



GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA
Superintendência Estadual de Compras e Licitações - SUPEL
1ª Comissão de Segurança Pública - SUPEL-COSEG1

EXAME

AOS PEDIDOS DE ESCLARECIMENTO E IMPUGNAÇÃO

PREGÃO ELETRÔNICO Nº 90313/2024/SUPEL/RO

Processo Administrativo: 0004.078280/2022-45

Objeto: Contratação de empresa especializada na prestação de serviço de **Seguro Aeronáutico de R.E.T.A. 1º Risco, LUC 2º Risco (LIMITE ÚNICO COMBINADO), CASCO total e Cobertura guerra para aeronaves de asa rotativa e asa fixa da frota do Grupamento de Operações Aéreas do Corpo de Bombeiros Militar do Estado de Rondônia (CBMRO)** que atua nas atividades de Aviação de Segurança Pública do Estado.

A Superintendência Estadual de Compras e Licitações – SUPEL/RO, através de sua Pregoeira nomeada na Portaria N.º108 de 30 de abril de 2026, vem neste ato responder aos pedidos de esclarecimentos e impugnações enviado através de e-mail por empresas interessadas, vejamos:

1. DAS PRELIMINARES

Em sede de admissibilidade, verificou-se que foram preenchidos os pressupostos de legitimidade, interesse processual, fundamentação e tempestividade (nos termos da Lei Federal 14.133/2021, [art. 164](#), e do item 6 do Instrumento Convocatório), conforme comprovam os documentos colacionados ao processo administrativo SEI relacionado a este PE 90313/2024/SUPEL, pelo que passo formulação da Resposta ao Pedido de Esclarecimento e Impugnação.

2. DOS PEDIDOS DE ESCLARECIMENTO/IMPUGNAÇÃO E RESPOSTAS

2.1. Do Pedido de Esclarecimento - Empresa A (70683109):

Pedido de Esclarecimento - Empresa A (70683109):	PEDIDO DE ESCLARECIMENTO/IMPUGNAÇÃO	RESPOSTA (70988712)
	1) O prêmio e limites, serão considerados em dólar (USD) ou real (BRL)? Em caso de dólar, gentilmente, pedimos fixar o câmbio a ser utilizado.	RESPOSTA: O pagamento será realizado conforme o valor estipulado em contrato em moeda corrente (R\$).
	2) É importante destacar que independe da moeda e conversão a ser utilizada na contratação, a seguradora realizara o pagamento dos sinistros, reparos ou perda total da aeronave até a Importância Segurada estabelecida em Apólice. O Órgão está ciente?	RESPOSTA: Sim
	3) Qual a seguradora detentora da apólice vigente e o prêmio pago anual? Caso o Órgão esteja sem seguro atualmente informar qual Seguradora e prêmio total anual da última apólice.	RESPOSTA: Conforme item 7.1 da publicação de resposta Compras.Gov id (70682930), não há seguradora detentora.
	4) Qual a sinistralidade dos últimos 5 anos? Informar sinistros avisados, pendentes de regulação e ou indenizados, contendo no mínimo as informações: data da ocorrência, causa e valor.	RESPOSTA: Descrição do fato exposta no adendo do ETP (68410502) e publicação de resposta Compras.Gov id (70682930).
	5) Por gentileza, informar o CNPJ a ser considerado na Apólice.	RESPOSTA: Informado no item 7.1.3 no adendo do ETP id(68410502) e publicação de resposta Compras.Gov id (70682930);
	6) O órgão é isento de IOF - Imposto sobre operações financeiras?	Resposta conforme Despacho 71069643: Sim, os órgãos públicos são isentos do pagamento de IOF. Conforme Tema 328 de repercussão geral, e discutido pelo STF. Por de tratar de um imposto federal, a Constituição Federal (art. 150, VI, a) veda que a União institua impostos sobre patrimônio, renda ou serviços de Estados e Municípios. Logo, a cobrança de IOF sobre essas operações configura violação da imunidade tributária recíproca. Além do STF, a Receita Federal entende que, quando o órgão público é o segurado (beneficiário) em um seguros — mesmo que a contratação seja feita por uma empresa prestadora de serviço —, não incide IOF, pois o ente público é o favorecido da apólice.
	7) Informar se o órgão (Segurado) se enquadra nas condições conforme IN RFB No 2145/23 que trata sobre retenção de tributos. Em caso positivo, informar qual o total das alíquotas aplicadas".	Resposta conforme Despacho 71069643: Sim, tanto o CBMRO quanto o Funesbom se enquadram na IN n.º 2145/23 da RFB. Vejamos: "Art. 2º-A. Os órgãos da administração pública direta dos estados , do Distrito Federal e dos municípios, inclusive suas autarquias e fundações, ficam obrigados a efetuar a retenção, na fonte, do imposto sobre a renda incidente sobre os pagamentos que efetuarem a pessoas jurídicas pelo fornecimento de bens ou prestação de serviços em geral, inclusive obras de construção civil." IN 2145/23 RFB. Com base no Art. 2-A citado acima, o Estado de Rondônia editou a IN n.º 35/2024/SEFIN-COTES, revogada pela Instrução Normativa Nº 10/2025/SEFIN-COTES , nela, constam os percentuais devem ser retidos para toda prestação de serviço e fornecimento de bens sobre os pagamentos realizados por parte de todas as Unidades Gestoras. Vejamos o que fiz sobre os seguros: 3.6 Destaque da Retenção na Nota Fiscal Caso não seja tecnicamente possível realizar o destaque nem qualquer observação no documento fiscal, isso não impedirá o órgão público de descontar o valor devido de Imposto de Renda ao proceder com o pagamento da obrigação. 4.1 Imunidade e isenção XI - inscritas no Simples Nacional - Regime Especial Unificado de Arrecadação de Tributos e Contribuições devidos pelas Microempresas e Empresas de Pequeno Porte, conforme Instrução Normativa RFB nº 765, de 02 de agosto de 2007. 6.1.3 Seguros Em caso de pagamento de seguros, mesmo com intermédio de corretora, a retenção deve ser feita sobre o valor do prêmio, sem deduzir a corretagem.

