



TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DO AMAZONAS
Av. André Araújo, S/N - Bairro Aleixo - CEP 69060-000 - Manaus - AM - www.tjam.jus.br
ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR - TJ/AM/SECOP/DVCOP

Estudo Técnico Preliminar - DVCOP nº 30/2026

Responsável pela elaboração: Thiago dos Santos Lima e Thais Senra Velloso Zaccaron

Objeto: Serviços de fretamento de aeronaves de diferentes perfis operacionais, incluindo aeronaves convencionais e aeronaves anfíbias

Categoria do Objeto: Aquisição/Prestação de Serviços de Locação

1. PREVISÃO NO PLANO DE CONTRATAÇÕES ANUAL

1.1. A contratação está prevista no Plano de Contratações Anual 2026, aprovado pela Resolução nº 30, de 11 de novembro de 2025, sob o código **PCA DVCOP-2026-64**. Podendo ser consultado através do link: <https://l1nq.com/PCA2026>.

1.2. O valor previsto no PCA é de R\$ 5.308.600,00 (cinco milhões, trezentos e oito mil, seiscentos e reais).

2. DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE DA CONTRATAÇÃO

2.1. 2.1.1. A presente contratação de serviços de fretamento de aeronaves convencionais e anfíbias tem por finalidade assegurar, de forma planejada, contínua e sob demanda, o atendimento às necessidades de deslocamento institucional do Tribunal de Justiça do Estado do Amazonas (TJAM), abrangendo a Presidência, Magistrados, Servidores e comitivas oficiais no exercício de suas atribuições administrativas e jurisdicionais.

2.1.1. Registra-se que a presente demanda decorre da necessidade de estruturação de solução contratual regular para atendimento das demandas de transporte aéreo institucional do TJAM, considerando o insucesso dos procedimentos licitatórios anteriores vinculados ao Pregão Eletrônico nº 055/2025-TJAM, declarado fracassado, bem como ao Pregão Eletrônico nº 026/2026-TJAM, posteriormente revogado em razão de fato superveniente relacionado à elevação significativa dos custos operacionais do setor aeronáutico, especialmente o aumento do preço do combustível de aviação (JET A), circunstância que comprometeu a exequibilidade das propostas apresentadas.

2.1.2. Nesse contexto, evidencia-se a necessidade de implementação de solução contratual estável, eficiente e compatível com as peculiaridades logísticas do Estado do Amazonas, apta a assegurar a continuidade das atividades jurisdicionais e administrativas desenvolvidas pelo Tribunal em todo o território estadual.

2.1.3. Trata-se, portanto, de necessidade contínua da Administração, cuja solução deve ser estruturada de forma estável e eficiente, com vistas a suprir as limitações logísticas inerentes ao Estado do Amazonas, inclusive em localidades desprovidas de infraestrutura aeroportuária, ou sem linhas aéreas disponíveis pelo mercado, sem prejuízo da flexibilidade operacional necessária ao atendimento de demandas variáveis.

2.1.4. A contratação sob demanda, remunerada por horas de voo efetivamente utilizadas, revela-se adequada sob o prisma da economicidade, evitando custos fixos desnecessários e permitindo à Administração ajustar o consumo do serviço às suas reais necessidades.

2.1.5. O modelo de execução contratual será estruturado sob o regime de empreitada por preço unitário, nos termos do art. 6º, inciso XXVIII, da Lei nº 14.133/2021, adotando-se como unidade de medida a hora de voo efetivamente realizada.

2.1.6. Tal modelagem mostra-se tecnicamente adequada à natureza do objeto, tendo em vista que a demanda por deslocamentos aéreos é variável e não passível de definição precisa a priori, razão pela qual a remuneração por unidade de serviço executado assegura maior aderência entre a execução contratual e o interesse público.

2.1.7. O referido regime permite à Administração remunerar exclusivamente os serviços efetivamente prestados, evitando custos fixos desnecessários e promovendo maior eficiência na gestão contratual, em consonância com o princípio da economicidade.

2.2. O Estado do Amazonas apresenta características geográficas singulares, sendo a maior unidade federativa do país, com extensão territorial de aproximadamente 1.559.159 km², o que impõe desafios logísticos significativos à atuação institucional do Poder Judiciário.

2.2.1. Diversos municípios encontram-se a distâncias superiores a 1.000 km da capital, a exemplo de Guajará (aproximadamente 1.500 km) e Envira (cerca de 1.208 km), com acesso limitado ou inexistente por via terrestre, sendo o transporte fluvial, em muitos casos, o único meio alternativo, com duração de deslocamento que pode ultrapassar vários dias.

2.2.2. Nesse cenário, o transporte aéreo configura-se como instrumento essencial para garantir a tempestividade, a eficiência e a economicidade das atividades institucionais do TJAM, especialmente aquelas de natureza jurisdicional, inclusive mediante utilização de aeronaves anfíbias em localidades sem aeródromos ou

infraestrutura aeroportuária adequada.

DISTÂNCIA ENTRE MANAUS E OS 61 MUNICÍPIOS DO AMAZONAS											
IT	Município (AM)	Distância da capital (Manaus) (km)	IT	Município (AM)	Distância da capital (Manaus) (km)	IT	Município (AM)	Distância da capital (Manaus) (km)	IT	Município (AM)	Distância da capital (Manaus) (km)
1	Careiro da Várzea	26	17	Maués	258	33	Tefé	518	49	Tabatinga	1106
2	Irlanduba	38	18	Silves	266	34	Nhamundá	545	50	Benjamin Constant	1119
3	Rio Preto da Eva	80	19	Codajás	269	35	Uarini	570	51	Eirunepé	1159
4	Manacapuru	100	20	Itacoatiara	270	36	Canutama	615	52	Tonantins	1169
5	Autazes	113	21	Boa Vista do Roraima	271	37	Santa Isabel do Rio Negro	632	53	Santo Antônio do Araguaia	1200
6	Careiro	124	22	Urucurituba	274	38	Alvarães	660	54	Amaturá	1205
7	Presidente Figueiredo	126	23	Manicoré	331	39	Juruá	672	55	São Paulo de Olivença	1350
8	Borba	151	24	Itapiranga	339	40	Fonte Boa	678	56	Guajará	1492
9	Manaquiri	158	25	São Sebastião do Rio Negro	348	41	Humaitá	701	57	Boca do Acre	1555
10	Beruri	174	26	Urucará	349	42	Jutai	750	58	Atalaia do Norte	1604
11	Caapiranga	185	27	Barcelos	394	43	Japurá	787	59	Pauni	1609
12	Novo Airão	194	28	Parintins	438	44	Carauari	788	60	Envira	1772
13	Anori	195	29	Tapauá	448	45	São Gabriel do Oeste	852	61	Ipixuna	1931
14	Anamá	225	30	Coari	450	46	Lábrea	852,6			
15	Novo Aripuanã	226	31	Apui	455	47	Maraã	913			
16	Nova Olinda do Norte	241	32	Barreirinha	483	48	Itamarati	983			

2.3. Atualmente, na ausência de solução contratual estruturada, os deslocamentos institucionais são realizados, de forma precária, por meio de parcerias com outros entes públicos ou, quando indisponíveis, mediante utilização do modal fluvial.

2.3.1. Tal cenário impõe severas limitações à atuação institucional, uma vez que deslocamentos podem demandar períodos superiores a 15 (quinze) dias, comprometendo a agenda da Presidência, a realização de atos processuais e a regular prestação jurisdicional nas comarcas do interior.

2.3.2. A dependência de soluções alternativas e não padronizadas compromete, ainda, a previsibilidade, a segurança operacional e a eficiência administrativa, em desacordo com os princípios que regem a Administração Pública.

2.4. Dos 61 municípios do interior do Estado, apenas 19 dispõem de acesso por via rodoviária ou por voos comerciais regulares, restando 42 municípios com acesso predominantemente fluvial, sujeito a limitações operacionais e sazonais, especialmente no período de vazante dos rios.

Registra-se que determinadas localidades do interior do Estado não dispõem de aeródromos, pistas homologadas ou infraestrutura aeroportuária minimamente adequada ao recebimento de aeronaves convencionais, circunstância que demanda a utilização de aeronaves anfíbias dotadas de flutuadores para pouso e decolagem na água, viabilizando o atendimento institucional em regiões ribeirinhas e localidades remotas de difícil acesso.

