calibração de Aeronaves		
	Medicina de Aviação		
	Primeiros Socorros		
	Regulamento de Aviação Agrícola		

	Segurança de Voo e Prevenção de Acidentes		
	Legislação Aeronáutica		
	Legislação do Ministério da Agricultura e do Abastecimento		
	Regulamentos de Tráfego Aéreo		
	Produção Agropecuária		
<b>Parte Prática</b>	Adaptação ao trem de pouso convencional	0	20
	Instruções de voo intermediárias do CAVAG	0	12
	Instruções de voo avançadas do CAVAG	0	19
	Check de proficiência (com todas as taxas da escola e da ANAC inclusas)	0	1
<b>TOTAL</b>		<b>120</b>	<b>52</b>

#### 8. PÚBLICO ALVO E DISTRIBUIÇÃO DAS VAGAS

Conforme consta no processo, os 6 (seis) oficiais serão indicados no decorrer do processo juntamente com a informação de aptidão no último TAF. Deverá ser atendida a Portaria nº 4, de 30 de janeiro de 2014, publicada no item II do Boletim Geral nº 021, de 30 de janeiro de 2014 (Norma para Indicação de Militares para Cursos ou Estágios Externos ao CBMDF).

Como ainda não há indicados, não há como afirmar que as atividades laborais desenvolvidas pelos escolhidos são compatíveis com o conteúdo programático do evento, devendo tal fato ser observado no momento da seleção dos militares.

#### 9. OBJETIVOS DO CURSO

##### OBJETIVO:

Capacitar profissionais para o melhor e mais eficiente desempenho nas atividades de piloto de avião, garantindo maior conhecimento e incremento dos índices de segurança operacional na atividade aérea do CBMDF.

##### PÚBLICO-ALVO:

O Curso de Aviação Agrícola tem como público alvo 6 (seis) Oficiais Bombeiros Militares do Quadro de Combatentes do Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal, levando-se em conta as considerações deste documento.

A seleção dos referidos militares, com a finalidade de indicação para participarem dos cursos externos ao CBMDF, deverá seguir a Portaria nº 4, de 30 de janeiro de 2014, publicada no item II do Boletim Geral nº 021, de 30 de janeiro de 2014, e/ou norma que venha a alterá-la/complementá-la.

##### INSTRUTOR/PALESTRANTE:

Consta no corpo do processo o Curriculum Vitae (86977214) dos instrutores com suas qualificações.

#### 10. DIRETRIZES DE FUNCIONAMENTO DO CURSO

##### Metodologia:

As aulas teóricas serão desenvolvidas de forma presencial e/ou à distância (EaD), considerando o cenário atual de pandemia de COVID-19 e as eventuais restrições dela decorrentes.

As aulas práticas serão presenciais e poderão ser ministradas todos os dias da semana, nos períodos matutino, vespertino ou noturno, dependendo do objetivo da instrução de voo.

Serão empregados recursos audiovisuais diversos, palestras, e equipamentos necessários às aulas teóricas e práticas, e aeronaves com documentação e manutenção rigorosamente em dia.

##### Avaliação e Frequência:

A avaliação dos alunos deverá se dar em absoluto cumprimento ao previsto na legislação vigente, compreendendo o acompanhamento contínuo do desempenho, a partir da seleção, mantendo-se coerente até os exames práticos de voo, passando por todas as matérias da instrução teórica e pela avaliação realizada pela escola durante a instrução de voo.

A instrução teórica e a instrução prática se complementam. Esta interligação se reflete igualmente na avaliação das duas etapas de instrução, visto que as deficiências encontradas na instrução prática podem ser consequência das dificuldades vivenciadas na etapa teórica. Portanto, é fundamental ter uma visão global e contínua da avaliação.

Além dessas características, a avaliação deve ser também integrada porque deve observar:

- a) a assimilação dos conhecimentos;
- b) o desenvolvimento das atitudes fundamentais ao piloto; e
- c) a aquisição das habilidades operacionais.