		<table><tr><th>Item</th><th>Natureza</th><th>Alíquota IRRF</th><th>Código da Receita Estadual</th></tr><tr><td>22</td><td>Serviços prestados por bancos comerciais, bancos de investimento, bancos de desenvolvimento, caixas econômicas, sociedades de crédito, financiamento e investimento, sociedades de crédito imobiliário, e câmbio, distribuidoras de títulos e valores mobiliários, empresas de arrendamento mercantil, cooperativas de crédito, empresas de seguros privados e de capitalização e entidades abertas de previdência complementar</td><td>2,40%</td><td>8053</td></tr><tr><td>23</td><td>Seguro saúde</td><td>2,40%</td><td>8054</td></tr><tr><td>34</td><td>Demais serviços</td><td>4,80%</td><td>8050</td></tr></table>	Item	Natureza	Alíquota IRRF	Código da Receita Estadual	22	Serviços prestados por bancos comerciais, bancos de investimento, bancos de desenvolvimento, caixas econômicas, sociedades de crédito, financiamento e investimento, sociedades de crédito imobiliário, e câmbio, distribuidoras de títulos e valores mobiliários, empresas de arrendamento mercantil, cooperativas de crédito, empresas de seguros privados e de capitalização e entidades abertas de previdência complementar	2,40%	8053	23	Seguro saúde	2,40%	8054	34	Demais serviços	4,80%	8050
Item	Natureza	Alíquota IRRF	Código da Receita Estadual															
22	Serviços prestados por bancos comerciais, bancos de investimento, bancos de desenvolvimento, caixas econômicas, sociedades de crédito, financiamento e investimento, sociedades de crédito imobiliário, e câmbio, distribuidoras de títulos e valores mobiliários, empresas de arrendamento mercantil, cooperativas de crédito, empresas de seguros privados e de capitalização e entidades abertas de previdência complementar	2,40%	8053															
23	Seguro saúde	2,40%	8054															
34	Demais serviços	4,80%	8050															
		Portanto, com base na IN n.º 2145/2023 da RFB, bem como a IN n.º 10/SEFIN-COTES, o imposto de renda (IR) deve ser retido no momento de realizar o pagamento do prêmio à seguradora, independentemente de haver ou não o destaque em documento fiscal (boleto), conforme alíquotas acima.																
	8) O Órgão está ciente e de acordo de que em caso de perda total da aeronave, caso a seguradora notifique a CBMRO a impossibilidade de realizar a reposição do bem, a mesma realizará o pagamento em moeda corrente respectivo ao valor da aeronave?	RESPOSTA: Sim, estamos cientes.																
	9) Sobre a utilização da aeronave, confirmar se é sempre em duplo comando ou quando não for, especificar em qual situação não é previsto em duplo comando.	RESPOSTA: Item 24 da publicação de resposta Compras.Gov id (70682930);																
	10) Informar a quantidade de tripulantes e passageiros;	RESPOSTA: Item 23 da publicação de resposta Compras.Gov id (70682930);																

2.2. Do Pedido de Esclarecimento - Empresa B (70724064):

Pedido de Esclarecimento - Empresa B (70724064)	PEDIDO DE ESCLARECIMENTO/IMPUGNAÇÃO	RESPOSTA (70993923)
	13. DA SUBCONTRATAÇÃO Fica vedada a subcontratação, total ou parcial do objeto, pela contratada à outra empresa, não podendo ceder ou transferir a outrem, no todo ou em parte, o fornecimento do objeto da contratação. 13.1. A atividade seguradora, por sua própria natureza, requer a subcontratação de diversos prestadores especializados, como reguladores de sinistros, vistoriadores, assistências técnicas, entre outros. A proibição genérica de subcontratação inviabiliza a operação do setor de seguros e é incompatível com sua estrutura e funcionamento. Diante disso, a seguradora solicita avaliar a possibilidade de: • Esclarecer o escopo da vedação: por exemplo, se a vedação se aplica apenas a cosseguro (pulverização do risco entre seguradoras), enquanto os serviços acessórios realizados por terceiros, como reguladores de sinistros, vistoriadores, assistências técnicas etc. seriam permitidos, ou; • Flexibilizar a regra: permitir a subcontratação de serviços acessórios à operação, como reguladores de sinistros, vistoriadores, assistências técnicas etc. Quanto a execução do objeto contratual, a análise e indenização de sinistros são realizados exclusivamente pela seguradora.	RESPOSTA: Em atenção ao pedido de esclarecimento apresentado acerca do item 13 do instrumento convocatório, referente à subcontratação, esta Administração esclarece que a vedação prevista no edital permanece integralmente mantida, não havendo qualquer flexibilização da regra originalmente estabelecida. O objeto da presente contratação consiste na cobertura securitária de casco e R.E.T.A. das aeronaves pertencentes ao Grupamento de Operações Aéreas do Corpo de Bombeiros Militar do Estado de Rondônia, cabendo à seguradora contratada assumir integralmente os riscos cobertos, emitir a respectiva apólice e responder, de forma direta e exclusiva, pela regulação e eventual indenização dos sinistros, nos termos da proposta apresentada e das condições contratuais. Nesse contexto, a vedação à subcontratação deve ser compreendida como impedimento à transferência, a terceiros, da execução do objeto principal contratado ou da responsabilidade contratual assumida perante a Administração. Por outro lado, a eventual utilização, pela seguradora, de profissionais, empresas ou prestadores especializados vinculados à sua rotina operacional, a exemplo de vistoriadores, reguladores de sinistros, peritos, assistências técnicas e correlatos, não se confunde com subcontratação do objeto contratual, por não representar cessão da obrigação principal assumida, tampouco transferência da responsabilidade da contratada perante a Administração Pública. Trata-se, em verdade, de providências inerentes à estrutura interna de funcionamento da atividade securitária, cuja gestão, coordenação e ônus permanecem integralmente sob responsabilidade da própria seguradora, sem qualquer vínculo contratual direto com a Administração. Dessa forma, esclarece-se que a cláusula editalícia de vedação à subcontratação refere-se à impossibilidade de transferência do objeto contratado ou da responsabilidade dele decorrente, permanecendo hígida em todos os seus termos, não alcançando, contudo, a organização operacional interna adotada pela seguradora para viabilizar o cumprimento das obrigações que assumir no contrato. Assim, fica ratificado que não será admitida a subcontratação do objeto, permanecendo a contratada como única e exclusiva responsável pela execução contratual perante a Administração.