2.4.2. Considerando as longas distâncias percorridas nos deslocamentos institucionais realizados no âmbito do Estado do Amazonas, bem como a necessidade de manutenção das atividades administrativas e de gestão durante os voos, mostra-se necessária a previsão de soluções de conectividade embarcada, aptas a assegurar comunicação institucional, acesso a sistemas corporativos e suporte às atividades estratégicas da Administração Superior.

2.4.3. Tal realidade evidencia a necessidade de solução logística própria e eficiente, apta a garantir o deslocamento institucional com regularidade e segurança.

IT	Município (AM)	Acesso por rodovia ou voo comercial?
1	Barcelos	voo comercial
2	Borba	voo comercial
3	Coari	voo comercial
4	Lábrea	voo comercial
5	Manicoré	voo comercial
6	Maués	voo comercial
7	Parintins	voo comercial
8	São Gabriel da Cachoeira	voo comercial
9	Tabatinga	voo comercial
10	Tefé	voo comercial
11	Autazes	rodovia
12	Careiro	rodovia
13	Careiro da Várzea	rodovia
14	Presidente Figueiredo	rodovia
15	Rio Preto da Eva	rodovia
16	Irlanduba	rodovia

17	Itacoatiara	rodovia
18	Manacapuru	rodovia
19	Novo Airão	rodovia

2.5. A ausência de serviço regular de fretamento de aeronaves compromete diretamente:

- a) a realização de correições, inspeções e mutirões judiciais;
- b) o deslocamento de magistrados para audiências e atividades jurisdicionais;
- c) a execução de ações administrativas e de gestão no interior;
- d) o acesso à justiça pela população residente em regiões remotas.
- e) o atendimento institucional em localidades desprovidas de infraestrutura aeroportuária.

2.6. A solução pretendida, portanto, visa assegurar meios de transporte ágeis, seguros e economicamente viáveis, promovendo:

- a) redução significativa do tempo de deslocamento;
- b) otimização da produtividade de magistrados e servidores;
- c) diminuição de custos indiretos com diárias e logística;
- d) fortalecimento da presença institucional do Poder Judiciário;
- e) ampliação do acesso à justiça.
- f) ampliação da capacidade de atendimento institucional em regiões ribeirinhas e localidades sem acesso aeroportuário convencional.

2.7. A presente contratação observará, no que couber, as seguintes normas:

- a) Lei nº 14.133/2021;
- b) Resolução nº 64/2023 TJAM;
- c) Lei nº 7.565/1986;
- d) RBAC 135 – Operações de Transporte Aéreo Público;
- e) RBAC 119 – Certificação de Operadores Aéreos;
- f) RBAC 91 – Regras Gerais de Operação para Aeronaves Civis;
- g) Resolução CNJ nº 400/2021;
- h) Resolução CNJ nº 550/2024;
- i) Acórdão nº 1.753/2019/TCU;
- j) Acórdão nº 2.622/2018/TCU;
- k) Nota Técnica nº 01/2023/TCE-AM.

3.UNIDADE DEMANDANTE

3.1. SECAD - Secretaria de Administração

4. REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO

4.1. Consistem em requisitos necessários à escolha da solução com vistas ao atendimento da necessidade especificada.

4.2. Os serviços são considerados “**comuns**” pois enquadram-se na classificação prevista no do art. 6º, inciso XIII da Lei nº 14.133/21, art. 6º, Inciso XIII, “aqueles cujos padrões de desempenho e qualidade possam ser objetivamente definidos pelo edital, por meio de especificações usuais de mercado.”

4.3. É crucial enfatizar que a solução em estudo possui natureza **continuada e sob demanda**, voltada a atender de forma planejada e permanente às necessidades de deslocamento institucional do TJAM. Trata-se de medida indispensável para assegurar a realização de atos administrativos e jurisdicionais em todo o Estado, garantindo a manutenção das atividades finalísticas e o adequado funcionamento do Tribunal.

4.4. A contratação regular dos serviços de transporte aéreo será formalizada por prazo inicial de até 12 (doze) meses, podendo ser prorrogada sucessivamente, nos termos do art. 106 e 107 da Lei nº 14.133/2021, desde que mantidas as condições vantajosas para a Administração e a continuidade do serviço.

4.5 Devido a reconhecida dificuldade logística da região amazônica, na qual a maioria das cidades só é acessível pelos rios, o deslocamento de pessoas pode levar semanas. Portanto, torna-se necessária uma forma de transporte de pessoas mais ágil que atenda as premissas básicas abaixo listadas:

- a) Agilidade nos tempos de deslocamento (máximo de 3h);
- b) Flexibilidade nos horários de saída (in/out);
- c) Segurança;
- d) Razoabilidade de custos e economicidade.
- e) Capacidade de atendimento institucional em localidades desprovidas de aeródromos ou pistas homologadas, mediante utilização de aeronaves anfíbias aptas à operação aquática.

4.6. A contratada deverá contribuir para a promoção do desenvolvimento nacional sustentável, em estrita conformidade com as diretrizes e critérios de sustentabilidade ambiental estabelecidos no art. 225 da Constituição Federal de 1988, bem como no art. 5º da Lei nº 14.133/2021.

4.7. Adicionalmente, a contratação deverá, sempre que viável, observar as normas vigentes relacionadas à sustentabilidade ambiental, à segurança aeronáutica e à conformidade regulatória, aderindo às melhores práticas delineadas no *Guia Prático de Critérios de Sustentabilidade para Compras no TJAM – 2022*.

4.7.1. Sustentabilidade e Inclusão Social

4.7.1.1. Recomenda-se que a contratada observe, em sua política de pessoal, o cumprimento das cotas legais e a promoção da diversidade de gênero, raça e pessoas com deficiência.

4.7.1.2. Incentivar programas internos de capacitação voltados à eficiência energética, à redução de resíduos e ao uso racional de insumos.

4.7.2. Eficiência Ambiental

4.7.2.1. Priorizar aeronaves com manutenção em dia e padrões técnicos que assegurem maior eficiência de combustível, menor emissão de poluentes, segurança operacional em pistas convencionais e operações aquáticas, bem como adequado gerenciamento de resíduos gerados durante as operações.

4.7.2.2. Observar práticas de descarte ambientalmente adequado de óleos, lubrificantes, filtros e demais resíduos decorrentes das operações, especialmente em operações realizadas em rios, áreas ribeirinhas e ambientes ambientalmente sensíveis em consonância com a legislação ambiental.

4.7.3. Materiais e Comunicação

4.7.3.1. Materiais de divulgação e relatórios decorrentes da execução contratual deverão ser preferencialmente digitais, mitigando o consumo de papel.

4.7.3.2. Em casos de necessidade de materiais físicos, deverá ser dada preferência ao uso de insumos recicláveis, reciclados ou biodegradáveis.

4.7.4. Responsabilidade Operacional

4.7.4.1. As aeronaves deverão cumprir integralmente os regulamentos da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), notadamente RBAC 91, RBAC 119 e RBAC 135, assegurando padrões de segurança, regularidade e eficiência, inclusive para operações em pistas não pavimentadas e operações aquáticas realizadas por aeronaves anfíbias.

4.7.4.2. A contratada deverá manter estrutura logística e de manutenção no Estado do Amazonas, garantindo disponibilidade operacional, tempo de resposta célere e mitigação de riscos ambientais e operacionais.

4.7.4.3. Conectividade embarcada

4.7.4.3.1. As aeronaves disponibilizadas na execução contratual deverão possuir solução de internet via satélite embarcada, apta a garantir conectividade institucional durante os deslocamentos realizados no território amazônico, inclusive em áreas remotas e regiões sem cobertura convencional de telecomunicações.

4.7.4.3.2. A solução deverá observar, no mínimo:

- a) utilização de tecnologia satelital compatível com operação aeronáutica;
- b) cobertura integral do território nacional, especialmente da região amazônica;
- c) funcionamento contínuo durante o voo;
- d) conectividade simultânea para múltiplos usuários;
- e) compatibilidade com acesso a sistemas corporativos, videoconferências e comunicação institucional;
- f) equipamentos homologados pela ANATEL e compatíveis com as exigências da ANAC.

4.7.4.4. A instalação e manutenção dos equipamentos de conectividade embarcada deverão observar as exigências da regulamentação aeronáutica aplicável, devendo ser executadas por organização certificada perante a ANAC, quando exigido pela autoridade competente.

4.8. Os serviços deverão ser executados sob o regime de **empreitada por preço unitário**, mediante contratação por lote único, considerando a necessidade de integração operacional entre os diferentes perfis de aeronaves, padronização da gestão contratual e otimização logística, adotando-se como **critério de julgamento o menor preço global**.

