



Recapitulação

GOVERNANÇA



REQUISITOS ADMINISTRATIVOS

Pontos abordados:

- O modelo decidido de comum acordo será o de múltiplos provedores explorando um mesmo local geográfico;
- Compatibilizar os conceitos de PSNA para estruturação das concepções dos provedores;
- Vinculação dos provedores aos meios legais de coerção para lidar com possíveis não colaborativos

Tarefas distribuídas:

- Relatório dos impactos dos modelos administrativos; e
- Roteiro de implementação de PPP



ACEITAÇÃO PÚBLICA

Pontos abordados:

- Trabalho colaborativo entre os participantes para uma divulgação escalável e orgânica; e
- Entendimento dos principais anseios da população acerca do tema UTM (importação do estudo europeu).



CERTIFICAÇÃO E CAPACITAÇÃO

Pontos abordados:

- Estabelecer requisitos básicos, ao longo do processo, para aumentar Safety e Security;
- Aumentar a aceitação pública no tocante à segurança das operações tornando bem estabelecidos os processos de certificação e capacitação.



MONETIZAÇÃO

Ponto abordado:

- Discussão sobre qual será o modelo de tarifação mais eficaz baseado na monetização prevista, porém sem definição ainda;

Tarefas distribuídas:

- Estudo do impacto financeiro da criação de provedores para operação; e
- Projeções e expectativas para o modelo de negócio.





Obrigado



Abril de 2024

GOVERNANÇA



Objetivos

Definir Entidade Autorizada

**Definir os critérios para Classificação dos Provedores
(Complexidade X Serviços oferecidos)**

**Procedimentos relativos à homologação e
implementação**

Definir o perfil do profissional mediador (A confirmar)



Entidade Autorizada



- **Definição retirada da ICA 63-10** ESTAÇÕES PRESTADORAS DE SERVIÇOS DE TELECOMUNICAÇÕES E DE TRÁFEGO AÉREO - EPTA

Serão consideradas entidades autorizadas aquelas dedicadas à atividade aérea e que receberem autorização da União-COMAER-DECEA para operar uma EPTA, uma ETEX ou um EQI.

NOTA: As autorizações concedidas não poderão ser transferidas para outras entidades sem a devida autorização do DECEA, sob pena de serem suspensas, com a conseqüente interrupção do serviço prestado pela EPTA.

2.2.1 Para os efeitos da presente Instrução, são consideradas entidades dedicadas à atividade aérea:

- a) os operadores ou exploradores de aeronaves como definidos no artigo 123 do CBA;
- b) as entidades especializadas da administração federal indireta, vinculadas à União, que, para o desenvolvimento de suas atividades, necessitam das telecomunicações aeronáuticas a seu serviço;
- c) a administração aeroportuária local e o operador de aeródromo;
- d) os demais Comandos Militares; e
- e) os Governos Estaduais e Municipais que se proponham a implantar EPTA nos aeródromos situados em seus respectivos territórios, para apoiar as aeronaves que neles operam.

NOTAS:

- O planejamento dos tópicos apresentados pode ser alterado à critério da Administração.
- Os tópicos apresentados referem-se ao ambiente operacional N1C1, definido como: operação BVLOS até 400ft em espaço aéreo não-controlado cuja área de operação não tenha intersecção com Zona de Restrição de Voo (FRZ).

Entidade Autorizada



- **Retirado do CBA**

SEÇÃO II Da Exploração e do Explorador de Aeronave

Art. 122. Dá-se a exploração da aeronave quando uma pessoa física ou jurídica, proprietária ou não, a utiliza, legitimamente, por conta própria, com ou sem fins lucrativos.

Art. 123. Considera-se operador ou explorador de aeronave:

I - a pessoa natural ou jurídica prestadora de serviços aéreos; (Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022)

II - a pessoa natural ou jurídica que utilize aeronave, de sua propriedade ou de outrem, de forma direta ou por meio de prepostos, para a realização de operações que não configurem a prestação de serviços aéreos a terceiros; (Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022)

III - o fretador que reservou a condução técnica da aeronave, a direção e a autoridade sobre a tripulação;

IV - o arrendatário que adquiriu a condução técnica da aeronave arrendada e a autoridade sobre a tripulação.

Art. 124. Quando o nome do explorador estiver inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro, mediante qualquer contrato de utilização, exclui-se o proprietário da aeronave da responsabilidade inerente à exploração da mesma.

§ 1º O proprietário da aeronave será reputado explorador, até prova em contrário, se o nome deste não constar no Registro Aeronáutico Brasileiro.

§ 2º Provando-se, no caso do parágrafo anterior, que havia explorador, embora sem ter o seu nome inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro, haverá solidariedade do explorador e do proprietário por qualquer infração ou dano resultante da exploração da aeronave.