2.3. Do Pedido de Esclarecimento - Empresa C (70724155):

Pedido de Esclarecimento - Empresa C (70724155)	PEDIDO DE ESCLARECIMENTO/IMPUGNAÇÃO	RESPOSTA (70995376)
	1. Sinistralidade da frota Entendemos que, nos últimos 5 (cinco) anos, houve apenas um sinistro envolvendo a aeronave PT-LMU, inexistindo outros eventos relevantes no período, abrangendo as coberturas CASCO, RETA e LUC. Está correto o nosso entendimento?	RESPOSTA: sim
	2. Limite Único Combinado (LUC) Deverá ser considerado, para fins de proposta, o valor fixo em reais R\$ 55.330.331,44 por aeronave. Está correto o nosso entendimento?	RESPOSTA: sim
	3. Valor estimado da contratação Houve atualização recente de mercado (2026) cotações para validação do valor estimado de R\$ 1.058.488,31, considerando as atuais condições do mercado securitário e ressegurador?	RESPOSTA DA SUPEL-CPEAP: Em atenção ao Despacho (72608456), que encaminha o pedido de esclarecimentos da empresa XXXX Id. (70724155) sobre a atualização dos valores de referencia do Pregão eletrônico 90313/2024. Vimos informar que o Quadro Comparativo (0065237122) foi elaborado na data de 07/11/2025, conforme Relatório (0066189632). Adicionalmente informamos que, qualquer manifestação sobre atualização no processo de pesquisa de preços incumbe a unidade requisitante decidir, visto que essa detém maior conhecimento sobre o objeto solicitado, além de ter aprovado o quadro comparativo em comento, conforme Termo (0066427522).
	4. Forma de contratação A contratação será realizada considerando obrigatoriamente toda a frota ou poderá ocorrer de forma individualizada? Em caso de contratação parcial, a Administração está ciente do impacto na precificação em razão da perda de mutualidade, eliminando ganhos de escala (desconto de frota) e podendo gerar risco de seleção adversa?	RESPOSTA: evidenciado no item 7.1 do Termo de Referência.
	5. Emissão de documentos certificados Considerando que o único certificado usualmente emitido pelo mercado é o certificado de RETA e que não é prática de mercado a emissão de certificado para seguro de casco aeronáutico, solicitamos esclarecer se, para atendimento ao prazo de 24 horas, no caso do seguro de casco, poderá ser aceita a apresentação da proposta formal encaminhada à seguradora, solicitando a emissão da apólice.	RESPOSTA: manterá a apresentação do certificado de cobertura Casco/Luc/Guerra e Reta.
	6. Considerações técnicas complementares Por oportuno, e visando contribuir tecnicamente para a adequada análise do setor demandante e do estimado órgão, cumpre destacar que a manutenção de estimativas de contratação baseadas em cotações realizadas em período anterior (novembro de 2025),	RESPOSTA: o Item 7.1 do Termo de Referência informa a possibilidade de contratação individualizada. A precificação individual consta no anexo 5. estimativa de preços do edital.

especialmente em seguros aeronáuticos, pode representar fator de risco relevante para a adequada precificação. Isso porque tais cotações são fortemente influenciadas por parâmetros dinâmicos, notadamente: a variação cambial, considerando que as cotações de resseguro são usualmente referenciadas em moeda estrangeira (dólar); as condições do mercado internacional de resseguros; o cenário geopolítico, que pode impactar diretamente a aceitação e o custo do risco; e a própria estrutura da contratação, especialmente quando há possibilidade de não contratação integral da frota, o que altera substancialmente a lógica atuarial da formação de preços, eliminando ganhos de escala e introduzindo risco de seleção adversa. Dessa forma, sob uma perspectiva estritamente técnica, mostra-se prudente avaliar a realização de nova aferição de mercado, informando que poderá haver contratação individualizada e contemplando, dessa forma, a precificação individualizada por aeronave, caso venha a se concretizar a contratação parcial da frota.