4.8.1. A contratada deverá possuir regularidade operacional perante a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), incluindo Certificado de Operador Aéreo (COA), Certificado de Empresa de Transporte Aéreo (CETA), bem como demonstrar capacidade técnica compatível com a execução do objeto.

4.9. A Empresa deverá manter sigilo e confidencialidade de todas as informações, em especial os dados pessoais e os dados pessoais sensíveis, repassados em decorrência da execução contratual, inclusive aquelas trafegadas por meio dos sistemas de conectividade embarcada disponibilizados durante os voos, em consonância com o disposto na Lei n. 13.709/2018 (Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais - LGPD), sendo vedado o repasse das informações a outras empresas ou pessoas, salvo aquelas decorrentes de obrigações legais ou para viabilizar o cumprimento do instrumento contratual.

4.10. Demais requisitos serão detalhados no respectivo Termo de Referência (TR).

5. LEVANTAMENTO DE MERCADO

5.1. Em atendimento ao disposto no art. 18, §1º, inciso V, da Lei nº 14.133/2021 e à Resolução nº 64/2023 TJAM, procedeu-se ao levantamento das soluções disponíveis no mercado aptas a atender à necessidade de deslocamento aéreo institucional do Tribunal de Justiça do Estado do Amazonas, incluindo operações em localidades desprovidas de infraestrutura aeroportuária.

5.2. Considerando a natureza da demanda, foram identificadas soluções possíveis, as quais foram analisadas sob os aspectos de viabilidade técnica, economicidade, eficiência operacional, capacidade de atendimento às peculiaridades logísticas da região amazônica e aderência ao interesse público.

5.3. Aquisição de aeronaves próprias pelo TJAM

5.3.1. A alternativa de aquisição de aeronaves próprias consistiria na incorporação de bens aeronáuticos ao patrimônio do Tribunal, com a consequente necessidade de estruturação completa da operação aérea.

5.3.2. Essa solução apresenta como aspecto positivo o controle integral da operação e a disponibilidade imediata dos meios de transporte, proporcionando autonomia institucional para execução dos deslocamentos. Todavia, revela-se significativamente onerosa, uma vez que envolve elevado investimento inicial para aquisição das aeronaves, além de custos permanentes relacionados à manutenção, combustível, seguros, hangaragem e contratação de tripulação especializada, incluindo aeronaves anfíbias para operação em regiões sem aeródromos, bem como soluções de conectividade embarcada via satélite, com suas respectivas exigências de homologação e manutenção especializada. Soma-se a isso a necessidade de estrutura administrativa específica para gestão aeronáutica, bem como a sujeição a exigências regulatórias complexas impostas pela autoridade aeronáutica. Ademais, há risco concreto de ociosidade dos equipamentos em períodos de menor demanda, o que compromete a eficiência do gasto público.

5.3.3. Diante desse cenário, conclui-se que a solução não se mostra adequada, por afrontar os princípios da economicidade e da eficiência, além de desviar a Administração de suas atividades finalísticas.

5.4. Locação exclusiva de aeronaves com disponibilidade contínua

5.4.1. A locação exclusiva de aeronaves consiste na contratação de equipamentos com disponibilidade integral para uso do Tribunal, mediante pagamento fixo mensal, independentemente da efetiva utilização.

5.4.2. Tal solução apresenta como vantagem a garantia de disponibilidade contínua e a simplificação do acionamento operacional, o que pode favorecer a previsibilidade logística. Contudo, implica a assunção de custos fixos elevados, ainda que não haja utilização proporcional dos serviços, gerando risco de pagamento por capacidade ociosa. Considerando que a demanda por deslocamentos institucionais do TJAM é variável e não linear, a adoção desse modelo pode resultar em ineficiência na aplicação dos recursos públicos, em razão da baixa aderência entre custo e uso efetivo, especialmente em relação às aeronaves anfíbias, cuja utilização tende a ocorrer de forma mais específica e sazonal, conforme as necessidades institucionais em localidades sem infraestrutura aeroportuária..

5.4.3. Assim, embora tecnicamente viável, a solução não se mostra economicamente vantajosa para a Administração.

5.5. Contratação eventual de voos sem vínculo contratual contínuo

5.5.1. A contratação eventual de voos consiste na realização de contratações pontuais, conforme a necessidade, sem a formalização de instrumento contratual contínuo.

5.5.2. Essa alternativa apresenta como aspecto positivo a inexistência de compromisso contratual de longo prazo, permitindo à Administração contratar apenas quando houver demanda imediata. Entretanto, tal modelo compromete o planejamento institucional, uma vez que não garante previsibilidade nem disponibilidade do serviço em momentos críticos. Além disso, tende a gerar custos mais elevados, especialmente em situações emergenciais, nas quais a contratação ocorre em condições menos vantajosas. A ausência de vínculo contratual contínuo também pode ocasionar atrasos operacionais e insegurança na execução das atividades institucionais, especialmente em operações realizadas em áreas remotas e localidades sem pista de pouso, nas quais a disponibilidade de aeronaves anfíbias aptas à operação aquática pode ser limitada, prejudicando a eficiência administrativa e jurisdicional.

5.5.3. Dessa forma, conclui-se que a solução é inadequada para o atendimento da necessidade contínua do Tribunal.

5.6. Contratação de empresa especializada em fretamento de aeronaves sob demanda

5.6.1. A contratação de empresa especializada em fretamento de aeronaves convencionais e anfíbias, sob demanda, consiste na formalização de contrato administrativo para prestação de serviços conforme a necessidade da Administração, incluindo operações em localidades desprovidas de infraestrutura

aeroportuária e suporte de conectividade institucional embarcada, com pagamento vinculado à hora de voo efetivamente realizada.

5.6.2. Essa solução apresenta elevado grau de aderência às necessidades institucionais do TJAM, uma vez que permite flexibilidade operacional e ajuste da execução à demanda real. A solução também possibilita a manutenção da conectividade institucional durante os deslocamentos, mediante utilização de sistemas de internet via satélite embarcada, garantindo suporte às atividades administrativas e estratégicas da Administração Superior mesmo em áreas remotas da região amazônica. Do ponto de vista econômico, destaca-se por viabilizar o pagamento apenas pelos serviços efetivamente prestados, eliminando custos fixos desnecessários e promovendo melhor alocação dos recursos públicos. Ademais, transfere à contratada os riscos operacionais inerentes à atividade aeronáutica, incluindo manutenção, regularidade técnica e conformidade regulatória junto à ANAC, o que reduz significativamente a complexidade administrativa para o Tribunal.

5.6.3. Como ponto de atenção, há dependência de terceiros para execução do serviço, o que exige adequada gestão e fiscalização contratual. Contudo, tal aspecto não compromete a viabilidade da solução, sendo inerente à maioria das contratações de serviços especializados.

5.6.4. Diante do exposto, verifica-se que essa alternativa apresenta o melhor equilíbrio entre eficiência, economicidade, segurança operacional e flexibilidade, especialmente em razão da capacidade de atendimento aéreo em regiões sem infraestrutura aeroportuária convencional, sendo a mais adequada para atendimento da demanda.

5.6.5. Verificou-se, ainda, a existência no mercado de soluções de conectividade via satélite embarcada compatíveis com operações aeronáuticas, aptas a atender às necessidades institucionais do TJAM durante deslocamentos realizados em áreas remotas da região amazônica.

5.7. SOLUÇÃO ESCOLHIDA

5.7.1. Após análise das alternativas disponíveis, conclui-se que a solução mais vantajosa para a Administração consiste na contratação de empresa especializada na **prestação de serviços de fretamento de aeronaves convencionais e anfíbias**, sob demanda, incluindo suporte de conectividade embarcada, mediante procedimento licitatório.

5.7.2. A solução adotada permite a otimização dos recursos públicos, permitindo o atendimento institucional em localidades remotas, ribeirinhas e desprovidas de infraestrutura aeroportuária, elimina custos fixos desnecessários e garante maior eficiência na execução das atividades institucionais, estando plenamente alinhada aos princípios da eficiência, economicidade e planejamento previstos na Lei nº 14.133/2021.

