



A IMPORTÂNCIA DOS CONTRATOS DE SUPORTE LOGÍSTICO PARA ADEQUADA MANUTENÇÃO E OPERAÇÃO DOS MEIOS AERONAVAIS

CAPITÃO-TENENTE GABRIEL BOEHMER LEITE

“Os primeiros CSL surgiram nos Estados Unidos da América (EUA), na aviação militar, à época da Segunda Guerra Mundial e visaram à capacitação de pessoal.”

O Contrato de Suporte Logístico (CSL), conhecido, na língua inglesa, por “*Contractor Logistics Support*” é, em linhas gerais, um acordo firmado com uma empresa competente, a qual torna-se responsável pela integração das funções de suporte logístico, como o fornecimento de suporte de engenharia, peças sobressalentes e de reparo, instalações, materiais e equipamentos. Em suma, o CSL é um método de obtenção de suporte para um produto ao longo de seu ciclo de vida, que pode ser utilizado para todo o suporte necessário para funções logísticas específicas.

Os primeiros CSL surgiram nos Estados Unidos da América (EUA), na aviação militar, à época da Segunda Guerra Mundial, e visaram à capacitação de pessoal. Foram estabelecidos contratos com empresas civis para a formação de cinquenta pilotos, cabendo àquelas empresas todo o apoio logístico à operação.

A utilização de CSL no âmbito da manutenção de aeronaves surgiu apenas após a referida guerra, quando a Força Aérea dos EUA necessitou incrementar o esforço aéreo com vistas ao abastecimento de Berlim, demandando uma disponibilidade ainda maior de aeronaves de transporte. Deste modo, foram firmados contratos logísticos com empresas civis que detinham capacidade para manter as aeronaves militares. A aviação naval americana, por sua vez, implementou seu primeiro CSL, também em nível de parque de manutenção, em 1950, ao contratar a empresa Lockheed para manutenção de aeronaves de transporte C-121/EC-121, “*Super Constellation*”.

Faz-se relevante comentar sobre a aviação civil, que passou a utilizar esses tipos de contrato a partir da década de 1960. Esta prática se tornou comum nos anos subsequentes, e o conceito “*Pay By the Hour*” (PBH) foi largamente utilizado desde então, muito presente, por exemplo, nas empresas de aviação “*offshore*” brasileiras. Nesta modalidade de contrato, a empresa contratante paga um valor fixo por hora de voo à empresa responsável pelo suporte logístico, possibilitando uma projeção mais precisa dos custos fixos ao longo do tempo e permitindo maior aderência a planejamentos de longo prazo.



MODALIDADES E OPORTUNIDADES PARA MANUTENÇÃO DOS MEIOS AERONAVAIS

No âmbito aeronáutico, o CSL visa a assegurar a confiabilidade adequada do fornecimento de itens aeronáuticos para a correta realização de manutenções programadas e não programadas, durante período de tempo previsto, considerando os serviços abarcados pelo contrato. Desta forma, o operador tem condições de realizar os serviços necessários de manutenção, utilizando-se de uma quantidade de material adequada, em tempo reduzido e fazendo uso do sistema logístico coordenado pela empresa contratada. Em se tratando de aviação, todo esse processo, previamente estruturado, traduz-se em maior disponibilidade e capacidade operativa para pronto emprego, em um ambiente controlado e seguro. Em outras palavras, há maior previsibilidade.

Isto posto, faz-se pertinente especificar os tipos de contratos a serem utilizados. De modo geral, os CSL são divididos em duas modalidades:

*"Time & Material" (T&M) ou
Gestão por Homem-Hora; e*

"Support By the Hour" (SBH), "Pay By the Hour" (PBH) ou ainda Gestão por Hora de Voo.

O Contrato T&M é uma modalidade em que a contratada fornece o material a um preço fixo, baseado em uma lista e especificada previamente e os serviços são calculados de acordo com a hora gasta pelos profissionais da empresa contratada para executar o trabalho. Os sobressalentes são adquiridos pelo operador e o eventual conserto e fornecimento dos itens consumíveis são feitos pela contratada, bem como toda a logística de tráfego de carga, até mesmo, desembarques alfandegários, a depender das cláusulas contratuais.