Para que se tenha uma visão global, contínua e integrada, apresentam-se a seguir as diretrizes para o processo de avaliação do curso, que requerem a participação ativa da coordenação do curso.

##### Avaliação da Instrução Teórica:

###### - Aspectos da Avaliação

A avaliação do desempenho, em cada disciplina, envolve os seguintes aspectos:

- Frequência – comprovada através do controle formal da presença do aluno em aulas e nas demais atividades didáticas programadas;
- Rendimento – refere-se aos conhecimentos adquiridos e às habilidades desenvolvidas pelos alunos durante o curso, acompanhado através de provas escritas e/ou orais sobre o conteúdo ministrado nas aulas; e
- Participação – refere-se à observação das atitudes formadas pelo aluno, em termos de: iniciativa, objetividade, organização e disciplina.

**Requisitos das Provas Escritas**

- a) deverão ser aplicadas provas durante o desenvolvimento das disciplinas, o que permitirá detectar as dificuldades dos alunos;
- b) cada prova deve avaliar partes do conteúdo programático, tendo-se o cuidado de focar os assuntos básicos, através de questões formuladas com clareza;
- c) em cada prova devem ser utilizados tipos de questões com níveis variáveis de dificuldade (fáceis, médias e difíceis) e com valores atribuídos proporcionalmente ao nível de dificuldade;
- d) a prova deve ter bom aspecto visual e ser de fácil leitura, bem como apresentar disposição conveniente dos itens e enunciados precisos e objetivos;
- e) o tempo destinado a cada prova deve ser adequado à sua realização, de acordo com o número e com o nível de dificuldade das questões. O gabarito para a correção, preparado com antecedência, deve ser colocado à disposição dos alunos após o término da prova; e
- f) depois da correção das provas, o instrutor deve comentar seus itens, apontando os erros sem identificar aqueles que os cometeram, apresentando respostas corretas e explicações cabíveis, certificando-se, ainda, de que houve a compreensão desejada. Os erros dos alunos devem ser encarados pelo instrutor como meios de aperfeiçoar sua própria ação docente. Com base na análise dos erros, o instrutor deve tipificá-los, empregando recursos auxiliares da instrução mais adequados ou novas formas de explicação dos assuntos.

**Critérios para Avaliação da Participação dos Alunos**

A seguir, encontram-se definidos os critérios para avaliação da participação dos alunos, com exemplos de comportamentos indicadores de cada um deles, para nortear a avaliação dos alunos por parte dos professores/instrutores.

- a) Iniciativa – capacidade ou disposição para o empreendimento imediato de ações ou proposições.

São indicadores de iniciativa:

- buscar os recursos necessários à realização das atividades, sem necessidade de ajuda ou estímulo;
- iniciar debate acerca de temas estudados;
- propor a realização de atividades em grupo;
- antecipar-se aos companheiros na tomada de providências para solucionar uma situação-problema;
- criar soluções adequadas para situações imprevistas, em tempo hábil; e
- tomar decisões diante de situações nas quais não possa, a tempo, dispor de orientação.

- b) Objetividade – capacidade para discriminar prontamente os dados úteis e aplicáveis diante de situações complexas.

São comportamentos indicadores de objetividade:

- simplificar os problemas mais complexos sem prejuízo dos resultados finais;
- planejar a realização do trabalho, enfatizando os aspectos principais;
- discriminar prontamente o que for útil e aplicável;
- descrever um fato de maneira fiel ao sucedido;
- usar termos apropriados à situação; e
- demonstrar clareza e precisão ao formular perguntas e respostas.

- c) Organização – capacidade para sistematizar tarefas, formando esquemas de execução.

São comportamentos indicadores de organização:

- demonstrar método e zelo na execução dos trabalhos;
- coordenar as atividades de acordo com as necessidades de tempo;
- selecionar a documentação de que necessita sem exageros ou deficiências;
- manter seus pertences em locais adequados; e
- revelar capacidade de pensar de forma esquemática, facilitando a consecução de seus objetivos.

- d) Disciplina – capacidade de respeitar a ordem, as normas e os valores que convêm ao funcionamento regular da escola.