5.8 Após breve pesquisa, verificou-se algumas contratações similares realizadas por outras instituições públicas:

Item	Órgão Contratante	Descrição do serviço	Documento	Nº do Edital	Valor da Hora/voo (R\$)	Valor Global (R\$)	Contratada
01	Governo do Estado do Amazonas	LOCAÇÃO AERONAVE, Contratação de empresa especializada em serviço de transporte aéreo de pessoal e/ou carga, em aeronave monomotor , incluindo piloto, combustível e seguro total	ATA DE REGISTRO DE PREÇOS Nº 0138/2025-1	PREGÃO ELETRÔNICO Nº PE 176/25-CSC	12.300,00	22.140.000,00	Rico Taxi Aéreo Ltda
02	Prefeitura de Parintins	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA EM FRETAMENTO DE AERONAVE PARA ATENDER A ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL - Aeronave modelo bimotor : Dois motores a pistão. Ideal para distâncias curtas e médias e especialmente eficaz em rotas regionais. Capacidade de Passageiros: Até 14 passageiros, com bom conforto para voos curtos. Capacidade de Carga: Até 1.300 kg	Ata de Registro de Preço Nº 016/2025	PREGÃO ELETRÔNICO Nº 23/2025	10.500,00	1.890.000,00	TREVO TREVO TURISMO LTDA
03	Prefeitura de Parintins	Aeronave bimotor turbo hélice: Pressurizada, capacidade de 07 (sete) passageiros e 02 (dois) tripulantes, velocidade de cruzeiro mínima de	Ata de Registro de Preço Nº 016/2025	PREGÃO ELETRÔNICO Nº 023/2025	17.700,00	3.186.000,00	CTA - CLEITON TAXI AEREO LTDA

		500km/hora, autonomia de 2.500km/voados, fabricação não superior à 10 (dez) anos, equipada com sistema de navegação por instrumento para operações diurnas e noturnas, banheiro a bordo					
04	Prefeitura de Parintins	Aeronave asa fixa, monomotor , turbo hélice, velocidade mínima 300km/h, fabricação não superior à 10 (dez) anos, homologado na categoria TPX, com capacidade 02 (dois) tripulante e 09 (nove) passageiros.	Ata de Registro de Preço N° 016/2025	PREGÃO ELETRÔNICO N° 023/2025	7.500,00	1.350,000	AMAZONAVES TAXI AEREO LTDA- 03.090.756/0001-67
05	Comando do Exército (2° GRUPAMENTO ENGENHARIA)	Serviço de transporte aéreo de cargas e passageiros em aeronave bimotor turbopropulsor do tipo Bandeirantes, Capacidade - 14 (quatorze) passageiros e (02) tripulantes ou capacidade mínima de carga de 1,5 ton. Velocidade de Cruzeiro mínimo - 330 Km/h, com autonomia de 06 h de voo; Equipada com sistema de navegação por instrumento para operações diurnas e noturnas, de acordo com as competentes legislações; e homologação na categoria TPX e para Transporte de cargas.	ATA DE REGISTRO DE PREÇOS N.º 02/2025	Edital de Licitação nº 90022/2024	14.870,00	5.948.000,00	APUI TAXI AEREO S/A
6	Prefeitura de Parintins	Aeronave asa fixa C208 Caravan anfíbio , capacidade de 08 (oito) passageiros, velocidade mínima 240km/h, autonomia de voo de 06 (seis) horas, alcance de 1.554km, teto 3.048mts e bagagem de 150kg	Ata de Registro de Preço N° 016B/2025	PREGÃO ELETRÔNICO N° 023/2025	11.000,00	1.980.000,00	CTA - CLEITON TAXI AEREO LTDA

5.9. Ressalte-se que o procedimento licitatório a ser instaurado deverá assegurar ampla competitividade e observância dos princípios da legalidade, isonomia, transparência, economicidade e eficiência, de modo a garantir a seleção da proposta mais vantajosa à Administração.

5.10 No que tange aos dispositivos previstos na Resolução nº 64/2023 – TJAM, especificamente quanto à avaliação comparativa entre compra, locação ou acesso a bens e serviços considerando o ciclo de vida (art. 3º, V, “c”), à necessidade de realização de audiência pública (art. 3º, V, “d”) e às exigências de manutenção e assistência técnica (art. 3º, VI), esclarece-se que tais aspectos não se aplicam ao objeto em questão.

6. DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO

6.1 Especificações Técnicas das Aeronaves:

As aeronaves a serem disponibilizadas deverão possuir ano de fabricação não superior a 05 (cinco) anos, conforme especificações constantes do DFD (2899261).

6.1.1 Aeronave Monomotora Turboélice de Asa Alta:

a) A aeronave Cessna C208 Caravan representa uma solução técnica adequada para as necessidades do TJAM, apresentando as seguintes características operacionais:

b) Capacidade de Passageiros: Configuração padrão para 8 passageiros mais 2 tripulantes, permitindo o transporte de comitivas de tamanho médio com conforto e segurança

c) Alcance Operacional: Com alcance máximo de 1.070 milhas náuticas (1.981 km), a aeronave possui autonomia suficiente para atingir qualquer município do Amazonas a partir de Manaus, incluindo os mais distantes como Guajará (1.500 km) com margem de segurança.

d) Velocidade de Cruzeiro: 186 nós (344 km/h), garantindo deslocamentos eficientes e redução significativa do tempo de viagem em comparação com modais terrestres ou fluviais.

e) Autonomia de Voo: Aproximadamente 6 horas de voo contínuo, adequada para voos de ida e volta no mesmo dia para a maioria dos destinos no estado.

f) Características Operacionais: Aeronave monomotora turboélice de asa alta, com trem de pouso fixo tipo triciclo, adequada para operação em pistas não pavimentadas e de pequeno porte, comuns no interior do Amazonas.

g) Ano de fabricação: Máximo de 5 anos

h) Disponibilidade de assento sanitário ou solução equivalente compatível com operações de média duração.

6.1.2. Aeronave Monomotora Turboélice de Asa Alta – Anfíbia:

a) A aeronave monomotora turboélice de asa alta, tipo anfíbia, representa solução técnica adequada para o atendimento de localidades do interior do Estado do Amazonas desprovidas de aeroporto, aeródromo ou pistas hábeis para pouso e decolagem de aeronaves convencionais, apresentando as seguintes características operacionais:

b) Capacidade de Passageiros: configuração padrão para 8 passageiros mais 2 tripulantes, permitindo o transporte de comitivas de tamanho médio com conforto e segurança.

c) Alcance Operacional: alcance máximo estimado de 800 milhas náuticas, correspondente a aproximadamente 1.480 km, com autonomia suficiente para atendimento de localidades remotas do Estado do Amazonas, observadas as condições operacionais e de segurança aplicáveis.

d) Velocidade de Cruzeiro: aproximadamente 159 nós, equivalente a 294 km/h, garantindo deslocamentos mais céleres quando comparados aos modais fluvial e terrestre.

e) Autonomia de Voo: aproximadamente 6 horas de voo contínuo, adequada para deslocamentos institucionais no interior do Estado.

f) Características Operacionais: aeronave monomotora turboélice de asa alta, dotada de flutuadores que permitam pouso e decolagem na água, especialmente em regiões ribeirinhas e localidades onde não haja infraestrutura aeroportuária disponível.

g) Ano de fabricação: máximo de 5 anos.

6.1.3 Aeronave Bimotor Turbo Hélice:

a) Para necessidades que exigem grande capacidade, conforto e segurança operacional, especialmente para deslocamentos maiores da Presidência, a aeronave bimotor turbo hélice apresenta as seguintes especificações:

b) Capacidade de Passageiros: Configuração para 7 passageiros mais 2 tripulantes, oferecendo maior conforto individual e espaço para bagagens e equipamentos.

c) Cabine Pressurizada: Sistema de pressurização que permite voos em altitudes mais elevadas, proporcionando maior conforto, eficiência de combustível e capacidade de contornar condições meteorológicas adversas.

d) Alcance Estendido: Dependendo do modelo específico (família King Air), alcance entre 1.200 a 3.400 km, garantindo flexibilidade operacional para destinos mais distantes ou voos com múltiplas escalas.

e) Velocidade Superior: Velocidade de cruzeiro entre 500-650 km/h, reduzindo significativamente o tempo de deslocamento para destinos distantes.

f) Redundância de Sistemas: Por ser bimotor, oferece maior segurança operacional através da redundância de sistemas críticos, aspecto fundamental para o transporte de autoridades.

g) Capacidade Todo-Tempo: Equipamentos avançados de navegação e sistemas meteorológicos que permitem operação em condições climáticas mais adversas.

h) Ano de fabricação: Máximo de 5 anos.