2.4. Do Pedido de Esclarecimento - Empresa D (70900554):

Pedido de Esclarecimento - Empresa D (70900554)	PEDIDO DE ESCLARECIMENTO/IMPUGNAÇÃO	RESPOSTA (70997879)
	3.5. O prazo para emissão de documento oficial (Apólice ou Certificado de Seguro Aeronáutico) deverá ser de no máximo 05 (cinco) dias, a contar da data da entrega da Nota de Empenho à seguradora ao Corpo de Bombeiros Militar do Estado de Rondônia (...) 9.2. Do Prazo 9.2.1. O prazo para entrega das apólices é de 5 (cinco) dias úteis, contados a partir a partir da data de assinatura do contrato ou do recibo da nota de empenho; Consulta: Por se tratar de risco de grande monta, será necessário uma série de negociações com resseguradores para emissão do certificado ou da apólice, o que compromete o cumprimento deste prazo pelas seguradoras. Solicitamos avaliar flexibilização. Para certificados, 5 dias úteis podem ser insuficientes para negociações com resseguradores, sugerimos ao menos 10 dias úteis. Para apólice e eventuais endossos, o prazo está em desacordo com a nova lei do seguro (Lei nº 15.040/2024). Sugerimos adequar o prazo para 30 dias corridos.	RESPOSTA: já respondido anteriormente conforme item 9.2.1 da Publicação de Resposta id (70682930).
Pedido de Esclarecimento - Empresa D (70900554)	13.1. Fica vedada a subcontratação, total ou parcial do objeto, pela contratada à outra empresa, não podendo ceder ou transferir a outrem, no todo ou em parte, o fornecimento do objeto da contratação. Consulta: Considerando que seguradora será a executante do objeto do contrato (fornecimento de cobertura securitária e, por conseguinte, análise e indenização de eventuais sinistros), solicitamos confirmar se a CBM/RO permite a subcontratação exclusivamente para atividades acessórias, como vistorias e regulação. Esclarecemos que a vedação genérica pode inviabilizar a operação e se mostra incompatível com o setor de seguros, pela própria estrutura de funcionamento do segmento.	RESPOSTA: Em atenção ao pedido de esclarecimento apresentado acerca do item 13 do instrumento convocatório, referente à subcontratação, esta Administração esclarece que a vedação prevista no edital permanece integralmente mantida, não havendo qualquer flexibilização da regra originalmente estabelecida. O objeto da presente contratação consiste na cobertura securitária de casco e R.E.T.A. das aeronaves pertencentes ao Grupamento de Operações Aéreas do Corpo de Bombeiros Militar do Estado de Rondônia, cabendo à seguradora contratada assumir integralmente os riscos cobertos, emitir a respectiva apólice e responder, de forma direta e exclusiva, pela regulação e eventual indenização dos sinistros, nos termos da proposta apresentada e das condições contratuais. Nesse contexto, a vedação à subcontratação deve ser compreendida como impedimento à transferência, a terceiros, da execução do objeto principal contratado ou da responsabilidade contratual assumida perante a Administração. Por outro lado, a eventual utilização, pela seguradora, de profissionais, empresas ou prestadores especializados vinculados à sua rotina operacional, a exemplo de vistoriadores, reguladores de sinistros, peritos, assistências técnicas e correlatos, não se confunde com subcontratação do objeto contratual, por não representar cessão da obrigação principal assumida, tampouco transferência da responsabilidade da contratada perante a Administração Pública. Trata-se, em verdade, de providências inerentes à estrutura interna de funcionamento da atividade securitária, cuja gestão, coordenação e ônus permanecem integralmente sob responsabilidade da própria seguradora, sem qualquer vínculo contratual direto com a Administração. Dessa forma, esclarece-se que a cláusula editalícia de vedação à subcontratação refere-se à impossibilidade de transferência do objeto contratado ou da responsabilidade dele decorrente, permanecendo hígida em todos os seus termos, não alcançando, contudo, a organização operacional interna adotada pela seguradora para viabilizar o cumprimento das obrigações que assumir no contrato. Assim, fica ratificado que não será admitida a subcontratação do objeto, permanecendo a contratada como única e exclusiva responsável pela execução contratual perante a Administração.

2.5. Do Pedido de Esclarecimento - Empresa E (71092650):

Pedido de Esclarecimento - Empresa E (71092650)	PEDIDO DE ESCLARECIMENTO/IMPUGNAÇÃO	RESPOSTA (71296128)
	1. Aplicação do RBAC 90 – Item 90.23 (Pilotos) Conforme previsto no Termo de Referência, as operações deverão observar a RBAC 90. Nesse sentido, solicitamos a gentileza de confirmar formalmente se será aplicada a regra do item 90.23 em sua integralidade, inclusive no que se refere à exigência de 500 (quinhentas) horas mínimas de voo para a função de piloto em comando.	RESPOSTA: Sim. Todos os comandantes de aeronave se tornaram comandantes após experiência mínima de 500 horas, o mesmo se aplica para os futuros comandantes da UAP.
Pedido de Esclarecimento - Empresa E (71092650)	2. Regra para definição de Piloto em Comando (MOP) Solicitamos, ainda, informar qual é a regra estabelecida no Manual de Operações (MOP) do órgão para definição de piloto em comando, especialmente para fins de atendimento às exigências do RBAC 90.	RESPOSTA: Conforme PROGRAMAS DE TREINAMENTO OPERACIONAIS DA UAP, seguem os requisitos para ascensão de piloto em comando: Para Asa fixa: a realização de treinamento de elevação de nível para Piloto em Comando é por iniciativa do comandante do COA/CBMRO, devendo apresentar os pilotos, desde que cumpram, no mínimo, os seguintes requisitos: Estar designado pelo Comandante Geral do CBMRO para exercer função de, e/ou concorrer a escala de voo como, piloto no GOA/CBMRO; b) Possuir licença de PCA e habilitações MNTE/IFR válidas; c) Possuir CMA de 1ª Classe válido; d) Ter concluído o treinamento inicial e periódico, estando dentro do período de validade; e) Possuir no mínimo 100 horas totais de voo IFR (devendo ser apresentado extrato do SACI ou declaração do COA/CBMRO); f) Possuir no mínimo 500 horas de voo totais de avião registradas (devendo ser apresentado extrato do SACI ou declaração do COA/CBMRO); Para Asa Rotativa: b) REQUISITOS para exercício da função de piloto em comando • ser detentor da licença de PCA/H; • ter concluído, na função de piloto em comando, o treinamento inicial ou periódico, elevação de nível, previstos neste Regulamento;

		SEI/RO - 72504384 - Exame
		• possuir 500 (quinhentas) horas de voo totais na categoria da aeronave em que irá exercer a respectiva função; • possuir a experiência mínima de 100h de voo em operações especiais de aviação pública, na função de Segundo Piloto em Comando na UAP. • ter concluído a experiência operacional sob supervisão para piloto em comando, com no mínimo 30 horas de voo em comando sob supervisão de Instrutor de Voo da UAP, segundo a seção 90.201 do RBAC 90; • cumprir com os requisitos para exercício da função de piloto em comando estabelecidos pelo fabricante da aeronave. Este treinamento só poderá ser realizado se algum dos treinamentos previstos nas seções 90.171, 90.179 ou 90.191 do RBAC 90 estiver dentro do prazo de validade. Ao final do treinamento de elevação de nível, o piloto deverá ter alcançado o nível atribuído para cada manobra e na referida função.
	3. Critério de indenização – Perda Total Considerando as disposições do edital e seu adendo, especialmente no que tange à indenização, entendemos que, em caso de perda total, a indenização será realizada com base no valor de mercado da aeronave, limitado à Importância Segurada (IS) contratada em reais. Adicionalmente, visando afastar eventuais ambiguidades interpretativas e garantir segurança jurídica na execução contratual, solicitamos esclarecer se, para fins de indenização, deverá prevalecer exclusivamente o modelo de valor acordado (Importância Segurada – IS) por aeronave, substituindo-se quaisquer referências a “valor de mercado”. Dessa forma, solicitamos a gentileza de confirmar se está correto o nosso entendimento.	RESPOSTA: Informo que o item já foi respondido conforme ID (706494240). Favor atentar para as respostas anteriores.

