



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

EXAME
DE PEDIDO DE ESCLARECIMENTO E IMPUGNAÇÃO

PREGÃO ELETRÔNICO Nº 90313/2024/SUPEL/RO

Processo Nº: 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 Licitações – SUPEL, através da Pregoeira nomeada por meio da Portaria nº 108 de 30 de abril de 2026, publicada no DOE, vem neste ato responder aos pedidos de esclarecimento/impugnação enviados por e-mail por empresas interessadas.

Considerando que os questionamentos referem-se a aspectos técnicos previamente definidos pela Unidade Gestora no Termo de Referência, os referidos questionamentos foram encaminhados a CBM-CPOFCOMPRAS e CBM-GOAB1 do CBM/RO, que se manifestou nos seguintes termos:

1. QUESTIONAMENTO – Empresa "A" Id. (75943537)

II. DOS VÍCIOS E IRREGULARIDADES

1. Exigência De Limite Técnico (Retenção) Junto À Susep (Itens 3.20.1, “b”)

Em que pese o entendimento do Ilmo. Sr. Pregoeiro, a decisão não afasta o vício apontado na impugnação anterior, motivo pelo qual a exigência deve ser novamente reconsiderada.

Em resposta, a Administração afirma que o limite de retenção já seria calculado considerando o resseguro e, por isso, a exigência estaria correta. No entanto, esse próprio argumento reforça o ponto apresentado na impugnação, pois, se o cálculo do limite de retenção já considera a estrutura de resseguro da seguradora, não se mostra razoável exigir, de forma isolada, um valor mínimo fixo de retenção, sem considerar a capacidade efetiva da seguradora e a estrutura de resseguro por ela contratada.

A capacidade da seguradora de cumprir suas obrigações não depende exclusivamente desse valor de retenção. Ela deve ser analisada de forma mais ampla, considerando sua capacidade de subscrição, sua solvência, suas provisões técnicas e, especialmente, sua estrutura de resseguro.

Além disso, a exigência, da forma como consta no Edital, não considera a dinâmica própria do mercado de seguros aeronáuticos. É justamente por meio do resseguro que seguradoras podem assumir riscos de maior valor, transferindo parte da exposição a resseguradores, sem que isso represente incapacidade técnica ou financeira para assumir a contratação.

Assim, ao estabelecer um valor mínimo de retenção de forma isolada, a Administração acaba adotando um critério que não considera a estrutura completa de assunção e transferência do risco, podendo restringir a participação de seguradoras plenamente capacitadas para assumir os riscos previstos no Edital.

A exigência também não diferencia a seguradora que efetivamente não possui capacidade para assumir o risco daquela que possui limite de retenção inferior ao valor estabelecido, mas conta com estrutura de resseguro suficiente para suportar a operação. Na prática, ambas são submetidas ao mesmo critério, ainda que possuam condições distintas de executar o objeto.

A Administração também afirma que a exigência já seria adotada por “outros grupamentos aéreos de segurança pública”. Contudo, não apresenta documentos, exemplos concretos ou qualquer estudo que demonstre essa prática ou, principalmente, a necessidade de adoção do mesmo requisito na presente contratação.

A mera existência de exigência semelhante em outros procedimentos não demonstra, por si só, que o valor estabelecido seja necessário ou proporcional ao objeto desta licitação. Cabe à Administração demonstrar a relação entre o requisito imposto e a efetiva necessidade da contratação.

Portanto, a exigência permanece desproporcional, pois afasta do certame seguradoras tecnicamente aptas e devidamente autorizadas a atuar no ramo aeronáutico apenas por apresentarem limite de retenção inferior ao valor estabelecido no Edital, ainda que possuam estrutura de resseguro capaz de suportar os riscos contratados.

Dessa forma, a exigência acaba por restringir a competitividade do certame e comprometer a obtenção da proposta mais vantajosa para a Administração, em desconformidade com os princípios que regem as contratações públicas.

Por essa razão, requer-se a revisão do item 3.20.1, alínea “b”, para redução do limite técnico mínimo de retenção para R\$ 1.500.000,00 (um milhão e quinhentos mil reais), desde que a seguradora participante comprove sua capacidade de emitir a apólice nos Limites Máximos Indenizáveis (LMI) previstos no Edital, considerando, ainda, a estrutura de resseguro utilizada para suportar os riscos objeto da contratação.

2. Impugnação Ao Item 4.4 Do Termo De Referência – Vedação À Aplicação Da Cláusula Pro Rata Temporis

A resposta da Administração defende a manutenção da vedação à aplicação da cláusula pro rata temporis, sob o argumento de que ela seria necessária para garantir a pronta recuperação da aeronave sinistrada, sem que o CBMRO tenha que arcar com valores adicionais decorrentes do desgaste das peças.

No entanto, esse entendimento não considera a realidade do mercado de seguros e a própria estrutura da contratação.

A exclusão do pro rata temporis é uma condição que aumenta a exposição da seguradora, uma vez que determina a substituição integral de peças e componentes usados por itens novos, sem considerar o desgaste e a depreciação dos componentes substituídos.

Não se trata, portanto, apenas de garantir a recuperação da aeronave, mas de transferir integralmente à seguradora um custo que, em condições ordinárias de contratação, seria considerado na apuração do valor da indenização.

A situação se torna ainda mais relevante no presente caso porque a contratação é feita por lote individualizado, aeronave por aeronave, e não há garantia de que as 3 (três) aeronaves serão efetivamente seguradas.

A própria Administração reconheceu essa possibilidade ao afirmar que “há possibilidade de não ser contratado algum item”.

Assim, a seguradora pode acabar assumindo apenas 1 (uma) ou 2 (duas) aeronaves, o que afasta a lógica de diluição de risco típica dos contratos de frota.

Nesse cenário, não é razoável estabelecer uma condição excepcional de cobertura considerando uma contratação integral das aeronaves quando a própria Administração admite que parte dos itens poderá não ser contratada.

A seguradora, portanto, poderá assumir uma exposição significativa em relação a apenas uma aeronave e, ainda assim, estará obrigada a suportar integralmente os custos decorrentes da substituição de peças e componentes, sem qualquer aplicação de depreciação.

A condição imposta, dessa forma, impacta diretamente a precificação do seguro e torna a contratação mais onerosa para as seguradoras participantes, sem que exista garantia de que haverá efetiva diluição do risco entre as aeronaves previstas no Edital.