Os CSL da modalidade PBH, por outro lado, são modelos de contrato derivados de contratos logísticos baseados em desempenho, em que todas as peças ou reparos já estão incluídos no contrato por um preço fixo. Esse custo é calculado baseado na quantidade de horas voadas por aeronave. Incluem, destarte, todos os itens necessários às revisões programadas e os serviços necessários às intervenções não programadas.

Ademais, é responsabilidade da empresa contratada o controle do estoque, o fornecimento e o tráfego de carga do material, não sendo compulsório o armazenamento pelo operador de itens em demasia.

O custo destes tipos de CSL se subdivide em dois e serão resumidos abaixo:

Ticket de Entrada (TE): valor a ser pago para início do cumprimento das condições do contrato e varia com o modelo e a idade do equipamento. Basicamente, quanto mais próximo de uma revisão geral, maior o TE; e

Valor da hora de voo: inclui, entre outros serviços, revisões gerais, inspeções programadas, fornecimento de peças para as manutenções rotineiras, suporte e fornecimento de documentação técnica.

Expostas ambas as modalidades, faz-se mister ressaltar que, não obstante a modalidade elegida, há de ser estabelecida, pelo operador, a disponibilidade almejada para as aeronaves, de sorte que a empresa contratada possa fornecer em quantidade e tempo adequado todos os itens e serviços necessários para cumprimento do contrato, com vistas a uma utilização dos meios em sua plenitude. Reveste-se de igual importância a necessidade prévia dessa disponibilidade para a confecção de um contrato o mais talhado possível a realidade financeira da instituição.

Um outro ponto positivo com relação aos CSL seria a eventual flexibilidade contratual, que pode variar de operador para operador (e no caso da Marinha do Brasil, de Esquadrão para Esquadrão), de modo a atender às demandas institucionais, ao passo em que se molda ao direcionamento do orçamento a ser utilizado.

Em termos comparativos, há a observância de algumas vantagens de uma e outra modalidade, em determinadas situações. O CSL do tipo T&M, por exemplo, destaca-se quando os componentes apresentam uma taxa menor de panes. Este tipo, no entanto, tende a ser mais oneroso com o passar do tempo, haja vista o "envelhecimento" dos meios.



O PBH, por sua vez, pode ter um custo maior que o T&M, porém garante, em termos contratuais, a operação das aeronaves em termos de horas de voo, fornecendo maior previsibilidade no longo prazo.

Por fim, é interessante observar que é preferível em termos financeiros que a aquisição ou modernização de meios venha acompanhada de um CSL, de modo a possibilitar maior flexibilidade contratual.

A IMPORTÂNCIA PARA UMA MANUTENÇÃO SEGURA E CONCLUSÕES

Independentemente da modalidade adotada, a utilização do CSL tem notória importância para todo o processo de manutenção das aeronaves. Baseado, invariavelmente, em arrazoada análise que contemple o esforço aéreo pretendido para cada modelo e configuração de aeronaves, o CSL canaliza custos e otimiza a logística, de modo a propiciar as condições mais adequadas possíveis

para a condução de uma manutenção consentânea e uma operação segura.

Outrossim, há de se enfatizar que o CSL opera de modo significativamente diferente de um Programa Geral de Manutenção (PROGEM). Embora ambos conceitos sejam utilizados no âmbito de manutenção de aeronaves, estes devem ser tratados separadamente, permanecendo complementares. De modo geral, a estrutura do PROGEM deverá ser utilizada de forma situacional, quando economicamente viável, em conjunto com o CSL.

Portanto, vislumbra-se o CSL como uma alternativa mitigadora a eventuais problemas logísticos que possam afetar a Força Aeronaval, constituindo uma sistemática já consagrada em outras Forças e no meio civil, bem como uma interessante oportunidade de aperfeiçoamento na estrutura e nos processos de gestão da manutenção dos meios aeronavais.