

Telecomunicações Aeronáuticas: natureza jurídica, regime regulatório e formas de delegação

Fernando Barbelli Feitosa

Universidad Autónoma de Campeche, Mexico

Email: barbelli9@gmail.com

Resumo

Este artigo tem por finalidade analisar a natureza jurídica das telecomunicações aeronáuticas e o poder-dever da União em promover sua delegação. Segue-se o método de abordagem descritivo e lógico-indutivo, inquirindo a estruturação do serviço no ordenamento pátrio e verificando sua conformação pragmática, para que se possa sugerir um modelo de delegação pertinente. Verifica-se que as telecomunicações aeronáuticas compõem tema muito pouco estudado no âmbito das ciências jurídicas. Enquanto serviço sob a tutela da União, integra elemento da navegação aérea, com intrínseca ligação à segurança aeroportuária, mas com elementos característicos de serviço de telecomunicação (art. 21, XI c/c XII, c da Constituição da República Federativa do Brasil). Considerando o comando legal que permite sua prestação por agentes públicos ou entes privados especializados (art. 47 c/c 48 e parágrafo único do Código Brasileiro de Aeronáutica), tal serviço deveria acompanhar a tendência de despublicização de aeroportos públicos, para ser objeto de delegação autônoma em vasta escala, com a devida definição da correta modalidade (concessão ou autorização). Finalmente, espera-se incentivar incursões jurídicas que explorem de maneira mais aprofundada o tema, além de sugerir uma política pública voltada para a privatização das Telecomunicações Aeronáuticas.

Palavras-chave: telecomunicações aeronáuticas, navegação aérea, serviço móvel aeronáutico, regulação, Brasil.



A. INTRODUCCIÓN

As telecomunicações aeronáuticas compõem importante parcela da navegação aérea no mundo. Representa o serviço de apoio e orientação ao transporte aéreo, que é gerido no âmbito das infraestruturas aeroportuárias. Dessa forma, o presente estudo busca definir o instituto, além de desvendar suas modalidades e características. Quer-se, ainda, perquirir a natureza jurídica de sua prestação em território brasileiro, com especial atenção à abertura desse mercado para universalização dos serviços de telecomunicações aeronáuticas que permita a ampliação segura do transporte aéreo. In lateres, há que se discutir ainda o compartilhamento da infraestrutura de telecomunicações com a aeronáutica brasileira, que se dá em primeiro nível de utilização nos aeroportos. Assim,

cuida-se de serviço de telecomunicações de interesse coletivo, quando apóia o desenvolvimento do serviço público de transporte aéreo de passageiros, de acordo com os termos do art. 175 do Código Brasileiro de Aeronáutica. Esse é o caso do Serviço Móvel Aeronáutico (SMA), destinado à comunicação entre controladores de tráfego e pilotos. Contudo, o SMA também pode representar serviço de interesse restrito, quando oferecido por estações de telecomunicação privadas e por aeródromos particulares na orientação das frotas de aeronaves privadas, quando recebe a denominação de Serviço Limitado Móvel Aeronáutico. Logo, o presente artigo se presta, em primeiro momento, a exercitar uma breve incursão histórica sobre as telecomunicações aeronáuticas e a esmiuçar o marco regulatório atual desse serviço, para que se possa entender seu domínio e regime de prestação. Chama a atenção o fato de sua gênese coincidir com a intervenção estatal na Panair do Brasil e o governo da época aproveitar a mão-de-obra que executava o serviço de segurança de vôo para compor a Telecomunicações Aeronáuticas S.A., organizando a primeira experiência pública nessa atividade. Isso significa que a tradição de aeronavegação pública no Brasil tem menos de sessenta anos.

Ato contínuo, busca-se descrever os elementos que integram esse serviço de telecomunicações aeronáuticas, bem como a responsabilidade por sua manutenção e expansão, a fim de se permitir uma mensuração do instituto em termos jurídicos. Em seguida, considerando o arcabouço normativo que cerca o tema, busca-se discutir a natureza e modalidades da outorga desse serviço, além de sua eventual vinculação à concessão da infraestrutura aeroportuária. Alfim, há que se ponderar sobre as modificações que podem ser realizadas no modelo atual em vista do vigente processo de privatização dos aeroportos. Vale adiantar, por hipótese, que, para que se materialize a política governamental acima anunciada, as telecomunicações aeronáuticas, quando representam serviço de interesse coletivo, por sua natureza, e para cumprimento do princípio da universalização e atualidade do serviço, devem se sujeitar a processo de privatização pontual, no qual sejam previstos significativos investimentos na sua rede. Ademais, enquanto infraestrutura parelha à aeroportuária, auxiliar e necessária ao bom desempenho dos aeródromos brasileiros, por coerência, há que se avaliar o necessário paralelismo que as formas de delegação devem manter no caso. A história das telecomunicações aeronáuticas no Brasil confunde-se com a formação de representativa empresa brasileira de aviação civil: a Panair do Brasil. A empresa, criada inicialmente por Ralph O'Neill, em 17 de março de 1927, sob a alcunha de NYRBA do Brasil, foi incorporada pela Pan American Airways, em 1930, e passou a desempenhar expressivo papel na prestação de serviços de transporte aéreo internacional (Saladino, 2005). Em 1946, a Panair foi a primeira empresa de aviação a atravessar o Atlântico rumo à Europa.1

Considerando a nascente indústria de serviços de transporte aéreo e a tímida infraestrutura brasileira de navegação aérea, a empresa teve de manter um estratégico Departamento de Proteção de Vôo e Comunicações. Com a suspensão das autorizações administrativas para as linhas nacionais e internacionais exploradas pela Panair do Brasil S.A., pelo despacho de 10 de fevereiro de 1964, essa mão-de-obra especializada em navegação aeronáutica restou disponível no mercado e sequer seria aproveitada, uma vez que a situação da referida empresa aérea acabou se resolvendo na decretação de sua falência, pelo Decreto-Lei nº 669, de 3 de julho de 1969.