Além disso, **a Administração não apresentou justificativa técnica suficiente para demonstrar que a vedação ao pro rata temporis, nos moldes estabelecidos, seja indispensável à execução do objeto.**

A necessidade de pronta recuperação da aeronave não impede que a indenização seja calculada de acordo com as condições técnicas e contratuais próprias do seguro. A adoção de condição que transfere integralmente à seguradora o custo de peças novas, independentemente do desgaste dos componentes substituídos, exige justificativa compatível com o aumento da exposição assumida.

Por essa razão, a manutenção da vedação ao pro rata temporis foge à prática de precificação do risco e torna a condição de difícil absorção para parte das seguradoras, especialmente diante da incerteza quanto à quantidade efetiva de aeronaves que serão contratadas.

Diante disso, a manutenção das condições previstas no item 4.4, sem os ajustes necessários, restringe a competitividade do certame e aumenta de forma desproporcional a exposição das seguradoras participantes.

Por esses motivos, requer-se a revisão do item 4.4 do Termo de Referência, para que seja restabelecida a aplicação da cláusula pro rata temporis na substituição de peças e componentes, ou, subsidiariamente, que sua vedação seja limitada a condições compatíveis com a estrutura efetivamente contratada e com o risco assumido pela seguradora.

III. DOS PEDIDOS

Diante do exposto, requer-se:

1. O recebimento e conhecimento da presente impugnação, nos termos do art. 164 da Lei nº 14.133/2021;
2. A retificação do edital para: o quanto ao item 3.20.1, alínea “b”, do Edital, seja reduzido o limite técnico mínimo de retenção para R\$ 1.500.000,00 (um milhão e quinhentos mil reais), admitindo-se a participação de seguradoras que comprovem capacidade para emissão da apólice nos Limites Máximos Indenizáveis previstos no Edital, considerando-se, para tanto, a estrutura de resseguro utilizada para suportar os riscos objeto da contratação; o quanto ao item 4.4 do Termo de Referência, seja restabelecida a aplicação da cláusula pro rata temporis para a substituição de peças e componentes, observadas as condições técnicas e contratuais aplicáveis ao seguro ou, subsidiariamente, seja limitada a vedação a condições compatíveis com a estrutura efetivamente contratada e com o risco assumido pela seguradora; o caso não sejam acolhidas as alterações acima, sejam apresentadas as justificativas técnicas específicas que fundamentem a manutenção das exigências impugnadas, especialmente quanto à necessidade e proporcionalidade do limite mínimo de retenção e da vedação ao pro rata temporis, considerando as características e a estrutura efetiva da contratação.

RESPOSTA - A CBM-GOAB1, se manifestou por meio da RESPOSTA DE IMPUGNAÇÃO Id. (76293928):

1- DA REITERAÇÃO DOS QUESTIONAMENTOS JÁ APRECIADOS PELA ADMINISTRAÇÃO

Preliminarmente, cumpre registrar que os dois temas novamente submetidos pela impugnante — limite técnico de retenção junto à SUSEP e não aplicação da cláusula pro rata temporis — já foram objeto de insurgência anterior, regularmente analisada e respondida pela Administração. A própria impugnante reconhece expressamente essa circunstância ao iniciar sua nova manifestação afirmando que, “em que pese o entendimento” anteriormente externado, pretende que a exigência seja “novamente reconsiderada”, bem como ao se insurgir diretamente contra os fundamentos apresentados pela Administração quanto à cláusula pro rata temporis.

Não se está, portanto, diante da identificação de novas cláusulas editalícias supostamente irregulares, mas de reiteração de pretensões anteriormente apreciadas, agora acompanhadas de argumentos complementares destinados a provocar a revisão da decisão administrativa já proferida. A discordância da interessada com a conclusão administrativa, por si só, não converte matéria já enfrentada em nova irregularidade editalícia, tampouco estabelece sucessivas oportunidades de reapresentação do mesmo pedido até que se alcance solução compatível com o interesse particular da impugnante.

Não obstante, em prestígio aos princípios da motivação, transparência e segurança jurídica e para que não subsista qualquer alegação de ausência de enfrentamento das razões apresentadas, passam-se a examinar especificamente os argumentos adicionais agora deduzidos, nos termos do art. 164 da Lei nº 14.133/2021. A Lei assegura o direito de impugnar o edital e exige resposta da Administração, mas também consagra, em seu art. 5º, os princípios da eficiência, celeridade, economicidade, motivação e segurança jurídica, que igualmente devem orientar o desenvolvimento do procedimento licitatório.

2- REITERAÇÃO QUANTO AO LIMITE TÉCNICO DE RETENÇÃO

A impugnante renova o pedido de redução do limite técnico mínimo de retenção para R\$ 1.500.000,00, sustentando, desta vez, que a própria consideração dos contratos de resseguro na apuração do risco tornaria desnecessária a exigência de um patamar mínimo de retenção da seguradora. O argumento não procede. 1. Limite de retenção e resseguro não são conceitos excludentes.

A nova argumentação incorre em confusão entre dois institutos relacionados, porém distintos. Segundo a regulamentação prudencial da SUSEP, limite de retenção é o valor máximo de responsabilidade que a sociedade supervisionada pode reter em cada risco isolado. Os limites são calculados pelas próprias seguradoras segundo sua política de gestão de riscos e informados à SUSEP. É correto afirmar que, para a determinação da exposição ao risco isolado, são considerados os valores recuperáveis em cosseguro e resseguro.

O Manual de Limite de Retenção da SUSEP esclarece expressamente que a exposição é, em regra, determinada a partir de valor líquido dos valores a recuperar em cosseguro e resseguro e que devem ser considerados todos os instrumentos de cessão de risco. Contudo, dessa circunstância não decorre a conclusão pretendida pela impugnante. Ao contrário: o fato de a estrutura de resseguro ser considerada significa que o limite resultante representa justamente a parcela máxima de responsabilidade que a própria seguradora está apta a conservar após considerada a transferência de risco existente.

Portanto, o resseguro não torna o limite de retenção inútil; ele integra a própria avaliação prudencial do risco que permanecerá sob responsabilidade econômica da seguradora. A conclusão da impugnante, portanto, inverte a lógica da regulamentação.

O resseguro não substitui a responsabilidade da seguradora perante o CBMRO. Há outro aspecto ainda mais relevante. Nos termos do art. 14 da Lei Complementar nº 126/2007, os resseguradores não respondem diretamente perante o segurado pelo montante assumido em resseguro, permanecendo a seguradora cedente que emitiu a apólice integralmente responsável perante o segurado. Assim, para o CBMRO, não é juridicamente indiferente a capacidade própria da seguradora que celebrará o contrato. O vínculo securitário será estabelecido entre a Administração e a seguradora contratada, e não entre o CBMRO e os diversos resseguradores que eventualmente integrem o programa de transferência de riscos da empresa.