2.6. Do Pedido de Impugnação - Empresa E (71114172)

Pedido de Impugnação - Empresa E (71114172)	PEDIDO DE ESCLARECIMENTO/IMPUGNAÇÃO	RESPOSTA (71319859 e 72042175)
	1. Exigência De Limite Técnico (Retenção) Junto À Susep (Itens 3.20.1, “b”) O item 3.20.1, alínea “b”, do edital estabelece como requisito de qualificação técnica a apresentação de declaração de que a licitante possuirá, na data da assinatura do contrato, limite técnico junto à Superintendência de Seguros Privados no ramo aeronáutico em valores mínimos previamente fixados. Todavia, referida exigência merece revisão, por não se mostrar adequada, necessária ou proporcional à finalidade da contratação, configurando restrição indevida à competitividade do certame, em afronta à legislação vigente. [...]	RESPOSTA: No que se refere à insurgência contra a exigência prevista no item 3.20.1, alínea “b”, do Estudo Técnico Preliminar, reproduzida no item 19.6.2 do Termo de Referência, pela qual se exige declaração de que a licitante, na data da assinatura do contrato, apresentará comprovação de possuir, junto à SUSEP, limite técnico mínimo no ramo aeronáutico, a impugnação não merece acolhimento. O ETP exige declaração referente ao limite técnico mínimo de R\$ 3.000.000,00 no ramo 1528 e R\$ 2.500.000,00 no ramo 1535, e o TR reproduz exatamente essa exigência na fase de habilitação. A tese da impugnante parte da premissa de que o limite de retenção não guardaria correlação com a efetiva capacidade da seguradora de assumir e honrar os riscos contratados, especialmente porque os riscos de maior monta seriam cedidos ao mercado de resseguro. Essa construção, contudo, não se sustenta integralmente à luz da própria regulação setorial. A SUSEP define o limite de retenção como a responsabilidade máxima que a sociedade supervisionada pode reter em cada risco isolado. Esclarece, ainda, que a exposição ao risco isolado é, em regra, calculada em valor líquido de cosseguro e resseguro, e que todos os instrumentos de cessão de risco devem ser considerados nessa avaliação. A mesma orientação oficial afirma que a supervisionada não pode assumir riscos que excedam o seu limite de retenção e, somente depois, firmar contrato de cessão para se regularizar. Portanto, ao contrário do que sustenta a impugnante, o limite técnico não é parâmetro alheio à capacidade operacional da seguradora; ele se relaciona diretamente com a regularidade da assunção do risco no momento da emissão, inclusive já considerada a estrutura de resseguro existente. Também não procede a afirmação de que a retenção seria irrelevante diante da solvência global, das provisões técnicas e do resseguro. A própria SUSEP esclarece que a regulação prudencial tem por finalidade resguardar a solvência das supervisionadas, isto é, sua capacidade financeira de cumprir os compromissos assumidos perante segurados e beneficiários, tratando justamente de provisões técnicas, requerimentos de capital, gestão de riscos e controles internos. Nesse ambiente regulatório, o limite de retenção não substitui a solvência, mas tampouco é elemento irrelevante; ele integra o sistema prudencial de controle do risco assumido pela seguradora. Além disso, o resseguro, embora seja instrumento legítimo de pulverização e compartilhamento de riscos no setor securitário, não elimina a pertinência de a Administração exigir um piso mínimo de capacidade técnico-regulatória da própria seguradora cedente. A política de resseguro no Brasil é disciplinada pela Lei Complementar nº 126/2007, mas essa disciplina não transforma o resseguro em sucedâneo integral da capacidade prudencial da seguradora que participa do certame; antes, opera como mecanismo complementar dentro do sistema regulado e fiscalizado pela SUSEP. No caso concreto, a exigência editalícia não impõe que a licitante possua capacidade de retenção equivalente à integralidade dos Limites Máximos de Indenização previstos no contrato. O que se exigiu foi, apenas, a comprovação futura de patamares mínimos específicos, a serem apresentados na data da assinatura do contrato, e não como condição documental antecipada de formulação da proposta. Trata-se, portanto, de requisito moderado, voltado a assegurar um piso mínimo de robustez técnica e prudencial da contratada em ramo notoriamente sensível, sem impedir que a cobertura do risco continue sendo estruturada também com apoio de resseguro. A justificativa administrativa constante do ETP também evidencia a pertinência material do requisito ao objeto. O documento registra que as aeronaves do CBMRO atuam em missões aeromédicas, busca, resgate, salvamento, defesa civil, apoio institucional e operações em cenários mais arriscados que os da aviação civil ordinária, razão pela qual a Administração entendeu necessário resguardar-se mediante a exigência de limite técnico mínimo. O ETP consigna, ainda, que seguradoras com esse patamar mínimo teriam melhores condições de responder com maior agilidade, especialmente em hipóteses de perda parcial, e afirma que a prática é adotada em outros grupamentos aéreos de segurança pública. A alegação de violação automática à competitividade também não prospera. A Lei nº 14.133/2021 protege a competitividade e a seleção da proposta mais vantajosa, mas não impede a Administração de estabelecer exigências pertinentes e proporcionais ao objeto, desde que relacionadas à adequada execução contratual. Aqui, o requisito não se mostra desconectado do objeto; ele guarda relação com a necessidade de contratar seguradora regularmente apta a assumir, em ambiente prudencial supervisionado, riscos aeronáuticos de elevada criticidade operacional. O fato de o mercado trabalhar com resseguro não torna, por si só, irrazoável a exigência de um patamar mínimo de retenção/regulação da própria seguradora. É certo que a impugnante busca deslocar toda a discussão para a lógica da cessão de riscos ao resseguro. Ocorre que essa argumentação, embora tecnicamente relevante, não é suficiente para invalidar o requisito editalício, porque a própria norma prudencial da SUSEP demonstra que a aferição do limite de retenção já considera as cessões existentes e que a seguradora não pode assumir o risco primeiro e ajustar sua posição regulatória apenas depois. Em outras palavras: o resseguro não esvazia a utilidade do limite técnico; ao contrário, integra a forma de sua apuração e conformidade prudencial. Diante disso, não assiste razão à impugnante quando sustenta que a exigência seria, por definição, inadequada, desnecessária ou dissociada do objeto. A Administração optou por exigir, não a integral retenção do risco, mas um mínimo técnico-regulatório, justificado pela sensibilidade do objeto, pelo perfil operacional das aeronaves seguradas e pela necessidade de contratar empresa com lastro prudencial mínimo para atuar no ramo aeronáutico em condições compatíveis com a criticidade do serviço público envolvido. Assim, nega-se provimento ao pedido de exclusão da exigência de limite técnico junto à SUSEP, bem como ao pleito subsidiário de sua redução para R\$ 1.500.000,00, mantendo-se a redação vigente do Estudo