São comportamentos indicadores de disciplina:

- respeitar os colegas, o corpo técnico-pedagógico e o pessoal auxiliar;
- acatar os regulamentos da escola;
- zelar pelo patrimônio colocado à sua disposição;
- apresentar-se para as aulas assídua e pontualmente, nos horários estipulados; e
- cumprir as tarefas determinadas.

**Resultados da Avaliação**

Os resultados das avaliações das matérias das partes teóricas do curso devem ser expressos em notas na escala de 0 (zero) a 10 (dez), para indicar o rendimento e a participação dos alunos.

Os resultados da avaliação do rendimento dos alunos devem ser anotados pelo instrutor no formulário próprio, depois de corrigir as provas e comentá-las com os alunos.

**Limites Mínimos de Aprovação**

São limites mínimos de aprovação nas disciplinas da parte teórica do curso:

- a) Rendimento – média final 7,0 (sete) por disciplina;
- b) Participação – média final 7,0 (sete) por disciplina;
- c) Frequência – 75% (setenta e cinco por cento) de comparecimento às aulas e às demais atividades programadas.

**11. AVALIAÇÃO DA INSTRUÇÃO PRÁTICA:**

A sistemática de avaliação da instrução prática se adequa às peculiaridades da instrução no solo e da prática de voo.

A avaliação da instrução no solo desdobra-se em:

a) Prova de conhecimentos técnicos da aeronave, em que devem ser avaliados conhecimentos referentes a:

- grupo motopropulsor;
- sistema de combustível;
- sistema elétrico;
- controles de voo, trem de pouso, sistema de freios, instrumentos;
- equipamentos de emergência, equipamentos auxiliares e limitações de operação;
- características de voo, operação dos sistemas e procedimentos normais;
- procedimentos de emergência e do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER);
- tráfego, fraseologia e área de instrução.

b) Prova de verificação do desenvolvimento dos esquemas de execução dos procedimentos de voo, que abrange a localização dos instrumentos da aeronave, a leitura dos mesmos e o condicionamento para acionamento dos comandos de voo.

Ambos os resultados devem ser arquivados na Pasta Individual do aluno.

A prática de voo é avaliada atribuindo-se um grau, conforme descrito no quadro a seguir, a fim de determinar a proficiência do aluno na execução de cada exercício, o que servirá de base para a atribuição do grau final da missão.

GRAUS	CLASSIFICAÇÃO DO VOO	DESCRIÇÃO
1	PERIGOSO	Aluno viola as regras de tráfego aéreo sem que haja justificativa. O desempenho do aluno leva o instrutor a intervir nos comandos da aeronave, para evitar acidentes perfeitamente previsíveis. Aluno adota atitudes perigosas.
2	DEFICIENTE	Aluno revela dificuldade na execução das manobras, demonstrando não ter assimilado as habilidades no nível exigido pela missão.
3	SATISFATÓRIO	Aluno apresenta desempenho normal.
4	BOM	Aluno demonstra facilidade e perfeição na execução da maioria das manobras da missão.
5	EXCELENTE	Aluno demonstra facilidade e perfeição na execução de todas as manobras da missão.

O instrutor de voo deve registrar o desempenho do aluno em todas as missões nas fichas de avaliação das respectivas etapas e fases.

O grau final da missão não é atribuído pelo cálculo da média aritmética dos graus obtidos em cada exercício, mas através de uma apreciação do instrutor quanto ao desempenho do aluno na realização das missões.

Será aprovado na missão o aluno que obtiver grau final igual ou superior a 3 (três). Será reprovado na missão o aluno que obtiver grau 1 (um) ou 2 (dois) em qualquer manobra, devendo ser detalhadamente registrados na ficha e comentado com o aluno os motivos que levaram à atribuição de um desses graus.

#### **Certificado de Conclusão das Partes Teórica e Prática do Curso:**

Para cada aprovação de aluno na parte teórica e na parte prática do curso demandado, sem prejuízo das demais normas baixadas pela unidade de instrução, deverá ser concedido pela Escola de Aviação o certificado de conclusão respectivo assinado pelo diretor e pelo aluno.