A existência de resseguro constitui importante mecanismo prudencial e financeiro para absorção de grandes riscos, mas não substitui a seguradora contratada em sua obrigação perante o segurado, nem torna juridicamente irrelevante a capacidade de retenção da companhia emissora da apólice. É justamente por isso que a Administração não está exigindo que a seguradora retenha integralmente os elevados Limites Máximos de Indenização do certame. O que se estabeleceu foi apenas um piso de retenção própria, permanecendo plenamente possível a utilização de resseguro para a parcela excedente.

A própria SUSEP confirma que a retenção continua sendo parâmetro prudencial relevante mesmo havendo resseguro. A SUSEP é particularmente clara ao orientar que a companhia deve verificar a compatibilidade do risco com seu limite de retenção na data da aceitação/emissão, não podendo primeiro assumir exposição superior ao seu limite e somente posteriormente contratar cessão para se regularizar. Também determina que a companhia gerencie seus contratos de forma que eventual cancelamento ou término de resseguro não provoque descumprimento do limite de retenção. Logo, não encontra respaldo na regulamentação a tentativa de reduzir a discussão à afirmação de que “há resseguro, portanto o limite próprio da seguradora é dispensável”. O sistema prudencial considera ambos.

Solvência, provisões, capacidade de subscrição e limite de retenção são parâmetros complementares também não prospera o argumento segundo o qual deveriam ser considerados, “em substituição” ao limite de retenção, fatores como solvência, provisões técnicas, capacidade de subscrição e resseguro. Esses mecanismos possuem funções diferentes. A própria Resolução CNSP nº 432/2021 disciplina conjuntamente provisões técnicas, capital de risco, patrimônio líquido ajustado, capital mínimo requerido, gestão de riscos e limite de retenção, demonstrando que tais institutos integram um conjunto de mecanismos prudenciais complementares, e não alternativas mutuamente excludentes.

Estar regularmente autorizada a funcionar e observar os indicadores gerais de solvência demonstra que determinada empresa pode exercer a atividade securitária. Isso não obriga a Administração a concluir que todas as seguradoras autorizadas apresentam, para toda contratação e para todo perfil de risco, exatamente a mesma capacidade técnica-operacional. No caso concreto, o objeto envolve seguro de aeronaves empregadas em operações de resgate, busca e salvamento, transporte aeromédico, Defesa Civil, pousos em locais não homologados, voos noturnos, instrução e operações especiais, circunstâncias expressamente consignadas no planejamento da contratação. Foi exatamente em razão desse perfil operacional que o ETP fixou como requisito a comprovação de limite de retenção mínimo de R\$ 3.000.000,00 no ramo 1528 e R\$ 2.500.000,00 no ramo 1535, como medida de resguardo adicional da contratação.

Não é verdadeira a afirmação de que a utilização desse parâmetro seja estranha às contratações públicas de seguro aeronáutico a impugnante questiona a afirmação constante do ETP de que requisitos dessa natureza são utilizados em contratações de unidades aéreas de segurança pública, alegando que não foram apresentados exemplos. O argumento pode ser objetivamente esclarecido. Em contratação promovida pelo Corpo de Bombeiros Militar do Estado de Goiás – CBMGO id (76347992), destinada precisamente a seguro aeronáutico de aeronaves de segurança pública, o Termo de Referência exigiu que a seguradora comprovasse limite técnico mínimo de R\$ 3.000.000,00 no ramo aeronáutico.

Em licitação da Polícia Militar do Estado de Goiás, realizada em 2020, também para seguro aeronáutico, foi exigido limite técnico mínimo de R\$ 2.000.000,00 id (76347989). Mais recentemente, contratação da Assembleia Legislativa do Estado de Goiás, regida já pela Lei nº 14.133/2021, estabeleceu como condição para assinatura contratual limite técnico no ramo aeronáutico de R\$ 2.250.000,00 id (76347993), além de comprovação de resseguro. Exigência equivalente voltou a constar de contratação de 2025. Há, portanto, exemplos concretos demonstrando que a utilização do limite de retenção como elemento de segurança em contratações públicas de seguro aeronáutico não constitui criação isolada do CBMRO. Esses precedentes não são invocados como fundamento autônomo da exigência — pois a necessidade do CBMRO decorre das características de sua própria operação —, mas afastam objetivamente a afirmação de que o requisito seria estranho ou dissociado da prática de contratação desse tipo de seguro.

O valor de R\$ 1.500.000,00 sugerido pela impugnante também não possui demonstração técnica, outro ponto merece registro: a impugnante critica os patamares fixados pela Administração alegando ausência de proporcionalidade, mas propõe, em substituição, o valor de R\$ 1.500.000,00 sem apresentar memória de cálculo, estudo atuarial, nota técnica da SUSEP, levantamento das seguradoras atuantes ou qualquer elemento objetivo que demonstre por que esse montante seria proporcional e os valores editais não seriam. Portanto, a pretensão reduz-se, neste aspecto, à substituição de um parâmetro técnico previamente estabelecido pela Administração por outro parâmetro sugerido pela própria interessada, mais conveniente à sua estrutura empresarial, sem demonstração objetiva de que o valor pretendido seja aquele necessário ao atendimento do interesse público. A Administração não está vinculada à modelagem de risco mais conveniente a determinado participante.

Não foi demonstrada restrição concreta à competição a afirmação de que a exigência “pode” afastar seguradoras também permanece abstrata. A nova peça não identifica universo de seguradoras habilitadas no ramo aeronáutico, não demonstra quantas seriam eliminadas pelos limites previstos, não apresenta declaração de mercado de impossibilidade de atendimento nem comprova que o requisito conduza à inviabilidade competitiva do certame. A mera circunstância de determinada exigência restringir a participação de empresas que não preencham o requisito não significa, por si só, restrição indevida à competição. A questão juridicamente relevante é saber se a exigência possui pertinência com o risco contratual e proporcionalidade com a necessidade administrativa. No presente caso, essa pertinência foi motivada no ETP pelo perfil operacional das aeronaves, pela criticidade das missões e pela necessidade de contratação de seguradora que apresente capacidade mínima própria no ramo objeto do seguro.