	Técnico Preliminar e do Termo de Referência quanto a esse aspecto.
	RESPOSTA: No que se refere ao pedido de exclusão da vedação à aplicação da cláusula pro rata temporis, a impugnação não merece acolhimento, devendo ser mantida integralmente a redação do item 4.4 do Termo de Referência quanto a esse aspecto. Inicialmente, cumpre registrar que a definição das condições da cobertura securitária insere-se no âmbito da competência técnico-discricionária da Administração, a quem incumbe modelar o objeto contratual em conformidade com a necessidade pública concretamente identificada no procedimento preparatório, desde que observados os princípios da legalidade, motivação, razoabilidade, proporcionalidade, eficiência, competitividade e supremacia do interesse público. No caso em exame, a cláusula impugnada não constitui exigência arbitrária ou desprovida de finalidade pública, mas decorre diretamente da natureza do objeto e da finalidade institucional a que a contratação se destina. O Estudo Técnico Preliminar demonstra, de forma expressa, que as aeronaves do CBMRO são empregadas em missões de socorro público, resgate, salvamento, defesa civil, transporte aeromédico e apoio institucional, em ambientes operacionais adversos, de elevada complexidade e com exposição intensificada a riscos. O mesmo documento registra que eventual incidente ou acidente aeronáutico pode gerar custos substanciais de recuperação, de difícil previsibilidade, com impacto direto no orçamento público e, sobretudo, na capacidade de pronta resposta estatal. Consta, inclusive, que a ausência de mecanismo adequado de cobertura pode ocasionar “perda irreparável de tempo sem poder operar” a aeronave sinistrada, bem como comprometer a celeridade necessária para “resolver e retomar a operacionalização da aeronave”. A contratação, portanto, não se limita ao simples atendimento formal da exigência legal de seguro aeronáutico. Conforme consignado no ETP, a finalidade do ajuste é, simultaneamente, cumprir a legislação aeronáutica, proteger o patrimônio público, resguardar a continuidade operacional da frota e transferir à seguradora os riscos econômicos inerentes à atividade aérea desempenhada pela Corporação. Trata-se, assim, de contratação voltada à proteção material da capacidade operacional do Estado, e não de mera cobertura indenizatória abstrata. É nesse contexto que se insere a vedação à incidência da cláusula pro rata temporis. A previsão constante do item 4.4 do Termo de Referência — reproduzida no Estudo Técnico Preliminar — estabelece que, nos ressarcimentos decorrentes de sinistros aeronáuticos, especificamente quanto aos valores de componentes e peças que demandem substituição para a execução dos serviços de manutenção, a cláusula pro rata temporis não deverá ser aplicada, até o limite agregado de R\$ 1.500.000,00 durante a vigência da apólice. O dispositivo ainda explicita que, dentro desse limite, a contratante não será obrigada a pagar qualquer quantia relativa ao tempo de uso proporcional dos componentes que devam ser substituídos durante os reparos. Tal previsão contratual possui finalidade clara e legítima: assegurar a efetividade material da cobertura securitária e evitar que, justamente na ocorrência do risco coberto, a Administração tenha de suportar custo residual relevante para viabilizar a substituição de peças e componentes indispensáveis à recuperação da aeronave. Em termos práticos, busca-se impedir que a cobertura contratada se revele apenas formalmente existente, mas insuficiente para devolver o bem sinistrado à condição operacional necessária ao desempenho das atividades essenciais do CBMRO. Se a Administração fosse compelida a complementar valores relevantes em razão do tempo de uso dos componentes substituídos, haveria risco concreto de atraso na execução dos reparos, prolongamento da indisponibilidade da aeronave e, consequentemente, comprometimento do atendimento prestado à coletividade. Além disso, o Termo de Referência estabelece que qualquer reparo nas aeronaves pertencentes à frota do GOA/CBMRO decorrente de sinistro aeronáutico deverá ser executado, obrigatoriamente, por oficina homologada junto à ANAC, vinculada à manutenção aeronáutica contratada pelo CBMRO, salvo consentimento expresso do Comandante do GOA/CBMRO. Tal exigência evidencia que a Administração não pretende solução meramente financeira ou genérica, mas sim uma recomposição técnica qualificada, segura e rastreável, compatível com os padrões da aviação de segurança pública. A vedação ao pro rata temporis, dentro desse arranjo, harmoniza-se com a lógica de pronta recomposição do bem sinistrado, sem transferência ao erário de ônus residual capaz de inviabilizar ou retardar o retorno da aeronave à operação. A consistência dessa modelagem é reforçada pelo próprio histórico operacional documentado nos autos. O Termo de Referência registra ocorrência concreta envolvendo a aeronave Baron, classificada como acidente, na qual foi possível apurar prejuízo de R\$ 846.455,13. Esse dado demonstra que a Administração não trabalhou com hipótese abstrata ou risco remoto, mas com cenário real e compatível com a magnitude dos danos que podem decorrer de sinistros aeronáuticos. Assim, a opção por afastar a incidência do pro rata temporis até determinado teto financeiro não se mostra excessiva, mas alinhada à prudência administrativa exigida diante da natureza do objeto contratado. Também não procede a alegação de que a cláusula impugnada, por si só, configuraria restrição indevida à competitividade. O procedimento licitatório foi estruturado por lote/aeronave, com critério de julgamento pelo menor valor estimado por lote, e o próprio ETP assinala que a modelagem adotada visa conferir maior aderência às especificidades de cada bem, ampliar a disputa e propiciar melhores condições comerciais e contratuais. Não há, portanto, evidência de que a cláusula questionada, isoladamente considerada, torne inviável a competição ou represente exigência destituída de pertinência com o objeto. Ao contrário, trata-se de condição funcionalmente relacionada à suficiência da cobertura e à continuidade do serviço público essencial. Importa ressaltar, ainda, que a Administração não está juridicamente obrigada a modelar o edital segundo a conveniência econômica do mercado segurador, mas sim segundo a solução que melhor atenda ao interesse público, desde que de forma motivada, proporcional e aderente à necessidade administrativa. No caso concreto, a cláusula impugnada encontra respaldo na singularidade do emprego operacional das aeronaves, na necessidade de pronta recuperação do bem sinistrado, na proteção do patrimônio público e na prevenção de desembolsos extraordinários imprevisíveis capazes de comprometer a capacidade de resposta estatal. Ademais, a previsão questionada não se apresenta de forma irrestrita ou ilimitada, pois a própria Administração delimitou objetivamente a sua incidência ao teto agregado de R\$ 1.500.000,00 durante a vigência da apólice. Esse dado evidencia que não houve imposição genérica e desmedida de obrigação à futura contratada, mas estipulação de parâmetro financeiro objetivo destinado a compatibilizar a proteção buscada pela Administração com a adequada delimitação do risco contratual. Desse modo, não se verifica ilegalidade, irrazoabilidade ou desproporcionalidade na manutenção da cláusula impugnada. Ao contrário, sua permanência no instrumento convocatório revela-se compatível com a necessidade administrativa, com a finalidade pública da contratação e com a busca de cobertura securitária efetivamente apta a recompor o patrimônio aeronáutico estatal e resguardar a continuidade das operações aéreas do CBMRO. Diante do exposto, nega-se provimento ao pedido de exclusão da vedação à aplicação da cláusula pro rata temporis, mantendo-se integralmente a redação do item 4.4 do Termo de Referência quanto a esse aspecto.
2. Vedação À Aplicação Da Cláusula Pro Rata Temporis [...] Todavia, a impropriedade mais relevante reside na vedação à aplicação da cláusula pro rata temporis. Referida cláusula constitui prática consolidada e indispensável ao equilíbrio técnico-atuarial dos contratos de seguro, sendo usualmente adotada para refletir a depreciação e o desgaste natural de peças e componentes substituídos. Sua exclusão implica a reposição integral por peças novas, independentemente do tempo de uso, ampliando significativamente a exposição ao risco por parte da seguradora.	RESPOSTA: Quanto ao pedido de condicionamento do pagamento direto a terceiros à anuência da seguradora e à observância dos procedimentos técnicos de regulação do sinistro, a impugnação merece acolhimento parcial. Isso porque a possibilidade de pagamento direto a terceiros não é, por si só, incompatível com a contratação pretendida. Todavia, a redação original do item 4.4, ao dispor que o pagamento das indenizações poderá ser feito a terceiros “a critério da Administração (CONTRATANTE) e sob sua indicação”, comporta aperfeiçoamento para tornar explícita sua vinculação à disciplina contratual do seguro. O próprio Termo de Referência estabelece, no mesmo bloco normativo, que a indenização poderá ocorrer “mediante acordo entre as partes”, e o ETP dispõe que o pagamento das indenizações, reembolsos de despesas e responsabilidades legais deve ocorrer respeitadas as condições contratuais da apólice. Nesse contexto, o vício não reside na previsão de pagamento direto a terceiros em si, mas na ausência de referência expressa, na redação originária, à regulação do sinistro, às condições contratuais da apólice e à
2. Impugnação Ao Item 4.4 Do Termo De Referência – Pagamento A Terceiros[...] No que se refere à possibilidade de pagamento direto a terceiros por exclusiva indicação da Administração, observa-se que a ausência de vinculação à anuência da seguradora e aos procedimentos técnicos de regulação de sinistros compromete o adequado controle, auditoria e validação das indenizações, em desacordo com as práticas do mercado securitário, especialmente no segmento aeronáutico.	