#### **Exame Prático de Voo:**

A avaliação da prática de voo é da competência da ANAC, através de seus INSPAC ou Examinadores Credenciados.

O exame de voo para obtenção da habilitação de PAGA é feito segundo os critérios da ANAC, cabendo à escola apresentar o aluno para o cheque.

Os candidatos só poderão prestar exames de voo depois de terem sido aprovados nas partes teórica e prática do respectivo curso, bem como no exame teórico da Banca da ANAC.

#### **Inscrições:**

A inscrição deverá ser feita pelos alunos nas dependências da escola quando da apresentação para os cursos.

#### **Calendário:**

O período de realização do curso será de 2 (dois) meses para cada um dos 6 (seis) alunos a serem submetidos à formação de PAGA, conforme a necessidade da Corporação e adequado à formação dos alunos. Ressaltando que o contrato terá validade de 30 (trinta) meses a contar da data de sua assinatura, podendo ser prorrogado de acordo com o previsto no Art. 57 da Lei nº 8.666/93.

## **12. FORMA DE EXECUÇÃO DO CURSO**

Tendo em vista o fato de que cada piloto do CBMDF apresenta uma quantidade total de horas diferente e que há o pré-requisito de o piloto aluno possuir uma experiência de voo mínima, opta-se por adotar um cronograma de envio flexível e que seja adequado à Corporação.

O CBMDF providenciará, em âmbito interno e em esquema de prioridade, o envio dos alunos aptos a iniciarem o curso.

Tabela 1 - CRONOGRAMA DE ENVIO DOS ALUNOS PARA O INÍCIO DO CAVAG:

CRONOGRAMA DE ENVIO DOS ALUNOS PARA O INÍCIO DO CAVAG		
FASE/ETAPA	PILOTOS SELECIONADOS	PREVISÃO DE ENVIO
1	1º e 2º alunos selecionados	Primeira turma do cronograma apresentado pela escola após a assinatura do contrato.
2	demais alunos selecionados	Conforme os pilotos completarem os requisitos mínimos para início de curso, sob demanda do CBMDF aliada ao cronograma de turmas apresentado pela escola.

O CBMDF se compromete somente com o envio daqueles que se apresentarem aptos ao curso, de acordo com o cronograma de envio dos alunos. A não efetivação das condições necessárias, **implicará em uma demanda parcial do quantitativo especificado, sem prejuízo ao bom andamento do contrato. Portanto, o pagamento do valor descrito no item 14 está vinculado à prestação do serviço efetivamente realizado pela empresa.**

O CIAC deverá ministrar o curso com recursos humanos especializados e capacitados, além de materiais próprios na forma apresentada na assinatura do contrato, atendendo às exigências necessárias à formação, repassando adequadamente toda a teoria e prática necessária, com segurança, à graduação pretendida pelo piloto, de acordo com a RBAC-61 ou norma vigente durante a execução do curso.

Assim sendo, além das exigências necessárias pela legislação em vigor, a empresa contratada deverá ministrar as partes teóricas repassando adequadamente todo o assunto necessário com segurança e conforto pedagógico.

Na execução das partes práticas, damos ênfase, principalmente, à conservação das aeronaves que serão utilizadas na preparação dos alunos, as quais deverão estar em dia com a manutenção, em situação regular junto ao Registro Aeronáutico e em dia com os seguros aeronáuticos, certificados de aeronavegabilidade e de marca, sob pena de a empresa contratada responder criminalmente pela falta de segurança e/ou dano físico.