Diante disso, os novos argumentos não apresentam elementos capazes de modificar a decisão anteriormente proferida, razão pela qual mantém-se o indeferimento do pedido de redução do limite técnico mínimo para R\$ 1.500.000,00, ratificando-se os patamares previstos no instrumento convocatório.

1. Prazo para atendimento inicial

Solicita-se esclarecer qual será o prazo máximo para o primeiro atendimento técnico após a emissão da ordem de serviço ou chamado pela Administração?

Requer-se, ainda, que seja informado se o prazo de 24 horas mencionado no edital se aplica somente aos atendimentos em garantia ou também ao atendimento inicial das chamadas corretivas. Caso existam prazos distintos para diagnóstico inicial, correção do defeito, substituição de peças e atendimento em localidades distantes, solicita-se que sejam indicados de forma objetiva.

2. Benefício regional de até 10%

O edital prevê participação exclusiva para ME/EPP nos Lotes 06 e 08 e também menciona prioridade de contratação para ME/EPP sediadas local ou regionalmente até o limite de 10% do melhor preço válido.

Diante disso, solicita-se esclarecer quais lotes terão aplicação do benefício regional de até 10%, quais municípios serão considerados como localidade/região para cada lote e de que forma o benefício será operacionalizado após a fase de lances no Compras.gov?

3. Materiais inclusos no serviço de instalação e metragem máxima

A descrição do serviço de instalação menciona tubulações de refrigeração e drenagem, fios elétricos, suportes e fixações, mas não define claramente se tais materiais estão inclusos no valor estimado do serviço.

Assim, solicita-se esclarecer se o preço da instalação inclui materiais como tubo de cobre, isolamento térmico, cabo PP, dreno, suporte, parafusos, buchas, canaletas e carga complementar de gás refrigerante?

Caso os materiais estejam inclusos, solicita-se informar qual metragem máxima de tubulação frigorígena, cabo elétrico e dreno foi considerada na composição do preço. Havendo necessidade de metragem superior ou material adicional, solicita-se esclarecer como será realizada a medição e o pagamento do excedente?

Os esclarecimentos solicitados são essenciais para evitar interpretações divergentes, permitir a correta composição de custos e assegurar isonomia entre os licitantes.

Termos em que, pede esclarecimento.

III- DA REITERAÇÃO QUANTO À CLÁUSULA PRO RATA TEMPORIS

Também quanto à cláusula pro rata temporis, os novos argumentos não justificam a revisão da decisão administrativa anteriormente proferida. A nova argumentação parte de premissa que não fundamentou a decisão da Administração a impugnante passou a sustentar que a não incidência do pro rata temporis seria inadequada porque a licitação foi parcelada por aeronave, sendo possível que apenas uma ou duas das três aeronaves sejam efetivamente seguradas, o que impediria uma suposta “diluição do risco” típica de contratação de frota. O argumento, entretanto, combate premissa que não constitui fundamento da exigência administrativa. A Administração não justificou a vedação ao pro rata temporis com base na diluição do risco entre as três aeronaves. A finalidade da cláusula, como já esclarecido, consiste em assegurar que, ocorrendo sinistro coberto e sendo tecnicamente necessária a substituição de determinados componentes, a aeronave possa ser adequadamente recomposta sem transferência ao CBMRO de parcela do custo decorrente do tempo de uso do componente substituído, até o limite financeiro expressamente estabelecido. Essa finalidade existe para cada aeronave individualmente considerada. Portanto, sejam contratadas uma, duas ou três aeronaves, a necessidade administrativa permanece exatamente a mesma.

O parcelamento por aeronave não enfraquece a cláusula; demonstra que o risco deve ser precificado individualmente O ETP expressamente concluiu que o parcelamento por lotes é a solução mais adequada porque as aeronaves possuem características técnicas, operacionais, valores e perfis de risco distintos, permitindo maior personalização da cobertura e aumento da competição. O Termo de Referência igualmente estabelece três lotes distintos e registra que a individualização permite ajustar as condições securitárias às particularidades de cada aeronave. Isso significa precisamente que cada interessada poderá mensurar e precificar o risco de cada lote segundo as condições previamente conhecidas. Não existe no edital obrigação de a seguradora precificar determinado lote contando com compensação ou subsídio econômico proveniente dos demais. Logo, a afirmação de que a contratação de apenas uma aeronave “eliminará a diluição do risco” não atinge a lógica da cláusula, pois a Administração nunca condicionou sua exigência à existência de mutualidade entre as três aeronaves do CBMRO.

A possibilidade de exclusão de uma aeronave já estava expressamente prevista no planejamento Não se trata, ademais, de circunstância superveniente que pudesse alterar a avaliação administrativa. O próprio ETP já consignava expressamente que a ativação seria realizada conforme a situação operacional de cada aeronave e que poderia, a pedido da Corporação, ser excluída alguma aeronave da contratação. Portanto, quando a Administração manteve a cláusula pro rata temporis, já o fez conhecendo a possibilidade de não contratação de algum dos lotes. Não há, assim, fato novo capaz de alterar a motivação anterior.

É incorreto afirmar que a cláusula transfere “integralmente” à seguradora qualquer custo de peças novas a nova impugnação afirma reiteradamente que a cláusula faria a seguradora suportar “integralmente” os custos decorrentes da substituição de componentes. A afirmação não corresponde integralmente ao texto do Termo de Referência. A vedação: somente opera em ressarcimentos decorrentes de sinistro aeronáutico coberto; alcança componentes ou peças cuja substituição seja necessária para execução do reparo; está associada à execução em oficina homologada; e, principalmente, está limitada ao teto agregado de R\$

1.500.000,00 durante a vigência da apólice. Portanto, não existe obrigação ilimitada de aquisição de peças novas pela seguradora, tampouco assunção de custos ordinários de desgaste ou manutenção preventiva. O risco adicional encontra-se objetivamente delimitado no instrumento convocatório, podendo ser previamente mensurado e incorporado à precificação do prêmio.

Impacto na precificação não significa ilegalidade também não merece acolhida o argumento de que a cláusula deveria ser afastada simplesmente porque influencia o preço do seguro. Toda cobertura securitária adicional ou condição mais protetiva ao segurado possui reflexo potencial sobre a precificação do prêmio. A finalidade da contratação pública não é necessariamente adquirir a cobertura mais barata ou mais conveniente para a seguradora, mas selecionar, em ambiente competitivo, a proposta mais vantajosa para a solução definida pela Administração. A vantajosidade envolve não apenas preço, mas a efetividade da cobertura e a aptidão da solução para atender à necessidade pública que originou a contratação. No presente caso, o ETP registra expressamente que os sinistros podem gerar elevados custos de reparação e longa indisponibilidade operacional e que a contratação busca conferir segurança patrimonial e celeridade na recuperação e retomada da operação das aeronaves. A própria experiência do CBMRO registra ocorrência envolvendo a aeronave Baron com danos substanciais e prejuízo apurado em R\$ 846.455,13, demonstrando que o risco de perda parcial expressiva não é meramente hipotético. É nesse contexto concreto que se insere a cláusula.