NOTAS:

- O planejamento dos tópicos apresentados pode ser alterado à critério da Administração.
- Os tópicos apresentados referem-se ao ambiente operacional N1C1, definido como: operação BVLOS até 400ft em espaço aéreo não-controlado cuja área de operação não tenha intersecção com Zona de Restrição de Voo (FRZ).



Classificação dos provedores



- Definir critérios para classificação dos provedores, aos moldes do preconizado na ICA 63-10;
- Como fazer a classificação?
Por número de serviços oferecidos ou por complexidade da operação (N1C1, N2C2, ...)?
- Exemplo do Framework U-Space no próximo slide.

NOTAS:

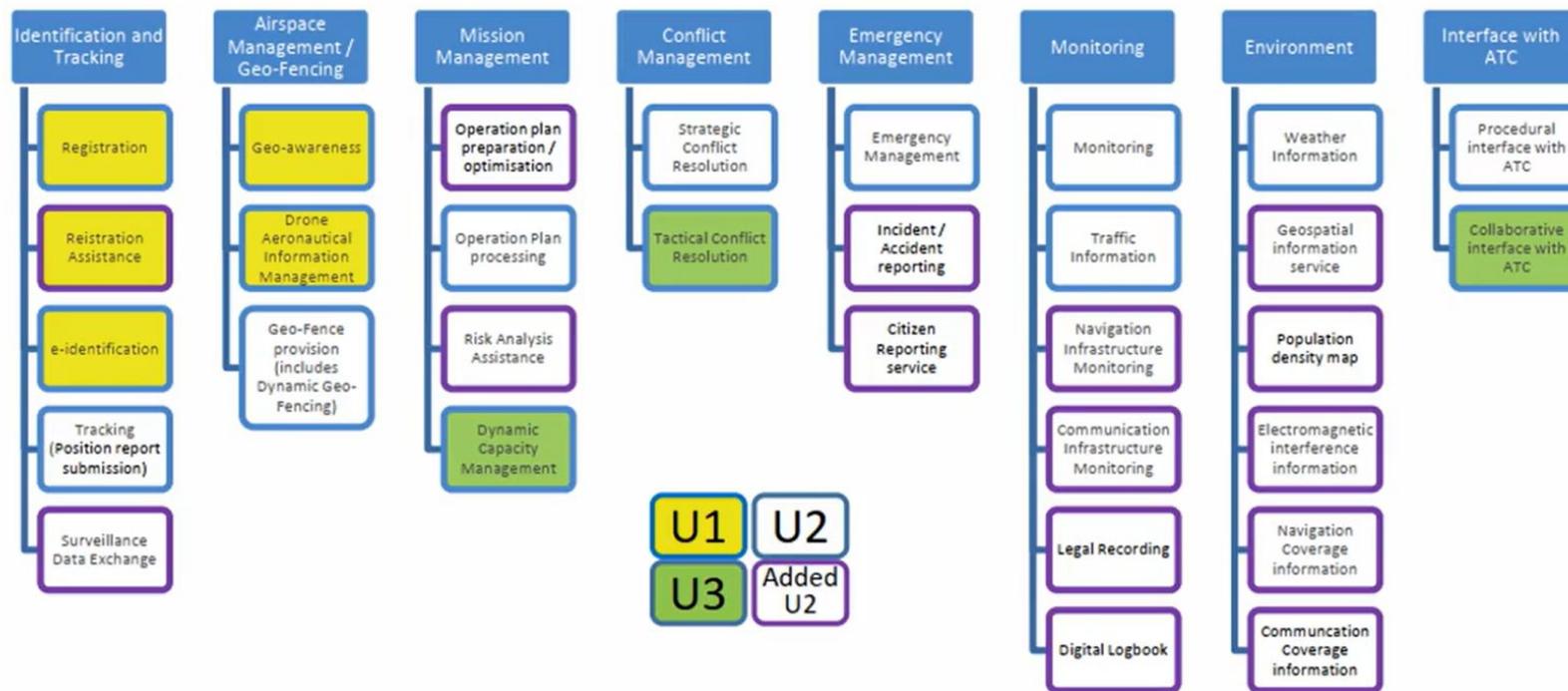
- O planejamento dos tópicos apresentados pode ser alterado à critério da Administração.
- Os tópicos apresentados referem-se ao ambiente operacional N1C1, definido como: operação BVLOS até 400ft em espaço aéreo não-controlado cuja área de operação não tenha intersecção com Zona de Restrição de Voo (FRZ).

Classificação dos provedores



U-space

Services and Supporting Infrastructure



H2020 SJU CORUS project, "U-space Concept of Operations", 3rd Edition, Brussels, Belgium, September 2019

NOTAS:

- O planeamento dos tópicos apresentados pode ser alterado à critério da Administração.
- Os tópicos apresentados referem-se ao ambiente operacional N1C1, definido como: operação BVLOS até 400ft em espaço aéreo não-controlado cuja área de operação não tenha intersecção com Zona de Restrição de Voo (FRZ).