6.1.4 Requisitos Operacionais das aeronaves:

a) Disponibilidade:

- Aeronaves disponíveis 24 horas por dia, 7 dias por semana
- Tempo máximo de acionamento: 4 horas para voos programados
- Tempo máximo para voos de emergência: 2 horas

b) Flexibilidade Operacional:

- Capacidade de operação em pistas não pavimentadas
- Autorização para voos diurnos, noturnos e por instrumentos
- Capacidade de operação em condições meteorológicas adversas (dentro dos limites de segurança)
- Capacidade de operação em pistas não pavimentadas e, no caso da aeronave anfíbia, em ambiente aquático, observadas as condições de segurança e regulamentação aeronáutica aplicável.

c) Suporte Logístico:

- Base operacional ou representação no Estado do Amazonas
- Equipe de manutenção disponível 24 horas
- Suporte técnico e logístico para operações no interior

6.1.4.1. Serviço contratado deve cumprir integralmente a legislação ambiental aplicável, especialmente no que tange ao armazenamento, manuseio, descarte de resíduos e controle de emissões, garantindo a destinação ambientalmente adequada.

6.1.4.2. Serviço de Internet via Satélite Embarcada

6.1.4.2.1. As aeronaves disponibilizadas na execução contratual deverão possuir solução de internet via satélite embarcada, apta a garantir conectividade institucional durante os deslocamentos realizados no território amazônico, inclusive em áreas remotas e localidades sem cobertura convencional de telecomunicações.

6.1.4.2.2. A solução de conectividade deverá utilizar tecnologia satelital compatível com operação aeronáutica, admitindo-se sistemas baseados em satélites de órbita terrestre baixa (LEO – Low Earth Orbit) ou geoestacionários (GEO), desde que assegurada cobertura contínua em todo o território nacional, especialmente na região amazônica e áreas de fronteira.

6.1.4.2.3. O sistema deverá operar integralmente durante o voo, suportando velocidades compatíveis com aeronaves executivas e turboélices, sem perda significativa de sinal ou interrupções que inviabilizem a utilização institucional do serviço.

6.1.4.2.4. A solução deverá possuir mecanismo automático de apontamento e rastreamento contínuo do satélite, dispensando intervenção manual da tripulação ou dos usuários durante a operação.

6.1.4.2.5. O serviço deverá contemplar plano de dados compatível com utilização institucional, permitindo acesso simultâneo de múltiplos usuários por meio de rede Wi-Fi interna embarcada, apta ao uso de sistemas corporativos, comunicação institucional, aplicações em nuvem, troca de mensagens e videoconferências.

6.1.4.2.6. A disponibilidade mensal mínima do serviço deverá ser igual ou superior a 97% (noventa e sete por cento), desconsideradas interrupções programadas previamente comunicadas, casos fortuitos, força maior e indisponibilidades decorrentes de condições climáticas severas inerentes à tecnologia satelital.

6.1.4.2.7. Todos os equipamentos emissores de radiofrequência utilizados na solução deverão possuir homologação vigente da Agência Nacional de Telecomunicações – ANATEL.

6.1.4.2.8. Os equipamentos embarcados deverão ser compatíveis com as normas e exigências da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, cabendo à contratada assegurar a regularidade técnica da instalação, manutenção e operação dos sistemas embarcados.

6.1.4.2.9. A instalação física dos equipamentos deverá ser realizada por organização de manutenção certificada perante a ANAC, quando aplicável, permanecendo sob responsabilidade integral da contratada todos os custos, procedimentos técnicos e documentais necessários à regularização da solução perante os órgãos competentes.

6.1.5 Qualificação Técnica das Aeronaves:

a) Aeronave Monomotor Turboélice de Asa Alta:

- Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido
- Seguro aeronáutico com cobertura mínima de R\$ 500.000,00 por passageiro
- Equipamentos de navegação IFR homologados
- Sistemas de comunicação redundantes
- Equipamentos de emergência conforme regulamentação ANAC

b) Aeronave Monomotor Turboélice de Asa Alta – Anfíbia:

- Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- Seguro aeronáutico com cobertura compatível;
- Equipamentos de navegação e comunicação homologados;
- Flutuadores devidamente homologados para pouso e decolagem na água;
- Equipamentos de emergência compatíveis com operação aquática;
- Documentação técnica que comprove a regularidade da aeronave para operação anfíbia perante a ANAC.

c) Aeronave Bimotor Turbo Hélice:

- Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido
- Sistemas avançados de navegação e meteorologia
- Cabine pressurizada com sistemas de emergência
- Equipamentos de comunicação por satélite

6.1.6 Qualificação Técnica da Empresa:

a) Certificado de Empresa de Transporte Aéreo (CETA) emitido pela ANAC

b) Certificado de Operador Aéreo (COA) válido e em vigor

c) Licenças e autorizações específicas para operação comercial

d) Mínimo de 02 anos de experiência em serviços de frete de aeronaves

e) Comprovação de execução de contratos similares com órgãos públicos

f) Atestados de capacidade técnica e idoneidade

g) Pilotos com licenças válidas e habilitações específicas para os tipos de aeronave

h) Certificados médicos aeronáuticos (CMA) em vigor

i) Treinamentos recorrentes e qualificações atualizadas

6.2 É vedado o acionamento direto da contratada por terceiros, unidades administrativas ou usuários do serviço sem a devida autorização formal da Presidência ou da autoridade competente delegada para tal finalidade.

6.3 Destaca-se que as especificações técnicas acima listadas são as mínimas, outras especificações serão incluídas e detalhadas no respectivo Termo de Referência (TR) a ser elaborado pela Seção de Elaboração de Artefatos de Contratação.

7. ESTIMATIVA DAS QUANTIDADES

7.1 Para a estimativa das quantidades desta demanda foi considerado o citado no DFD (SEI 2899261) elaborado pela SECAD.

Item	Tipo de aeronave	Quantidade horas/voo	Justificativa
01	Aeronave Monomotora Turboélice de Asa Alta (8 passageiros mais 2 tripulantes) Velocidade de Cruzeiro: 344 km/h Alcance Operacional (mínimo): 1.900 km Autonomia de Voo: Aproximadamente 6h Fabricação: Máximo de 05 anos	200	- Deslocamentos Regulares da Presidência, Corregedoria, Desembargadores e Magistrados: Estimativa de 4-5 viagens mensais, com média de 3 horas por viagem, totalizando cerca de 144 horas anuais. - Comitativas Administrativas: Deslocamentos de servidores para atividades essenciais de gestão, treinamentos e fiscalizações, estimados em 3-4 viagens mensais, com média de 1 hora por viagem, totalizando aproximadamente 36 horas anuais. - Atividades Extraordinárias: Margem de segurança para demandas não programadas, eventos especiais e situações de emergência, estimada em 20 horas anuais.
02	Aeronave Monomotora Turboélice de Asa Alta – Anfíbia (8 passageiros mais 2 tripulantes) Velocidade de Cruzeiro: 294 km/h Alcance Operacional (mínimo): 1.480 km Autonomia de Voo: Aproximadamente 6h Fabricação: Máximo de 05 anos	200	- Deslocamentos para Regiões Ribeirinhas e Localidades sem Infraestrutura Aeroportuária: atendimento institucional em municípios e comunidades desprovidas de aeroporto, aeródromo ou pistas aptas ao recebimento de aeronaves convencionais, estimados em 3 a 4 viagens mensais, com média de 3 horas por viagem, totalizando aproximadamente 144 horas anuais. - Atividades Jurisdicionais e Administrativas em Áreas Remotas: deslocamentos destinados à realização de inspeções, ações institucionais, mutirões, fiscalizações e atendimento administrativo em regiões de difícil acesso, estimados em aproximadamente 36 horas anuais. - Reserva Operacional: margem de segurança para operações emergenciais, situações extraordinárias e demandas não programadas, estimada em 20 horas anuais.
03	Aeronave Bimotor Turbo Hélice (7 passageiros mais 2 tripulantes) Velocidade de Cruzeiro: 500 km/h Alcance Operacional (mínimo): 2.500 km Autonomia de Voo: Aproximadamente 6h Fabricação: Máximo de 05 anos	200	- Deslocamentos Protocolares da Presidência, Corregedoria, Desembargadores e Magistrados: Para eventos de maior importância, reuniões com autoridades superiores e atividades que exigem maior representatividade, destinos mais distantes ou que exijam maior conforto e segurança, estimados em 3-4 viagens mensais, com média de 4 horas por viagem, totalizando 192 horas anuais. - Reserva Operacional: Margem para atividades não programadas e demandas especiais, estimada em 08 horas anuais.
TOTAL		600 horas	

7.2. Todas as demandas de fretamento de aeronaves, no âmbito do presente instrumento, deverão ser submetidas à prévia e expressa autorização da Presidência deste Egrégio Tribunal de Justiça. Somente após a devida chancela da autoridade máxima, a unidade responsável procederá com o acionamento dos serviços junto à contratada, garantindo o alinhamento das ações com as diretrizes estratégicas institucionais, a observância do interesse público e o adequado controle da execução contratual.