Visando o cumprimento das missões de voo previstas no Programa de Instrução do CAVAG de acordo com seus objetivos e peculiaridades (IS nº 141-007), para a execução da prática de voo a empresa contratada deverá disponibilizar obrigatoriamente para a formação dos militares do CBMDF, com preferência de marcação de voos para estes em detrimento do público externo:

- No mínimo 01 (uma) aeronave monomotor terrestre (MNTE) registrada como de Instrução junto ao Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB) e dotada de motor com potência de no mínimo 140 HP, equipada com trem de pouso do tipo convencional, e homologada para voos por regras de voo visuais (VFR) para a realização da adaptação ao trem de pouso convencional e das instruções de voo intermediárias do CAVAG;

- No mínimo 01 (uma) aeronave monomotor terrestre (MNTE) registrada como SAE (Serviço Aéreo Especializado) junto ao Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB), dotada de motor com potência de no mínimo 300 HP e com hopper (reservatório) com capacidade mínima de 600 l de carga, equipada com trem de pouso do tipo convencional, e homologada para voos por regras de voo visuais (VFR) para a realização das instruções de voo avançadas do CAVAG;

O CIAC deverá constar no Registro Brasileiro de Aeronaves (RAB) como operadora dessas aeronaves, devendo elas estarem com todas as condições de aeronavegabilidade em dia de acordo com esse registro. Para cada uma das aeronaves acima, devem estar disponibilizados na escala de instrução no mínimo 1 (um) instrutor de voo distinto.

A formação a ser ministrada pelo CIAC dar-se-ão da seguinte maneira:

- Parte teórica: O início das aulas ficará a critério do CBMDF em consonância com o cronograma de turmas apresentado pelo CIAC, salientando que a estrutura do curso é variável de instituição de ensino para instituição de ensino, conforme a proposta de curso aprovada pela ANAC para cada escola, não obstante as cargas horárias mínimas descritas na tabela.

- Parte prática: Composta por diversas missões dentro do programa aprovado pela ANAC para cada CIAC. Considerando a interferência direta dos fatores meteorológicos na atividade aérea, as paradas das aeronaves para manutenção programada, e outros fatores adversos não previsíveis, as instruções de voo realizar-se-ão durante o período de realização do curso (com duração total de 2 meses para cada um dos alunos). A marcação dos voos de instrução ficará ativamente a cargo da escola, que deverá apresentar semanalmente o planejamento e o quadro de trabalho relativos à semana seguinte. Não será admitida a interrupção das instruções por razões de indisponibilidade de aeronave ou instrutor por período superior a 7 (sete) dias corridos. O número máximo de horas de voo por dia não deverá exceder 4 (quatro) horas por piloto, visando o bom aproveitamento das instruções, a fixação do conteúdo a ser assimilado e a segurança operacional.

Exige-se que a empresa contratada disponibilize, aos executores de contrato, uma ferramenta que permita a fiscalização remota, atualizada e em tempo real de escala de voo, perfil de piloto-aluno, análise de rendimento, horas de voo lançadas, horas de voo de crédito, perfil e disponibilidade de aeronaves para voo, dentre outras informações relevantes. Dessa forma, será promovido um maior acompanhamento da especialização dos alunos, garantindo, pois, uma maior transparência no processo.

Durante a execução do contrato, os oficiais pilotos deverão ficar à disposição integral do curso visando a formação dentro do lapso temporal definido em contratação.

### 13. LOCAL DE REALIZAÇÃO DO CURSO E CERTIFICAÇÃO

O curso será ministrado pelo CIAC mediante apresentação de Ordem Bancária referente o pagamento da Nota Fiscal emitida pela CONTRATADA, devidamente atestada, conforme dados bancários, situado na Estrada Municipal Carlos Augusto Zucco, 540 - Bairro Aeroporto, Ibitinga - SP, 14943-320.

O CIAC contratado fornecerá, ao final dos cursos, os certificados de conclusão aos alunos que os concluírem aprovados, entregando-os com todas as pendências inerentes à inclusão das habilitações (PAGA) junto à ANAC devidamente sanadas.

### 14. VALOR ESTIMADO

De acordo com a proposta do CIAC **Aeroclube de Ibitinga CNPJ 60.247.941/0001-00 (87321699)**, o valor individual para cada militar é **R\$ 67.150,00 (sessenta e sete mil, cento e cinquenta reais)**.

Serão destinadas 6 (seis) vagas a militares do CBMDF, conforme cronograma de envio apresentado.