Procedimentos relativos à homologação e implementação

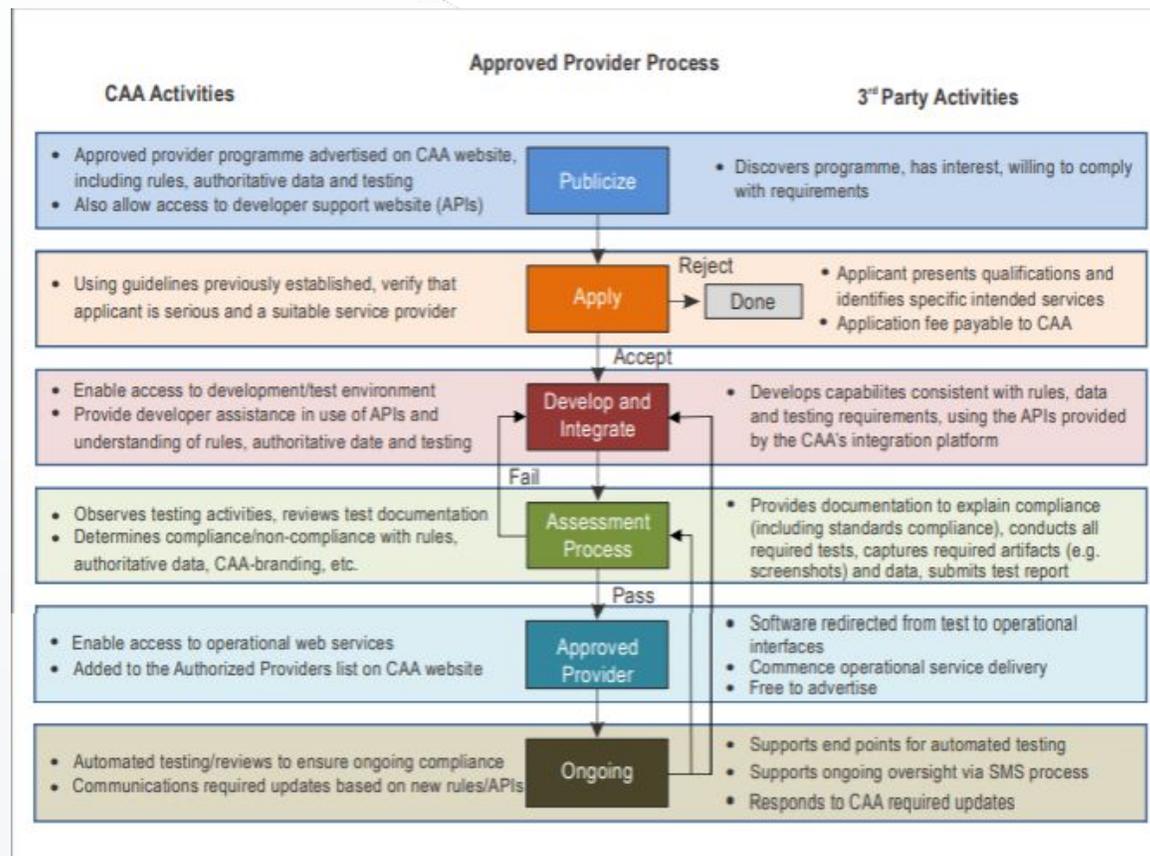


- Quais critérios adotar para efetivar a homologação e a implementação;
- Exemplo do UAM Framework da OACI como diretriz.

NOTAS:

- O planejamento dos tópicos apresentados pode ser alterado à critério da Administração.
- Os tópicos apresentados referem-se ao ambiente operacional N1C1, definido como: operação BVLOS até 400ft em espaço aéreo não-controlado cuja área de operação não tenha intersecção com Zona de Restrição de Voo (FRZ).

Procedimentos relativos à homologação e implementação



NOTAS:

- O planejamento dos tópicos apresentados pode ser alterado à critério da Administração.
- Os tópicos apresentados referem-se ao ambiente operacional N1C1, definido como: operação BVLOS até 400ft em espaço aéreo não-controlado cuja área de operação não tenha intersecção com Zona de Restrição de Voo (FRZ).

Perfil do profissional



NOTAS:

- O planejamento dos tópicos apresentados pode ser alterado à critério da Administração.
- Os tópicos apresentados referem-se ao ambiente operacional N1C1, definido como: operação BVLOS até 400ft em espaço aéreo não-controlado cuja área de operação não tenha intersecção com Zona de Restrição de Voo (FRZ).





Sugestões