8. ESTIMATIVA DE PREÇOS

ITEM	ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS	UNIDADE	QUANTIDADE	VALOR UNITÁRIO ESTIMADO (R\$)	VALOR TOTAL ESTIMADO (R\$)
01	Serviço especializado locação de Aeronave Monomotora turboélice de asa alta (Asa fixa) , incluindo piloto, combustível e manutenção, seguro total para atender às necessidade de transporte de Magistrados e Servidores do TJAM	HORA/VOO	200	8.287,50	1.657.500,00
1.1	Pernoite (50% do valor da hora)	½ HORA/VOO	50	4.143,75	207.187,50
2	Serviço especializado locação de Aeronave Monomotora turboélice de asa alta (Asa fixa) Anfíbio , incluindo piloto, combustível e manutenção, seguro total para atender às necessidade de transporte de Magistrados e Servidores do TJAM	HORA/VOO	200	11.600,00	2.320.000,00
2.1	Pernoite (50% do valor da hora)	½ HORA/VOO	50	5.800,00	290.000,00
03	Serviço especializado locação de Aeronave Bimotor Turbo Hélice , incluindo piloto, combustível e manutenção, seguro total para atender às necessidade de transporte de Magistrados e Servidores do TJAM	HORA/VOO	200	16.166,67	3.333.334,00
3.1	Pernoite (50% do valor da hora)	½ HORA/VOO	50	8.083,33	444.583,15
TOTAL (R\$)					8.112.188,00

8.1. Para definição dos preços referenciais, utilizou-se como parâmetro o último mapa de preços (2717567) elaborado no Pregão Eletrônico nº 026/2026-TJAM revogado pela Presidência do TJAM (2818917).

8.1.2. A estimativa do valor total do contrato é de **8.112.188,00 (oito milhões, cento e doze mil, cento e oitenta e oito reais)**.

8.2 Contudo, destaca-se que os valores para esta contratação serão cotados pela Seção de Compras da Divisão de Compras e Operações e constarão no respectivo Termo de Referência (TR).

8.3. Para fins estimativos, considerou-se o custo de pernoite equivalente a 50% do valor da hora/voo da respectiva aeronave, conforme prática de mercado identificada em contratações similares. O valor disposto nos itens 1.1, 2.1 e 3.1. são mera estimativa, sendo que os valores cobrados deverão ser verificados de acordo com a aeronave utilizada.

8.4. O quantitativo de 600 (seiscentos) horas de voo foi estimado com base na solicitação da Secretaria de Administração para deslocamentos realizados pela

Presidência, representando o mínimo indispensável para garantir a continuidade dos serviços essenciais para a execução do contrato.

8.5. Tabela com a memória de cálculo do pernoite:

Aeronave	Média Km	Ida e Volta	Velocidade (Km/h)	Tempo Gasto	Pernoite	Horas CT	Qtde Pernoites
Caravan	768,5	1537	344	4,47	1	200	44,76
Anfibio	768,5	1537	294	5,23	1	200	38,25
Turbo Hélice	768,5	1537	500	3,07	1	200	65,06
Média							50

9. JUSTIFICATIVA PARA O PARCELAMENTO

9.1. O art. 40 da Lei nº 14.133/2021 estabelece o parcelamento como regra geral nas contratações públicas, justamente para ampliar a competitividade, assegurar a seleção da proposta mais vantajosa e garantir a economicidade do certame. Todavia, o próprio dispositivo legal admite a não adoção do parcelamento quando este se revelar técnica ou economicamente inviável ou desvantajoso para a Administração.

9.2. No caso concreto, conforme deliberado pela Presidência do Tribunal de Justiça do Estado do Amazonas no Processo SEI anterior 2025/000051171-00 - Despacho nº 2475095, restou definido que a presente contratação deverá ser realizada em lote único, tendo em vista que o parcelamento não se mostra conveniente nem vantajoso para os interesses institucionais.

9.3. Do ponto de vista técnico, a manutenção do lote único assegura a uniformidade e a padronização dos serviços de fretamento de aeronaves, incluindo a integração operacional entre aeronaves convencionais, aeronaves anfíbias e sistemas de conectividade embarcada, evitando a fragmentação da execução entre prestadores distintos, o que poderia comprometer a agilidade, a coordenação integrada, a interoperabilidade dos serviços e a confiabilidade necessárias aos deslocamentos institucionais da Presidência, Magistrados e Administração Superior.

9.4. Sob a ótica econômica e financeira, o lote único favorece a obtenção de melhores condições de preço por meio da economia de escala, além de reduzir potenciais custos administrativos decorrentes da gestão de múltiplos contratos. O fracionamento poderia implicar perda de eficiência, aumento das despesas indiretas e risco de descontinuidade nos serviços, contrariando os princípios da economicidade e da eficiência previstos nos artigos 11 e 18 da Lei nº 14.133/2021.

9.5. Nesse sentido, a decisão de não parcelar o objeto encontra respaldo técnico, econômico e jurídico, atendendo ao interesse público e segue orientação da Presidência conforme Despacho ID SEI nº 2475095, à racionalidade administrativa e às diretrizes superiores já firmadas pela Presidência deste Tribunal. A contratação, portanto, será realizada em lote único, abrangendo a totalidade das aeronaves previstas no Termo de Referência.

10. CONTRATAÇÕES CORRELATAS E/OU INTERDEPENDENTES

10.1. Os deslocamentos para municípios que são atendidos por voo comercial são feitos com bilhetes adquiridos no âmbito do Contrato Administrativo 044/2024 FUNJEAM.

11. DEMONSTRATIVO DOS RESULTADOS PRETENDIDOS

11.1. Com a presente contratação, espera-se assegurar maior eficiência, agilidade e continuidade aos deslocamentos institucionais do Tribunal de Justiça do Estado do Amazonas, especialmente para atendimento às demandas jurisdicionais e administrativas no interior do Estado.

11.2. Dentre os principais resultados pretendidos, destacam-se:

- redução significativa do tempo de deslocamento de Magistrados e Servidores;
- ampliação da capacidade de atendimento institucional em municípios remotos e localidades sem infraestrutura aeroportuária;
- melhoria do acesso à Justiça e fortalecimento da presença institucional do TJAM no interior do Estado;
- maior flexibilidade operacional para realização de correições, inspeções, mutirões e atividades administrativas;
- otimização dos recursos públicos, mediante redução de custos indiretos relacionados a diárias, hospedagens e longos deslocamentos;
- incremento da eficiência administrativa e da produtividade institucional;
- melhoria das condições de segurança, conforto e conectividade durante os deslocamentos institucionais.

12. PROVIDÊNCIAS PARA ADEQUAÇÃO DO AMBIENTE DO ÓRGÃO

12.1. Não se vislumbra necessidade de tomada de providências de adequações para a solução a ser contratada e o serviço prestado.

13. IMPACTOS AMBIENTAIS

13.1 Após análise, foram identificados diversos aspectos que merecem atenção especial, bem como medidas mitigadoras que visam assegurar a conformidade com os princípios de sustentabilidade.

13.2. Potenciais Impactos Ambientais:

13.2.1. Consumo de Recursos Naturais: Utilização intensiva de combustíveis fósseis para abastecimento das aeronaves, resultando em emissões de gases de efeito estufa e contribuindo para a poluição atmosférica. Necessidade de água para a manutenção e limpeza das aeronaves, podendo impactar os recursos hídricos locais.

13.2.2. Geração de Resíduos: Descarte de resíduos provenientes da manutenção e reparo das aeronaves, como óleos, filtros, peças e embalagens, podendo

comprometer a integridade ambiental e a qualidade do solo.

13.2.3. Emissões de Gases Poluentes: Emissão de gases poluentes provenientes da queima de combustíveis, contribuindo para a degradação da qualidade do ar e impactando negativamente a saúde humana e ambiental.

13.3. Medidas Mitigadoras Propostas:

13.3.1. Eficiência Energética: Adoção de aeronaves com padrões de eficiência energética, contribuindo para a redução do consumo de combustíveis fósseis.