O pedido subsidiário também não introduz necessidade de alteração a Excelsior requer, subsidiariamente, que a vedação ao pro rata temporis seja “limitada a condições compatíveis com a estrutura efetivamente contratada e com o risco assumido pela seguradora”. Todavia, a redação existente já estabelece limitação objetiva. A cláusula se refere aos ressarcimentos da própria apólice e fixa teto agregado de R\$ 1.500.000,00 durante sua vigência. Portanto, a obrigação somente produz efeitos relativamente ao seguro efetivamente contratado e à aeronave alcançada pela respectiva cobertura. Aeronave cujo lote não venha a ser contratado obviamente não produzirá qualquer exposição securitária para determinada seguradora. Assim, se apenas um lote for adjudicado a determinada empresa, esta responderá pelas condições da apólice correspondente àquele lote; se dois forem contratados, responderá pelos riscos das respectivas apólices. Não existe transferência de risco referente a aeronave não contratada. Por isso, o pedido subsidiário, embora apresentado como alternativa nova, parte novamente de uma hipótese que o instrumento convocatório já resolve pela própria estrutura individualizada da contratação.

A Administração não impõe risco oculto ou posterior à formulação da proposta finalmente, merece destacar que a condição objeto da insurgência encontra-se expressamente prevista no Termo de Referência. Todas as participantes conhecem antecipadamente: a aeronave objeto de cada lote; sua importância segura; as coberturas exigidas; as franquias; as condições de operação; e o teto financeiro da não incidência do pro rata temporis. Não há, portanto, transferência posterior ou imprevisível de risco. A seguradora interessada é livre para realizar sua avaliação atuarial e incorporar à proposta econômica o custo decorrente das coberturas exigidas, concorrendo em igualdade de condições com as demais participantes.

Diante disso, os argumentos adicionais apresentados não infirmam os fundamentos da decisão anterior, razão pela qual mantém-se o indeferimento do pedido de restabelecimento da cláusula pro rata temporis, bem como do pedido subsidiário de nova limitação da vedação, permanecendo íntegra a disciplina prevista no item 4.4 do Termo de Referência.

IV – CONCLUSÃO

Ante o exposto, conhece-se da nova impugnação, por tempestiva, consignando-se, contudo, que ela reitera matérias já anteriormente apreciadas pela Administração, sem apresentação de fato superveniente ou alteração editalícia capaz de modificar as conclusões já adotadas. Após análise específica dos argumentos adicionais, conclui-se que:

a) quanto ao limite técnico de retenção, os argumentos relativos à utilização de resseguro não afastam a utilidade e pertinência do limite próprio da seguradora, pois os institutos são complementares e a própria regulamentação da SUSEP mantém o limite de retenção como parâmetro prudencial específico; ademais, a seguradora cedente permanece integralmente responsável perante o segurado, nos termos da Lei Complementar nº 126/2007, razão pela qual mantém-se o indeferimento do pedido de redução dos patamares previstos no instrumento convocatório; e

b) quanto à vedação da cláusula pro rata temporis, a tese relativa à ausência de diluição entre as três aeronaves não altera a motivação administrativa, uma vez que a exigência jamais foi fundamentada na contratação integral da frota, aplicando-se a necessidade de pronta e suficiente recomposição a cada aeronave individualmente considerada. A condição possui limite financeiro objetivo e incide apenas sobre a apólice efetivamente contratada, razão pela qual mantém-se igualmente o indeferimento do pedido principal e do pedido subsidiário formulados pela impugnante.

Por conseguinte, ratificam-se as decisões administrativas anteriormente proferidas quanto aos dois temas, não se identificando nos novos argumentos elementos técnicos ou jurídicos capazes de justificar nova alteração do instrumento convocatório.

TADEU SANCHEZ PINHEIRO - CEL BM

Comandante do COA

ROSINEIDE MEDRADO DE MACEDO BARBOSA - CAP BM

GSO/PESSOAL B1/GOA

2. QUESTIONAMENTO – Empresa "B" Id. (76002183)

Pedimos, gentilmente, considerar os esclarecimentos solicitamos abaixo em prol da ampla participação e para apresentação de proposta fidedigna ao risco.

Em análise ao Edital e seus anexos, identificamos divergências de informações com relação aos limites estabelecidos, principalmente, em relação a cobertura LUC. Deste modo, pedimos confirmar:

1) Os limites devem ser considerados em REAL?

2) Confirmar se estão corretos os limites para cada aeronave:

PR-PML:

CASCO - R\$ 17.043.425,00

LUC - R\$ 50.000.000,00

PT-LMU:

CASCO - R\$ 1.843.472,50

LUC - R\$ 50.000.000,00

PT-HMW:

CASCO - R\$ 2.365.210,00

LUC - R\$ 50.000.000,00

3) Sobre o Equipamento Garmin correspondente a aeronave PR-PML, seu valor já está incluso no limite da aeronave ou haverá cobertura adicional no valor de R\$ 600.000,00?

RESPOSTA - A CBM-GOAB1, se manifestou por meio da RESPOSTA DE ESCLARECIMENTO Id. (76293977):

Em resposta a solicitação de esclarecimento da WIZ CORPORATE, segue abaixo nosso parecer:

1) **Resposta:** Sim, serão considerados em Real.

2) **Resposta:** Os valores sofreram alteração com atualização das propostas:

PR-PML: CASCO - R\$ 16.319.422,50

LUC - R\$ 55.330.331,44

PT-LMU: CASCO - R\$ 1.682.087,50

LUC - R\$ 55.330.331,44

PT-HMW: CASCO - R\$2.158.150,00

LUC - R\$ 55.330.331,44

3) **Resposta:** O valor do Garmin será considerado como acessório.