		operacionalização da indenização pela seguradora. Por essa razão, o pedido é acolhido apenas para ajuste redacional, preservando-se a possibilidade de pagamento direto a terceiros, mas com explicitação de que tal providência ocorrerá no âmbito da regulação do sinistro e observadas as condições contratuais aplicáveis. Desse modo, o trecho correspondente do item 4.4 deverá observar a seguinte redação: O pagamento das indenizações poderá ser realizado diretamente a terceiros, quando cabível, no âmbito da regulação do sinistro, observadas as condições contratuais da apólice, os procedimentos técnicos aplicáveis e a anuência da seguradora, quando exigida para a operacionalização da indenização. Assim, dá-se parcial provimento à impugnação nesse ponto, exclusivamente para promover aperfeiçoamento redacional, mantida a possibilidade de pagamento direto a terceiros, desde que respeitadas as condições contratuais do seguro e os procedimentos técnicos de regulação do sinistro.
	3. Da impugnação ao item 4.4, subitem “c” – perda total e vedação à aplicação de franquia O item 4.4, subitem “c”, do Termo de Referência dispõe que, em caso de perda total, a seguradora deverá promover a substituição da aeronave por outra equivalente (ou mais nova), com todos os equipamentos/acessórios, sem a dedução de franquia, no prazo estipulado, ou, alternativamente, proceder ao pagamento integral da importância segurada, igualmente sem qualquer abatimento A referida exigência, entretanto, revela-se incompatível com a técnica securitária, com as práticas consolidadas do mercado aeronáutico e com os princípios que regem as contratações públicas, devendo ser revista.	RESPOSTA: No ponto em que a impugnante sustenta a existência de contradição editalícia acerca da incidência de franquia em caso de perda total e requer o “restabelecimento” da franquia nessa hipótese, a insurgência não comporta acolhimento, porquanto se encontra manifestamente prejudicada. Isso porque a matéria suscitada já havia sido expressamente enfrentada e saneada pela Administração por meio de Adendo Modificador ao Termo de Referência, instrumento formal integrante do certame, regularmente lançado nos autos, no qual se promoveu justamente a substituição da redação originária do item 4.4 e se passou a disciplinar, de modo claro e objetivo, as hipóteses de incidência e não incidência de franquia, diferenciadas conforme o tipo de aeronave e a situação do sinistro. O adendo consignou, expressamente, que: (i) para helicópteros com rotores em movimento, a franquia será de 5%, inclusive em caso de perda total; (ii) para aviões com motor acionado, a franquia será de US\$ 25.000,00, exceto na perda total, hipótese em que não haverá pagamento de franquia; e (iii) não haverá cobrança de franquia em caso de perda total para aeronaves de asas fixas. Além disso, o próprio adendo estabeleceu que, havendo divergência com outras condições editalícias, prevalecerão as adequações promovidas por aquele instrumento. Diante disso, é inequívoco que a impugnação foi formulada com base em redação já superada, como se o instrumento convocatório ainda permanecesse em sua versão originária. Não se trata, portanto, de vício remanescente do edital, mas de insurgência fundada em leitura incompleta e desatenta da documentação vigente do certame. A Administração não pode ser compelida a rediscutir matéria já corrigida formalmente, tampouco a suportar o ônus do retrabalho decorrente da falta de diligência do particular que pretende disputar a licitação. É ônus elementar de qualquer licitante que se disponha a contratar com a Administração ler integralmente o edital em sua versão vigente, bem como acompanhar os adendos, retificações, esclarecimentos e demais atos supervenientes que alterem as condições da disputa. Quem opta por impugnar cláusula já modificada pelo instrumento oficial do certame não aponta vício atual do edital; apenas evidencia que deixou de observar o conteúdo atualizado da contratação. E essa omissão do particular não pode ser convertida em embaraço procedimental para o CBMRO, para a equipe técnica ou para a condução da pregoeira. A postura adotada pela impugnante, nesse tópico, em nada contribui para o aperfeiçoamento do certame. Ao contrário, tumultua indevidamente o regular andamento do processo, reabre discussão já superada administrativamente e desvia tempo e energia institucional para responder questão que já se encontrava expressamente resolvida pelo adendo modificador. Não é juridicamente aceitável que a Administração seja reiteradamente instada a revisar matéria já saneada apenas porque o licitante deixou de cumprir o dever mínimo de acompanhar as alterações oficialmente promovidas no instrumento convocatório. Também não há espaço para a alegação de que persistiria, na redação vigente, a mesma contradição interna anteriormente apontada. O adendo foi categórico ao substituir a disciplina originária e ao fixar a regra aplicável com precisão. Uma vez formalizada a alteração e estabelecida a prevalência das adequações introduzidas, não subsiste qualquer fundamento para examinar o pedido como se a redação anterior ainda produzisse efeitos. Assim, a insurgência, nesse ponto, não deve ser acolhida, pois o pedido se encontra prejudicado por perda superveniente de objeto, já que o suposto vício indicado pela impugnante não mais integra a redação vigente do Termo de Referência. CONCLUSÃO Ante o exposto, conhece-se da impugnação, por tempestiva, para, no mérito: a) negar provimento ao pedido de exclusão da vedação à aplicação da cláusula pro rata temporis, mantendo-se integralmente a redação do item 4.4 do Termo de Referência quanto a esse aspecto; b) dar parcial provimento ao pedido de revisão da cláusula relativa ao pagamento de indenizações diretamente a terceiros, exclusivamente para promover aperfeiçoamento redacional, mantida a possibilidade de pagamento direto, desde que no âmbito da regulação do sinistro, observadas as condições contratuais da apólice, os procedimentos técnicos aplicáveis e a anuência da seguradora, quando exigida para a operacionalização da indenização; e c) julgar prejudicado o pedido referente à incidência de franquia em caso de perda total, uma vez que a matéria já havia sido expressamente saneada pelo Adendo Modificador ao Termo de Referência, não remanescendo, na versão vigente do instrumento convocatório, a inconsistência apontada pela impugnante.

