



GOVERNANÇA



GOVERNANÇA

Roteiro

- **Apresentação dos Cartões de Trabalho;**
- **Especificidades de cada tópico e**
 - Requisitos administrativos (GOV 06);
 - Aceitação pública (GOV 05);
 - Capacitação e Certificação (GOV 02 e 07) e
 - Monetização (GOV 01)
- **Sugestões**

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).



Governança

REQUISITOS ADMINISTRATIVOS

INTEGRAÇÃO

ACEITAÇÃO PÚBLICA

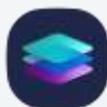
SUPERVISÃO

CAPACITAÇÃO E CERTIFICAÇÃO

LGPD

MONETIZAÇÃO

GESTÃO BR-UTM



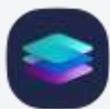
Governança

REQUISITOS ADMINISTRATIVOS



ACEITAÇÃO PÚBLICA

FUNDAMENTOS ADMINISTRATIVOS



Requisitos administrativos



- **Objetivo**

Definir os pressupostos - jurídicos e administrativos - mínimos de validade para que uma empresa possa ser aprovada como provedor UTM.

- **A razão para ser feito**

Definição de um candidato disponível a levar o projeto a cabo, evitando assim possíveis contratempos jurídicos, bem como os impactos gerais na empresa candidata.

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).

Requisitos administrativos

Pontos observados



- A gestão do espaço aéreo é de competência da FAB e da ANAC, dessa forma, para o estabelecimento de provedores UTM faz-se necessária a discussão da concessão desses serviços;
- Todo processo deverá ser guiado à luz da Lei 8.987, a qual dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, além de dispor outras providências.

Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.

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).



Requisitos administrativos



- **Problemas levantados**

- Em caso de falência, ou outros problemas jurídicos relacionados à empresa, como prosseguir com a seleção de outro provedor?
- Licitação ou autorização ?

Art. 174-A. Os serviços aéreos são considerados atividades econômicas de interesse público.

- **Sugestões**

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).

Requisitos administrativos

Entregáveis



- Estudo de impacto na participação de um processo licitatório ou possibilidade de contrato com o governo; e
- Apresentação, por meio do setor jurídico da empresa, de alternativas legais para o processo de concessão de exploração de serviço de navegação aérea.

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).



Aceitação pública

Pontos observados



- A aceitação pública é fator fundamental para implementação do Ecosistema UTM;
- Alguns pontos levantados, através de pesquisas do U-Space project, os quais precisam ser discutidos a fim de apresentar soluções cabíveis:
 - Poluição sonora e visual, segurança da população, privacidade, impacto no âmbito empregatício (job losses), problemas ambientais e acessibilidade para todas as camadas da sociedade;

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).



Aceitação pública

Related Services

- Identification service
- Registration service
- Tracking and location service
- Activity reporting Service



- **Objetivo**

Interagir com a população impactada a fim de sanar as principais dúvidas levantadas.

- **A razão para ser feito**

A implementação do BR-UTM trará diversas situações inusitadas as quais podem gerar dúvidas ou até insatisfações por parte da sociedade.

Dessa forma, entende-se que é necessário aumentar o nível de consciência da população a fim do projeto alcançar níveis adequados de aceitação.

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).



Aceitação pública

Entregáveis



- Desenho de pesquisa de aceitação pública;
- Material de conscientização da população (publicidade);

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).



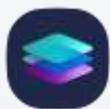
Governança

CAPACITAÇÃO E CERTIFICAÇÃO



MONETIZAÇÃO

PRINCÍPIOS OPERACIONAIS



Capacitação e certificação

Related Services

- Identification service
- Registration service
- Discovery Service



- **Objetivo**

Estabelecer um modelo de capacitação e certificação a fim de aumentar a cultura aeronáutica geral, que por consequência facilitará uma maior adesão ao modelo de negócio estabelecido.

- **A razão para ser feito**

Entende-se que é necessário reverter o quadro atual de baixa conscientização aeronáutica por parte da população em geral e de uma porção dos operadores.

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).

Capacitação e certificação

Pontos observados



- Atualmente a legislação não cobra uma capacitação específica dos Operadores UAS, mesmo que seu tratamento seja equiparado ao dos pilotos de aeronaves tripuladas. Por conta disso, muitos preferem seguir o caminho da informalidade.
- A falta de algum documento, carteira, habilitação ou qualquer outro que comprove a legitimidade do cidadão para operar o UA torna-se um empecilho para OSP, pois não é possível a identificação concreta e ágil da impropriedade normativa cometida

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).

Capacitação e certificação

Entregáveis



- ❑ Estudo dos impactos normativos nos processos de certificação e capacitação (DECEA e ANAC)

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).



Monetização

Related Services

- Activity reporting Service
- Airspace authorization service
- AIS
- Discovery Service
- Flight planning service
- Identification service
- Registration service



- **Objetivo**

Definir a forma de monetizar mais adequada ao modelo de negócio pretendido.

- **A razão para ser feito**

Normatização do modelo de negócio e tarifação adequada.

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).

Monetização

Pontos observados



- Embora entenda-se que os voos UAS devam ser tarifados a fim de manter a estrutura de gerenciamento e serviços disponibilizados, há necessidade de estabelecer a forma como isso será feito.
- Tarifação por voo?
- Cobrança de mensalidades para prestação dos serviços?
- Monetização Flexibilizada (de acordo com o grau de complexidade requerida pela operação)?
- Possibilidade de incremento gradativo, ou percentual, das tarifas aplicadas com a finalidade de fomentar e sustentar o setor durante a 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).



Monetização

Entregáveis



- Apresentação de um estudo com os custos operacionais e margem de lucro possível das operações;
- Possibilidade de cálculo do impacto da tarifação na operação e
- Alternativas de modelos de tarifação contendo justificativas e contábil.

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



Agradecemos a
participação de todos na
II Reunião do BR-UTM.

Pedimos que todos façam a avaliação do evento
acessando o link ou pelo QR code ao lado.



ou

<https://bit.ly/avaliacao-br-utm>