TADEU **SANCHEZ** PINHEIRO - CEL BM
Comandante do COA
ROSINEIDE MEDRADO DE MACEDO BARBOSA - **CAP BM**
GSO/PESSOAL B1/GOA

3. QUESTIONAMENTO – Empresa "C" Id. (76156221)

DA PREVISÃO DO COSSEGURO NO NOVO MARCO LEGAL DOS SEGUROS

A Lei nº 15.040, de 9 de dezembro de 2024, novo Marco Legal dos Seguros, atualmente em vigor, reconhece expressamente o cosseguro como operação regular do mercado securitário. Seus artigos 33 a 35 disciplinam a participação de duas ou mais seguradoras na garantia do mesmo interesse e risco, mediante a assunção de cotas de garantia. Em especial, o artigo 35 estabelece que a cosseguradora líder administra o cosseguro e representa as demais seguradoras na formação e na execução do contrato. O mesmo dispositivo permite que o contrato estabeleça regime de responsabilidade diverso da regra ordinária aplicável às cotas assumidas e determina que o descumprimento de obrigações

internas entre as cosseguradoras não poderá prejudicar o segurado, o beneficiário ou o terceiro. Dessa forma, a preocupação da Administração quanto à necessidade de possuir uma única seguradora responsável pela execução do contrato pode ser integralmente atendida sem a proibição do cosseguro. Nesse modelo, caberá exclusivamente à seguradora líder:

a) apresentar a proposta comercial; b) emitir e administrar a apólice; c) emitir certificados, endossos e demais documentos contratuais; d) emitir os documentos de cobrança, cobrar e receber o prêmio; e) receber todas as comunicações e os avisos de sinistro; f) prestar atendimento ao CBMRO sempre que solicitado; g) conduzir integralmente a regulação dos sinistros; h) realizar a liquidação dos sinistros; i) pagar integralmente as indenizações devidas; e j) cumprir todas as demais obrigações estabelecidas no edital, no contrato administrativo, na proposta e na apólice.

Assim, o órgão contratante não precisará manter contato, realizar cobranças ou discutir obrigações com diferentes cosseguradoras. Toda a gestão operacional e toda a responsabilidade perante a Administração permanecerão concentradas na seguradora líder.

DA DISTINÇÃO ENTRE COSSEGURO, CONSÓRCIO E SUBCONTRATAÇÃO

Importa esclarecer que o cosseguro não se confunde com consórcio de empresas para participação na licitação, tampouco com subcontratação ou transferência do objeto contratado. No consórcio empresarial, duas ou mais pessoas jurídicas se organizam para participar conjuntamente do procedimento licitatório e executar o contrato administrativo, observadas as disposições do artigo 15 da Lei nº 14.133/2021. Na subcontratação, a contratada transfere a terceiro a execução de determinada parte do objeto, nos limites e nas condições autorizados pela Administração. No cosseguro, por sua vez, ocorre operação própria, legalmente reconhecida e regulamentada do mercado securitário, por meio da qual o risco é distribuído entre seguradoras autorizadas a operar pela SUSEP.

No modelo ora proposto, a seguradora líder permanecerá como licitante, vencedora, contratada, única interlocutora e responsável integral perante a Administração. A admissão do cosseguro, portanto, não representará cessão do contrato administrativo, subcontratação do objeto ou afastamento de qualquer obrigação assumida pela seguradora líder. O vínculo contratual do CBMRO permanecerá concentrado na seguradora líder vencedora, à qual caberá responder integralmente pela execução do objeto, independentemente das relações internas estabelecidas com cosseguradoras e resseguradores **(sempre existente em seguro Aeronáutico)**.

DOS CASOS CONCRETOS EM CONTRATAÇÕES PÚBLICAS DE SEGURO AERONÁUTICO

Os documentos anexos demonstram que outros órgãos públicos já adotaram procedimentos destinados a conciliar a contratação de seguro aeronáutico com a permissão de cosseguro. No Pregão Eletrônico nº 003/2024, promovido pela Secretaria de Estado de Polícia Civil do Rio de Janeiro – SEPOL/PCERJ, após pedido de reconsideração, o pregoeiro esclareceu expressamente que seria permitido o cosseguro, diferenciando-o do consórcio empresarial e mantendo a empresa vencedora como parte do contrato. Embora esse entendimento não vincule o CBMRO, ele demonstra que outro órgão público, também em contratação de seguro aeronáutico, reconheceu a diferença entre os institutos e admitiu o cosseguro sem afastar a posição contratual da seguradora vencedora. A experiência demonstrada pode ser utilizada como referência para que o CBMRO admita o cosseguro **(Pregão Eletrônico nº 003/2024 - Secretaria de Estado de Polícia Civil do Rio de Janeiro – SEPOL/PCERJ)**.

DA OPORTUNIDADE DE REAVALIAÇÃO DURANTE A SUSPENSÃO DO CERTAME

Considerando que o certame se encontra suspenso, entende-se que o momento é oportuno para a reavaliação do item 4.12.1 e para a eventual incorporação da alteração sugerida antes da republicação do edital e da definição da nova data da sessão pública.

DOS PEDIDOS DE RECONSIDERAÇÃO

Diante do exposto, solicitamos a reconsideração nos seguintes termos:

1. Considerando que o cosseguro é expressamente reconhecido e regulamentado pelos artigos 33 a 35 da Lei nº 15.040/2024, que o cosseguro não se confunde com consórcio empresarial ou subcontratação e que a responsabilidade integral da seguradora líder pode ser expressamente estabelecida na apólice, que seja reconsiderada a vedação constante do item 4.12.1.

DOS DOCUMENTOS ANEXOS

Integra o presente pedido, para conhecimento e análise da Administração: Anexo I – Pedido de esclarecimento e resposta da Secretaria de Estado de Polícia Civil do Rio de Janeiro – SEPOL/PCERJ, no âmbito do Pregão Eletrônico nº 003/2024, reconhecendo a distinção entre cosseguro e consórcio e admitindo a operação de cosseguro.

RESPOSTA - A CBM-GOAB1, se manifestou por meio da RESPOSTA Id. (76352204):

1. DO OBJETO DO PEDIDO DE RECONSIDERAÇÃO

A requerente solicita a reconsideração do item 4.12.1 do Termo de Referência, que estabelece expressamente que “não será admitida a modalidade de cosseguro”.

Como fundamento, sustenta que o cosseguro constitui mecanismo securitário regularmente utilizado no mercado para pulverização de riscos, encontrando previsão na legislação e regulamentação do setor. Argumenta, ainda, que o instituto não se confunde com consórcio empresarial ou subcontratação e que a seguradora líder poderia permanecer como licitante vencedora, contratada e interlocutora da Administração.