O valor total do contrato é de **R\$ 402.900,00 (quatrocentos e dois mil e novecentos reais)**, conforme planilha abaixo:

ITEM	DESCRIÇÃO	UNIDADE DE MEDIDA	QUANT.	VALOR UNITÁRIO ESTI
1	Parte Teórica do CAVAG	UND.	1	R\$ 3.000,00
2	Adaptação ao trem de pouso convencional	HORA DE VOO	20	R\$ 16.000,00
3	Instruções de voo intermediárias do CAVAG	HORA DE VOO	12	R\$ 9.600,00
4	Instruções de voo avançadas do CAVAG	HORA DE VOO	19	R\$ 38.000,00
5	Check de proficiência (com todas as taxas da escola e da ANAC inclusas)	UND	6	R\$ 550,00
<b>VALOR TOTAL POR ALUNO</b>				<b>R\$ 67.150,00</b>

### 15. DO CONTRATO

O contrato terá vigência de 30 (trinta) meses a partir da data de sua assinatura, persistindo as obrigações decorrentes da garantia.

**16. ACOMPANHAMENTO E FISCALIZAÇÃO DO CONTRATO:**

A execução do contrato será acompanhada e fiscalizada por um executor ou comissão executora do contrato, a quem competirá dirimir as dúvidas que surgirem no curso da execução do contrato, bem como, exigir e fiscalizar o atendimento às especificações previstas para o objeto da licitação e de tudo dará ciência à Administração, permitida a contratação de terceiros para assistir e subsidiar as decisões com informações pertinentes a essa atribuição.

A fiscalização de que trata este item não exclui nem reduz responsabilidade da contratada, inclusive perante terceiros, por qualquer irregularidade, ainda que resultante de imperfeições técnicas, vícios redibitórios, ou emprego de material inadequado ou qualidade inferior na execução do serviço, e, na ocorrência desta, não implica em corresponsabilidade da Administração ou de seus agentes e prepostos, de conformidade com o art. 70 da Lei nº 8.666/1993 e Decreto Distrital 32.598/2010.

O executor do contrato ou a comissão executora do contrato anotar em registro próprio todas as ocorrências relacionadas com a execução do contrato, indicando dia, mês e ano, bem como, o nome dos funcionários eventualmente envolvidos, determinando o que for necessário a regularização das faltas ou defeitos observados e encaminhando os apontamentos à autoridade competente para as providências cabíveis sobre eventuais ocorrências que possam ensejar aplicação de penalidades ao contratado.

**17. OBRIGAÇÕES DA CONTRATADA**

Apresentar todos os documentos válidos que demonstrem os requisitos mínimos exigidos na fase de contratação pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC.

Responsabilizar-se por quaisquer pagamentos de tributos, encargos trabalhistas e/ou previdenciários, se houver, em consequência da prestação dos serviços, respondendo integral e exclusivamente por eventuais reclamações de seu pessoal.

Informar ao Contratante a agência/conta para pagamento dos serviços a serem executados, indicando preposto para representar a Contratada junto ao Contratante, para fins de execução deste contrato.

A empresa executora do serviço obrigará-se a manter, durante toda a execução do contrato, em compatibilidade com todas as obrigações por ela assumidas, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas.

A empresa deverá realizar todas as atividades técnicas para o bom cumprimento dos serviços contratados, cabendo por quaisquer negligências ou imperícias, reposição monetária dos prejuízos oriundos das prestações de serviços inadequados.

Ficará a cargo exclusivamente da Contratada a responsabilidade civil e criminal decorrentes dos serviços prestados.

A Contratada deverá estar aparelhada com equipamento adequado ao serviço, bem como manter pessoal habilitado em número suficiente para a perfeita execução do serviço no prazo previsto, correndo, por sua conta, as despesas desnecessárias.

Deverá disponibilizar aos executores de contrato uma ferramenta que permita a fiscalização remota, atualizada e em tempo real de escala de voo, perfil de piloto-aluno, análise de rendimento, horas de voo lançadas, horas de voo de crédito, perfil e disponibilidade de aeronaves para voo, dentre outras informações relevantes.