2.7. Do Pedido de Esclarecimento - Empresa F (71117702):

Pedido de Esclarecimento - Empresa F (71117702)	PEDIDO DE ESCLARECIMENTO/IMPUGNAÇÃO	RESPOSTA (71312027)
	1. No item 15, subitem 15.4, informa que o reajuste de preços pode ser efetuado mediante aplicação de índice e neste caso, será em conformidade ao índice IGPM é padrão dos contratos considerarem o IPCA dos últimos 12 meses para reajuste. Gentileza informar qual devemos considerar.	RESPOSTA: Será em conformidade ao índice IGPM conforme Termo de Referência.
	2. Favor informar se o vencedor será o melhor prêmio no somatório dos prêmios das aeronaves. Ou se será definido um vencedor por item e com emissão individualizada de apólice.	RESPOSTA: Será por item individualizado, porém se uma mesma empresa for fornecedora de mais de um item, ela poderá emitir uma única apólice para os itens fornecidos.

3. DA DECISÃO:

Isto posto, em atenção ao Art. 55, §1º, da Lei Federal 14.133 de 2021, a qual se aplica subsidiariamente a modalidade Pregão e, e item 6 do Instrumento Convocatório, RECEBO E CONHEÇO os Pedidos de Esclarecimentos e Impugnação interposto pelas empresas interessadas na participação da licitação, em face do Edital do **Pregão Eletrônico n.º 90313/2024/SUPEL**.

Em tempo, retifico a data de abertura do certame para o dia **28 de agosto de 2026, às 10h:00min (horário de Brasília - DF)**, no site : <https://www.comprasgovernamentais.gov.br/>.

Eventuais dúvidas poderão ser sanadas junto a Pregoeira e Equipe de apoio, através do telefone (69) 3212-9243, ou no endereço sito ao Palácio Rio Madeira, Ed. Rio Pacaás Novos/Edif. Central, 2º Andar, Av. Farquar, nº 2986, B. Pedrinhas, CEP 76.801-470, Porto Velho/RO.

Dê ciência a todas as empresas interessadas por meio de regular publicação!

Porto Velho, 12 de agosto de 2026.



Documento assinado eletronicamente por **Bruna da Silva e Souza, Pregoeiro(a)**, em 12/08/2026, às 14:32, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no artigo 18 caput e seus §§ 1º e 2º, do [Decreto nº 21.794, de 5 Abril de 2017](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [portal do SEI](#), informando o código verificador **72504384** e o código CRC **9315FA4E**.