A empresa sustenta também que a admissão do cosseguro permitiria ampliar a capacidade necessária à cobertura dos riscos aeronáuticos e favorecer a competitividade do certame. Como precedente, apresenta contratação realizada pela Secretaria de Estado de Polícia Civil do Rio de Janeiro – SEPOL/PCERJ, na qual, após pedido de reconsideração, foi admitida a utilização de cosseguro.

Após análise dos argumentos apresentados, entende-se que não estão presentes elementos técnicos ou jurídicos suficientes para justificar a alteração da solução estabelecida no planejamento da contratação.

2. DA LICITUDE DO COSSEGURO E DA POSSIBILIDADE DE A ADMINISTRAÇÃO DEFINIR A ESTRUTURA SECURITÁRIA DA CONTRATAÇÃO

Inicialmente, cumpre esclarecer que a Administração não questiona a licitude do instituto do cosseguro.

O cosseguro constitui operação admitida no ordenamento jurídico brasileiro e regulamentada no âmbito do Sistema Nacional de Seguros Privados, caracterizando-se pela participação de duas ou mais sociedades seguradoras na garantia do mesmo interesse e risco, mediante a assunção de cotas de garantia.

Também assiste razão à requerente ao afirmar que o cosseguro não se confunde tecnicamente com consórcio empresarial para participação em licitação nem, necessariamente, com subcontratação do objeto.

Essas circunstâncias, contudo, não conduzem à conclusão de que a Administração esteja obrigada a admitir o cosseguro em toda contratação de seguro.

A questão submetida à análise não consiste em verificar se o cosseguro é juridicamente permitido no mercado brasileiro, mas se a solução securitária definida pelo CBMRO deve necessariamente ser alterada para permitir sua utilização.

No caso concreto, o item 4.12.1 do Termo de Referência estabelece expressamente que “não será admitida a modalidade de cosseguro”. Trata-se, portanto, de opção incorporada ao planejamento da contratação, e não de vedação decorrente de eventual confusão entre cosseguro, consórcio empresarial ou subcontratação.

A circunstância de determinado mecanismo ser admitido pela legislação securitária não implica, por si só, obrigação de sua utilização ou aceitação em determinada contratação pública. Cabe à Administração definir as características da solução necessária ao atendimento de sua necessidade, desde que a opção adotada possua fundamento relacionado ao objeto, seja proporcional e não produza restrição indevida à competitividade.

3. DA ESTRUTURA DE RESPONSABILIDADES NO COSSEGURO

A requerente sustenta que a preocupação da Administração com a concentração da gestão contratual poderia ser integralmente atendida mediante a indicação de seguradora líder, à qual caberia apresentar proposta, emitir e administrar a apólice, receber comunicações, conduzir a regulação dos sinistros e realizar o pagamento das indenizações.

A existência da seguradora líder, contudo, não elimina a característica essencial do cosseguro, que consiste precisamente na distribuição do risco entre duas ou mais sociedades seguradoras segundo as respectivas participações assumidas.

A liderança operacional e administrativa de uma das seguradoras não transforma a operação de cosseguro em risco integralmente assumido por uma única companhia.

A regulamentação aplicável prevê a atuação da seguradora líder na administração da operação e na representação das demais cosseguradoras, sem eliminar a repartição do risco inerente ao instituto.

Desse modo, ainda que a seguradora líder possa concentrar determinadas atividades operacionais perante o segurado, permanece existente uma estrutura securitária composta por diferentes sociedades seguradoras e respectivas cotas de participação no risco.

Assim, a alegação de que o CBMRO manteria contato exclusivamente com a líder não afasta a alteração material da estrutura de assunção do risco pretendida pela Administração.

4. DA POSSIBILIDADE DE PULVERIZAÇÃO DO RISCO MEDIANTE RESSEGURO

Outro aspecto relevante consiste na afirmação de que o cosseguro seria necessário para possibilitar a formação da capacidade destinada à cobertura dos elevados riscos envolvidos no seguro aeronáutico.

A vedação ao cosseguro, entretanto, não significa que a seguradora contratada deva conservar integralmente em sua própria retenção todos os riscos e valores abrangidos pela apólice.

O mercado securitário dispõe de mecanismo específico de transferência e pulverização de riscos por meio do resseguro, observadas as disposições legais e regulamentares aplicáveis.

No resseguro, diferentemente do cosseguro, permanece preservada perante o segurado a relação securitária com a sociedade seguradora que emitiu a apólice, podendo esta transferir ao mercado ressegurador parcelas do risco assumido.

A Lei Complementar nº 126/2007 estabelece, inclusive, que os resseguradores não respondem diretamente perante o segurado pelo montante assumido em resseguro, permanecendo a seguradora cedente responsável perante o segurado.

Portanto, a vedação ao cosseguro não impede que a seguradora interessada estruture adequadamente sua capacidade mediante mecanismos de resseguro, tampouco significa que a companhia contratada esteja obrigada a manter integralmente em retenção própria os elevados limites de indenização previstos na contratação.

Cosseguro e resseguro constituem mecanismos distintos de distribuição e transferência de riscos. A decisão administrativa de não admitir um deles não representa vedação à utilização do outro.

Consequentemente, não se demonstra que a alteração do item 4.12.1 seja indispensável à formação da capacidade securitária necessária à execução do objeto.

5. DA ALEGAÇÃO DE RESTRIÇÃO À COMPETITIVIDADE

A requerente sustenta que a admissão do cosseguro poderia ampliar a participação de seguradoras e favorecer a competitividade do certame.

Entretanto, não foram apresentados elementos objetivos que demonstrem que a manutenção da vedação prevista no item 4.12.1 inviabilize ou restrinja indevidamente a competição.

Não foi apresentado levantamento das seguradoras autorizadas a operar no ramo, demonstração da quantidade de companhias impossibilitadas de participar em razão específica da vedação ao cosseguro, manifestação do mercado acerca da impossibilidade de estruturação dos riscos por meio de resseguro ou qualquer outro elemento técnico capaz de demonstrar concretamente que a condição estabelecida conduziria à inviabilidade competitiva da contratação.

A mera circunstância de determinada modelagem securitária ser mais conveniente para determinado participante não significa que sua não adoção caracterize restrição indevida à competição.

Além disso, o próprio planejamento da contratação adotou medida destinada à ampliação da competitividade mediante o parcelamento do objeto por aeronave.

O Estudo Técnico Preliminar concluiu pela divisão da contratação em lotes independentes, considerando as diferentes características técnicas, valores e perfis de risco das aeronaves, justamente para possibilitar maior participação do mercado e permitir que cada interessada concorra nos lotes compatíveis com sua capacidade e estratégia de subscrição.