13.3.2. Gestão de Resíduos: Implementação de práticas de gestão de resíduos. Adoção de materiais biodegradáveis e/ou recicláveis nos processos relacionados a operação aérea, minimizando o impacto ambiental causado pelos resíduos.

13.3.3. Mobilidade Sustentável: Incentivo ao compartilhamento de aeronaves, quando possível.

13.3.4 Educação Ambiental: Implementação de programas educacionais internos e para fornecedores, visando à conscientização ambiental e à promoção de práticas mais sustentáveis na execução dos serviços relacionados ao seguro total.

13.3.5 Monitoramento Contínuo: Estabelecimento de sistemas de monitoramento ambiental para avaliação contínua dos impactos gerados pela operação do seguro total, possibilitando ajustes e aprimoramentos nas medidas mitigadoras.

14. DA NECESSIDADE DE FORMALIZAÇÃO DE CONTRATO

14.1. Faz-se necessária a formalização de Contrato Administrativo, conforme estabelece o Art. 95. da Lei 14.133/2021;

14.2. Não há necessidade de transição contratual ou transferência de conhecimento/técnica.

15. SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO E ASSISTÊNCIA TÉCNICA

15.1. Para a presente contratação, não se aplica a previsão de serviços de manutenção e assistência técnica.

16. DECLARAÇÃO DE VIABILIDADE DA CONTRATAÇÃO

16.1. Após análise técnica deste Estudo Técnico Preliminar, constata-se que a contratação regular de empresa especializada para a prestação de serviços de fretamento de aeronaves convencionais e anfíbias, incluindo solução de conectividade embarcada, sob regime de empreitada por preço unitário, revela-se plenamente viável, necessária e aderente às demandas institucionais do Tribunal de Justiça do Estado do Amazonas (TJAM).

16.2. Trata-se de solução tecnicamente adequada, operacionalmente segura e juridicamente permitida, considerando a extensão territorial do Estado, as dificuldades logísticas regionais, inclusive em localidades desprovidas de infraestrutura aeroportuária, e a necessidade permanente de deslocamentos oficiais. A contratação sob demanda confere flexibilidade operacional, assegura que a Administração arque apenas com as horas de voo efetivamente utilizadas e permite o planejamento de longo prazo, bem como a manutenção da conectividade institucional durante os deslocamentos realizados em áreas remotas da região amazônica, em conformidade com os arts. 106 e 107 da Lei nº 14.133/2021.

16.3. A medida atende aos princípios da legalidade, eficiência, economicidade e continuidade do serviço público, possibilitando deslocamentos céleres e seguros, com redução de custos indiretos relacionados a diárias e hospedagem, além de otimização da agenda institucional da Administração e maior presença do Judiciário no interior e em localidades ribeirinhas de difícil acesso, impactando positivamente na governança institucional e na qualidade da prestação jurisdicional.

16.4. Diante do exposto, declara-se a viabilidade técnica, legal e orçamentária da contratação pretendida, estando esta caracterizada como a solução mais adequada para garantir, de forma estruturada, contínua e eficiente, os deslocamentos institucionais do TJAM, inclusive em localidades remotas e regiões sem infraestrutura aeroportuária convencional.

ANEXO I

MAPA DE RISCOS

CONTRATAÇÃO:	Contratação de empresa especializada para a prestação de serviços de fretamento de aeronaves, para atendimento exclusivo às necessidades de deslocamento da Presidência, Magistrados, Servidores e Comitivas do Tribunal de Justiça do Estado do Amazonas, mediante disponibilização de aeronaves monomotor a asa fixa, anfíbia e bimotor turbo-hélice, em conformidade com as especificações técnicas e requisitos operacionais definidos.
---------------------	---

OBJETIVO DA CONTRATAÇÃO:	Assegurar meios de transporte aéreo ágeis, seguros e economicamente viáveis para viabilizar os deslocamentos institucionais da Presidência do TJAM aos municípios do interior do Estado, garantindo a continuidade das atividades administrativas e de gestão, diante das dificuldades logísticas regionais.
FASE:	Estudo Técnico Preliminar

FASE: ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR									
ID	CAUSA (DEVIDO A)	EVENTO (PODERÁ OCORRER)	CONSEQUÊNCIA (O QUE PODERÁ LEVAR A)	PROB.	IMPACTO	NÍVEL	RESPOSTA	MEDIDAS PREVENTIVAS (PARA EVITAR QUE OCORRA)	MEDIDAS DE CONTINGÊNCIA (SE OCORRER, O QUE DEVE SER FEITO)
R1	Ausência de planejamento da Administração	Demanda não incluída no PCA (continuada ou inédita)	Desperdício de recursos públicos	1	5	Baixo	Revisão constante do PCA	Divulgação a respeito da necessidade de inclusão das demandas no PCA	Unidade requisitante solicita inclusão da demanda no PCA (se ainda houver tempo para os procedimentos de contratação)
R2	Ausência de padronização de especificações para objetos rotineiros	Multiplicidade de esforços para realizar contratações semelhantes	Esforço desnecessário para elaborar especificações da contratação • Repetição de erros	3	3	Moderado	Revisão das especificações técnicas	Equipe de planejamento da contratação promove padronização das especificações para aquisições que são comuns e utiliza o catálogo eletrônico de padronização	Diálogo com as unidades técnicas para ajuste das especificações
R3	Contratação direta (dispensa que não seja em razão do baixo valor ou inexigibilidade) sem adequado planejamento da contratação	• Contratos inadequados, principalmente com relação à execução do objeto e à gestão do contrato	Ilegalidade na contratação direta pelo indevido afastamento do procedimento licitatório	1	5	Baixo	Submeter o processo de contratação obrigatoriamente à Assessoria Jurídica ou setor equivalente para que sejam promovidas às análises de regularidade e conformidade, necessárias e pertinentes sobre a dispensa/inexigibilidade	Elaborar os estudos técnicos preliminares, plano de trabalho e termo de referência ou projeto básico para todas as contratações	Alta Administração determina obrigação de observância dos mesmos requisitos necessários para as contratações por meio de licitação (ETP, pesquisa de preço, etc.)
R4	Executar o processo de planejamento de forma muito simplificada para	Contratação que não produz resultados capazes de atender a	Recebimento de objeto que não satisfaz a necessidade	3	5	Alto	Equipe de planejamento deve adequar a profundidade das atividades de planejamento de	Unidade competente cria listagem de contratações que envolvem	Administração designa gerente de riscos para integrar a equipe de planejamento de contratações

	contratações de maior risco (alto valor, alto impacto nas atividades da organização)	necessidade pública					acordo com o risco e o vulto da contratação	grande risco para a Administração (terceirização, infraestrutura de TI, etc.) e determina elaboração de mapa de risco	inéditas, complexas ou de grande vulto
R5	Não parcelar solução cujo parcelamento é viável	Diminuição da competitividade	Aumento indevido do custo da contratação	1	5	Baixo	Realizar o parcelamento do objeto quando cabível	Equipe de planejamento da contratação apresenta justificativa expressa quanto à necessidade de agrupamento de itens	Administração solicita as devidas justificativas e indica alterações no edital, se necessário
R6	Definição de requisitos de contratação indevidos	Limitação indevida da competição	Direcionamento indevido para determinados fornecedores	1	3	Baixo	Revisão constante dos requisitos	Revisão dos artefatos de planejamento para verificar suficiência e adequação dos requisitos.	Elaboração de ETP pela equipe de planejamento da contratação, com análise do mercado e verificação das empresas que cumprem os requisitos de contratação
R7	Quantitativo subestimado	Falta de produtos ou serviços para atender a necessidade da contratação	Violação ao princípio da economicidade devido ao aumento no número de licitações para o mesmo objeto	3	3	Moderado	Equipe de planejamento apresenta justificativa para o quantitativo e encarta, se for o caso, planilhas e documentos comprobatórios dos levantamentos realizados que demonstrem o dimensionamento	Fiscal do contrato armazena dados da execução contratual de modo que a equipe de planejamento da contratação que elaborar os artefatos da próxima licitação da mesma solução ou de solução similar conte com informações de contratos anteriores	Realização de contratação emergencial se não houve tempo hábil para nova licitação
R8	Não observância do art. 48 da Lei Complementar n. 123/2006	Afastamento indevido do tratamento diferenciado para ME/EPP	Ilegalidade	1	3	Baixo	Observar a Lei n. Complementar 123/2006	Equipe de planejamento da contratação indica expressamente os motivos para não aplicar os privilégios para ME/ EPP	Retificação dos artefatos de planejamento

R9	Ausência de padronização do TR/PB ou Edital	Multiplicidade de esforços para realizar licitações de objetos correlatos	Divergências textuais entre o TR/PB, o edital, a minuta de contrato ou de ata	1	3	Baixo	Elaboração de documentos padronizados	de Equipe de planejamento da contratação utiliza documentos padrão e indica eventuais alterações realizadas a fim de facilitar a conferência pela Assessoria Jurídico-Administrativa da Presidência	Conferência dos modelos padronizados pela alta administração
R10	Ausência de previsão de consequências para a contratada caso não mantenha as condições de habilitação exigidas na licitação	Não manutenção das condições de habilitação exigidas na licitação	Retorno de todos os riscos que foram mitigados por meio dos critérios de habilitação e qualificação da licitação	3	3	Moderado	Elaboração de documentos padronizados	de Adoção de modelos de editais que estabeleçam a obrigação da contratada de manter, durante toda a execução do contrato, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação	Administração elabora minutas de edital e de contrato padrão que contenham cláusulas de penalidades

NÍVEL DE RISCO

Alto:

Obrigatoriedade de tratamento do risco por meio de ação, monitoramento, e controle efetivo.