Cumprir fielmente a carga horária exigida pela ANAC para a concessão de licenças e habilitações, segundo os critérios previstos no RBAC ou norma vigente.

Arcar com os custos de todas as taxas da ANAC que se fizerem necessárias durante a formação dos alunos, bem como dos emolumentos necessários para a concessão de habilitações (discriminadas nesse Termo de Referência), fornecimento dos materiais didáticos, uniformes necessários, manuais das aeronaves e cartas aeronáuticas pertinentes.

Todas as instruções deverão ser ministradas por profissional habilitado pela ANAC conforme previsto no RBAC 61 ou norma vigente; e

Apresentar ao executor do contrato, até o quinto dia útil de cada mês, notas constando os serviços executados no mês anterior.

**18. OBRIGAÇÕES DA CONTRATANTE**

Nomear o Executor ou Comissão Executora do Contrato, conforme art. 67 da Lei 8.666/1993 por meio da Diretoria de Contratações e Aquisições (DICOA), para fiscalizar e acompanhar a execução do contrato.

Cumprir os compromissos financeiros assumidos com a Contratada.

Fornecer e colocar à disposição da Contratada todos os elementos e informações que se fizerem necessários à execução do serviço.

Notificar, formal e tempestivamente, a contratada sobre as irregularidades observadas no objeto da contratação.

Ao Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal caberá cumprir fielmente as cláusulas do contrato que vier a ser celebrado e pela fiscalização, além de se responsabilizar por apresentar à escola alunos portadores de Certificado Médico Aeronáutico de primeira classe (CMA – 1ª Classe) válido e com os demais requisitos mínimos para frequentar sem pendências todo o curso de CAVAG.

**19. PAGAMENTO**

O pagamento será feito de acordo com as Normas de Execução Orçamentária, Financeira e Contábil do Distrito Federal, mediante a apresentação de Nota Fiscal, liquidada em até 30 (trinta) dias a contar de sua apresentação, devidamente atestada pelo Executor de Contrato/Executor da Nota de Empenho, devidamente nomeado pelo CBMDF.

Após a assinatura do contrato, o CONTRATANTE deverá emitir o empenho global do valor do contrato, antes do início do primeiro curso a ser faturado conforme condições a seguir: os pagamentos das partes teóricas serão realizados ao final do respectivos cursos teóricos. Os pagamentos das partes práticas serão realizados após apuradas as horas de voo efetuadas pelos alunos a cada 30 (trinta) dias.

Mediante apresentação de Ordem Bancária referente o pagamento da Nota Fiscal emitida pela CONTRATADA, devidamente atestada, conforme os dados bancários:

- Banco do Brasil;
- Agência: 0505-3;
- Conta Corrente: 4211-0;
- Aeroclube de Ibitinga: CNPJ 60.247.941/0001-00.

**20. PENALIDADES**

Às licitantes e/ou contratadas que não cumprirem integralmente as obrigações assumidas, garantida a prévia defesa, pelo descumprimento de quaisquer das obrigações assumidas, mora ou inexecução parcial ou total, serão aplicadas as penalidades estabelecidas no Decreto nº 26.851/2006 e alterações

posteriores, que regulamentam a aplicação das sanções administrativas previstas nas Leis Federais nº 8.666/1993 e 10.520/2002.

Vinicius **FIUZA** Dumas - Maj. QOBM/Comb.

Chefe da SEPEC/DIMAT

Matr. 1909372



Documento assinado eletronicamente por **VINICIUS FIUZA DUMAS, Maj. QOBM/Comb, matr. 1909372, Chefe da Seção de Elaboração de Projetos Básicos e Pedidos de Compras**, em 30/05/2022, às 16:37, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:  
[http://sei.df.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0&verificador=87347316&codigo\\_crc=E13D3ED3](http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0&verificador=87347316&codigo_crc=E13D3ED3).

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"  
SAM, Bloco D, Lote E, - Bairro Asa Norte - CEP 70620-040 - DF

---

00053-00015442/2022-11

Doc. SEI/GDF 87347316