Assim, a Administração já incorporou ao planejamento mecanismo específico de ampliação da competição, sem que para isso seja necessário modificar a estrutura securitária estabelecida no item 4.12.1.

6. DO PRECEDENTE APRESENTADO DA SEPOL/PCERJ

A requerente apresenta como referência o Pregão Eletrônico nº 003/2024, promovido pela Secretaria de Estado de Polícia Civil do Rio de Janeiro – SEPOL/PCERJ, no qual o pregoeiro, após pedido de reconsideração, informou ser permitido o cosseguro, mantendo vedada a participação em consórcio.

O precedente apresentado confirma a possibilidade jurídica de utilização do cosseguro em contratação pública de seguro aeronáutico, circunstância que, conforme já exposto, não é objeto de controvérsia nesta análise.

Contudo, a decisão adotada por outro órgão público em procedimento licitatório próprio não possui efeito vinculante sobre o CBMRO.

Cada contratação deve ser estruturada a partir das necessidades identificadas pela Administração, das características do objeto, do perfil operacional das aeronaves, dos riscos envolvidos e da solução considerada adequada no respectivo planejamento.

A decisão da SEPOL/PCERJ demonstra que aquele órgão optou por admitir o cosseguro em sua contratação. Não demonstra, entretanto, que a adoção do instituto constitua requisito necessário à contratação de seguro aeronáutico nem que sua vedação seja, por si só, incompatível com a legislação.

Desse modo, o precedente apresentado não constitui fundamento suficiente para afastar a solução técnica adotada pelo CBMRO.

7. DA MANUTENÇÃO DA SOLUÇÃO ESTABELECIDA NO TERMO DE REFERÊNCIA

A análise dos argumentos apresentados não evidencia circunstância capaz de demonstrar que a vedação ao cosseguro seja incompatível com a natureza do objeto ou inviabilize a estruturação da cobertura securitária pretendida.

A solução estabelecida preserva a possibilidade de utilização do resseguro como instrumento de transferência e pulverização dos riscos, mantendo perante o CBMRO a estrutura securitária definida no planejamento da contratação.

Também não foi demonstrado que a vedação produza restrição concreta e desproporcional à competição, especialmente considerando o parcelamento da contratação por aeronave e a possibilidade de estruturação dos riscos mediante resseguro.

Importa registrar, por fim, que a Administração não está afirmando que o cosseguro seja mecanismo inadequado, irregular ou incompatível com contratações públicas. O que se conclui é que a requerente não demonstrou a necessidade de modificar a solução especificamente definida para esta contratação.

A alteração pretendida representaria mudança da estrutura securitária estabelecida no planejamento administrativo sem que tenham sido apresentados elementos técnicos concretos suficientes para demonstrar vantagem ou necessidade para o interesse público que justifique essa modificação.

8. CONCLUSÃO

Ante o exposto, após análise do pedido de reconsideração apresentado pela MAPFRE SEGUROS GERAIS S/A, conclui-se que o cosseguro constitui operação juridicamente admitida e regulamentada no mercado securitário, não se confundindo com consórcio empresarial ou subcontratação, circunstâncias que são reconhecidas por esta Administração.

Todavia, a possibilidade jurídica de utilização do instituto não implica obrigação de sua admissão na presente contratação, cabendo à Administração definir, mediante planejamento e de acordo com as características do objeto e os riscos envolvidos, a estrutura securitária considerada adequada à satisfação da necessidade pública.

A existência de seguradora líder não descaracteriza a repartição do risco entre as sociedades participantes do cosseguro, enquanto a vedação prevista no item 4.12.1 não impede a utilização do resseguro como mecanismo de transferência e pulverização de riscos, permanecendo possível às seguradoras interessadas estruturar sua capacidade para atendimento das coberturas previstas no instrumento convocatório.

Quanto à alegação de restrição à competitividade, não foram apresentados elementos objetivos que demonstrem que a vedação ao cosseguro inviabilize ou restrinja indevidamente a participação no certame. Ademais, o planejamento da contratação já adotou o parcelamento do objeto por aeronave como mecanismo destinado a ampliar a competição e permitir a participação de seguradoras de acordo com sua capacidade e perfil de subscrição.

O precedente apresentado relativo à SEPOL/PCERJ demonstra apenas que aquele órgão, diante das condições de sua própria contratação, optou por admitir o cosseguro, não possuindo tal decisão efeito vinculante nem demonstrando a obrigatoriedade de adoção do mesmo modelo pelo CBMRO. O próprio documento apresentado pela requerente registra que o pregoeiro daquele certame reviu o entendimento anterior para admitir o cosseguro especificamente naquela contratação.

Dessa forma, não se identificam nos argumentos apresentados elementos técnicos ou jurídicos suficientes para justificar a alteração da solução definida no planejamento da contratação.

Por conseguinte, manifesta-se esta área técnica pelo não acolhimento do pedido de reconsideração formulado pela MAPFRE SEGUROS GERAIS S/A, mantendo-se integralmente a disposição constante do item 4.12.1 do Termo de Referência:

4.12.1. Não será admitida a modalidade de cosseguro.

TADEU **SANCHEZ** PINHEIRO - CEL BM
Comandante do COA
ROSINEIDE MEDRADO DE MACEDO BARBOSA - **CAP BM**
GSO/PESSOAL B1/GOA

4. DA DECISÃO

Dessa forma, diante do exposto, informo que foi elaborado o **Adendo Modificador nº 02**, cuja íntegra encontra-se disponível no site da SUPEL, por meio do link: <https://rondonia.ro.gov.br/supel/>.

Em atendimento ao § 1º, do Art. 55, da Lei nº 14.133/2021, a qual se aplica subsidiariamente a modalidade Pregão, considerando que o certame encontrava-se suspenso, fica reaberto o prazo inicialmente estabelecido, conforme abaixo:

DATA: 16/10/2026
HORÁRIO: 10h00min (horário de Brasília – DF).
ENDEREÇO ELETRÔNICO: <https://www.gov.br/compras/pt-br>

Porto Velho - RO, 28 de setembro de 2026

BIANCA MATIAS DE SOUZA
Pregoeira da 1ª Comissão de Segurança Pública - COSEG1/SUPEL/RO
Portaria nº 108 de abril de 2026



Documento assinado eletronicamente por **Bianca Matias de Souza, Pregoeiro(a)**, em 29/09/2026, às 11:12, 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 **76478923** e o código CRC **7F929E56**.