Moderado:

Recomendável o tratamento do risco por meio de ação, monitoramento, e controle.

Baixo:

Não há obrigatoriedade de tratamento do risco, cabendo uma reavaliação no ciclo posterior e/ou decisão da alta direção do TJAM quanto à emissão de ação, após a análise do tema em questão.

Baixo	Menor e/ou igual a 5.
Moderado	Entre 6 e 9.
Alto	Maior que 9.

IMPACTO

5

15

25

3

9

15

1

3

5

PROBABILIDADE

INSTRUMENTO DE MEDIÇÃO DE RESULTADO (IMR)

1. DA DEFINIÇÃO

1.1. Este documento estabelece os critérios de avaliação da qualidade dos serviços prestados no âmbito da contratação de empresa especializada para a prestação de serviços de fretamento de aeronaves destinados ao atendimento das necessidades de deslocamento da Presidência do Tribunal de Justiça do Estado do Amazonas (TJAM), indicando indicadores, metas, mecanismos de cálculo, forma de acompanhamento e adequações de pagamento em caso de não atendimento das metas estabelecidas.

1.2. A CONTRATANTE utilizará o Instrumento de Medição de Resultado – IMR como ferramenta de gestão contratual e de controle da prestação dos serviços executados pela CONTRATADA.

2. DOS INDICADORES, DAS METAS E DOS MECANISMOS DE CÁLCULO

2.1. Os serviços da contratada serão avaliados com base nos seguintes indicadores de qualidade:

2.1.1. Disponibilidade das aeronaves e cumprimento dos prazos de acionamento estabelecidos (4h para voos programados e 2h para emergenciais);

2.1.2. Cumprimento integral das especificações técnicas e requisitos operacionais previstos no ETP e no TR;

2.1.3. Segurança operacional, compreendendo a regularidade documental, manutenção das aeronaves e habilitação da tripulação;

2.1.4. Comunicação tempestiva com a fiscalização acerca de voos, indisponibilidades, alterações e pernoites;

2.1.5. Satisfação da fiscalização, inexistência de incidentes ou reclamações formais procedentes.

2.1.6. Disponibilidade e funcionamento da conectividade embarcada durante os voos institucionais, incluindo estabilidade do sinal, acesso simultâneo dos usuários e compatibilidade com sistemas corporativos e comunicação institucional.

2.2. CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO E FINALIDADE

2.2.1. Disponibilidade das Aeronaves

Critério: Atendimento integral às chamadas dentro do prazo máximo estabelecido (4h programados / 2h emergenciais).

Finalidade: Garantir eficiência logística e tempestividade nas demandas da Presidência.

2.2.2. Cumprimento das Especificações Técnicas

Critério: Adequação integral das aeronaves aos requisitos mínimos exigidos no contrato. Finalidade: Assegurar conformidade técnica e segurança operacional.

2.2.3. Segurança Operacional

Critério: 100% de conformidade documental e operacional (CETA, COA, CMA, registros de manutenção e inspeção).

Finalidade: Preservar a integridade dos passageiros e a confiabilidade das operações aéreas.

2.2.4. Comunicação e Transparência

Critério: Critério: Comunicação imediata de eventuais alterações de plano de voo, indisponibilidades operacionais, falhas de conectividade embarcada ou substituições, em até 2h após o fato.

Finalidade: Garantir previsibilidade, evitar falhas e manter a fiscalização informada.

2.2.5. Satisfação Institucional

Critério: Ausência de reclamações procedentes da fiscalização ou de registros de incidentes.

Finalidade: Aferir a percepção da qualidade do serviço prestado.

2.2.6. Conectividade Embarcada

Critério: Disponibilidade mínima de 97% do serviço de internet via satélite embarcada durante as operações aéreas, assegurando estabilidade de conexão, acesso simultâneo dos usuários e funcionamento compatível com comunicação institucional, acesso a sistemas corporativos e videoconferências.

Finalidade: Garantir continuidade das atividades administrativas e institucionais durante os deslocamentos realizados em áreas remotas da região amazônica.

2.3. ITENS AVALIATIVOS

ÁREA	PENALIDADE
Disponibilidade	03 pontos
Cumprimento de requisitos	03 pontos
Segurança Operacional	03 pontos
Comunicação e transparência	02 pontos

Satisfação da fiscalização	01 ponto
conectividade embarcada	02 pontos

3. AVALIAÇÃO DOS ITENS

3.1. A avaliação será realizada pela fiscalização do contrato, por meio de análise de planos de voo, relatórios mensais, registros de manutenção, certificados da tripulação, incidentes reportados e manifestações formais.

3.2. A pontuação global será calculada a partir da soma dos pontos obtidos por critério no período de medição.

4. METAS A CUMPRIR NOS ITENS

4.1. Disponibilidade: 100% de atendimento às chamadas dentro dos prazos.

4.2. Cumprimento de Requisitos: 100% de aderência às especificações técnicas e operacionais.

4.3. Segurança Operacional: 100% de conformidade documental e de manutenção.

4.4. Comunicação: 100% das ocorrências comunicadas no prazo máximo de 2h.

4.5. Satisfação: 100% de manifestações solucionadas sem procedência formal.

4.6. Conectividade Embarcada: Disponibilidade mínima de 97% do serviço de internet via satélite embarcada durante os voos realizados.

5. FORMA DE ACOMPANHAMENTO

5.1. A fiscalização também poderá acompanhar relatórios de disponibilidade da conectividade embarcada, registros de indisponibilidade do serviço, ocorrências técnicas e comunicação formal da contratada acerca de falhas operacionais relacionadas aos sistemas de internet via satélite.

6. FAIXAS DE AJUSTE DE PAGAMENTO

6.1. As pontuações de qualidade devem ser totalizadas para o mês de referência.

6.2. O valor a ser faturado mensalmente será ajustado de acordo com a pontuação alcançada no IMR, conforme tabela abaixo:

Total de pontos no fechamento da fatura	Percentual do valor a ser faturado no mês
≥ 95 pontos	100%
≥ 90 pontos e < 95 pontos	95%
≥ 85 pontos e < 90 pontos	90%
≥ 80 pontos e < 85 pontos	85%
≥ 75 pontos e < 80 pontos	80%
≥ 70 pontos e < 75 pontos	75%

< 70 pontos

70%

7. DISPOSIÇÕES FINAIS

7.1. Todos os registros de avaliação, ocorrências e notificações deverão ser arquivados pela fiscalização do contrato, para fins de transparência, controle, elaboração de relatórios e eventual aplicação de penalidades administrativas previstas no contrato e na legislação vigente.

7.2. O IMR será revisado periodicamente para assegurar sua aderência às metas institucionais e à efetividade dos serviços prestados.

Manaus, data do sistema.

Thiago Lima dos Santos

Divisão de Compras e Operações

Thais Senra Velloso Zacaron

Assessor Técnico-Administrativo de Compras e Operações



Documento assinado eletronicamente por **THIAGO LIMA DOS SANTOS, Servidor**, em 25/05/2026, às 12:24, conforme art. 1º, III, "b", da Lei 11.419/2006.



Documento assinado eletronicamente por **Thais Senra Velloso Zacaron, Servidor**, em 25/05/2026, às 12:50, conforme art. 1º, III, "b", da Lei 11.419/2006.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site https://sei.tjam.jus.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0 informando o código verificador **2905871** e o código CRC **16649019**.