Aproveitando esse “espólio” da Panair, a União constituiu uma empresa de economia mista denominada Telecomunicações Aeronáuticas Sociedade Anônima – TASA (Silva e Gonçalves, 2008), criada pelo Decreto-Lei nº 107, de 16 de janeiro de 1967 e aprovada e instalada pelo Decreto nº 65.451, de 17 de outubro de 1969. Seu estabelecimento representa o marco inicial para o sistema de proteção de vôo público, que antes ficava sob a responsabilidade de cada companhia aérea (Trigo, 2002). Como a TASA estava submetida ao Ministério da Aeronáutica, houve a migração do regime de prestação do privado para o público, bem como do civil para o militar (primordialmente). De acordo com a conformação constitucional, há que se classificar o instituto ora vislumbrado como serviço de telecomunicações para os fins de viabilização da navegação aérea, cuja exploração é disciplinada pela União sobre duplo viés regulatório. Isso significa que, considerando a descentralização de funções do Poder Público Federal, tanto a seara de telecomunicações quanto a de aviação civil terão ascendência regulatória sobre o referido serviço. Cabe ressaltar que essa previsão constitucional tem reflexos diretos no poder normativo das agências reguladoras (Cuéllar, 2001) que se relacionam a essas atribuições constitucionais.

B. REVISIÓN DE LA LITERATURA

Consoante a indicação normativa, as telecomunicações aeronáuticas representam atividade inclusa no Sistema de Proteção de Vôo, que, em conjunto com os auxílios da navegação aérea, dá suporte à regularidade, segurança e eficiência do fluxo de tráfego no espaço aéreo. Importante posicionar que o parágrafo único, acima transcrito, abriu a primeira possibilidade de exploração privada desse serviço, desde sua publicização em 1967, como lembra Campos (2008). Essa regra viria a ser ratificada pela Carta Constitucional de 1988, que disciplinou a delegação de serviços dessa natureza por autorização, permissão ou concessão, conforme a essencialidade da prestação. Nesse patamar, classificam-se as telecomunicações aeronáuticas em prestações diversas,

conforme o art. 48 do CBA: uma por telefonia fixa (fixo aeronáutico); uma por radiodifusão (radiodifusão aeronáutica); duas por telefonia móvel (móvel aeronáutico e móvel aeronáutico por satélite); e duas por radionavegação (radionavegação aeronáutica e radionavegação aeronáutica por satélite). A norma estipula as possíveis modalidades de telecomunicações aeronáuticas, que devem ser utilizadas conforme a necessidade da malha aeroviária e a capacidade e possibilidade das instalações aeroportuárias. Ou seja, as tecnologias são adaptáveis de acordo com a infraestrutura de que se dispõe na localidade do país que se requer o serviço.

Conforme esclarece Pacheco, as telecomunicações aeronáuticas consubstanciam-se em atividade de proteção do voo, com tripla interface: Departamento de Controle do Espaço Aéreo do Comando da Aeronáutica e INFRAERO (durante as rotas aéreas), INFRAERO (nos aeroportos) e estações privadas. Isso norteia, inclusive, os níveis de serviço que são prestados, pois aqueles voltados ao transporte aéreo público detêm nível de exigência diferenciado em relação aos serviços de telecomunicação voltados para a aviação particular. Insta reconhecer que, em relação à operação do serviço, a regra de exploração não foi recepcionada pela Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Com efeito, tendo em vista a extinção do Ministério da Aeronáutica, parte dessa exploração direta passou a ser exercida pelo Ministério da Defesa, via DECEA. A propósito, não se pode perder de vista que as telecomunicações aeronáuticas, apesar de auxiliares ao Sistema de Proteção de Voo, por definição se subsumem ao conceito de serviço de telecomunicações, por compor conjunto de atividades que possibilita a oferta de telecomunicação, entendida a atividade de transmissão, emissão ou recepção, por fio, radioeletricidade, meios ópticos ou qualquer outro processo eletromagnético, de símbolos, caracteres, sinais, escritos, imagens, sons ou informações de qualquer natureza (art. 60, caput, e § 1º da Lei Federal nº 9.472/1997). Essa natureza, nesse caso, acaba por alocar o serviço enquanto atividade de telecomunicações de apoio, devendo seguir a essencialidade da atividade de aviação civil à qual se presta. Dessa maneira, considerando-se tratar de serviço eminentemente de telecomunicações, a regência de sua outorga deve ser examinada nos termos da Lei Federal nº 9.472, de 16 de julho de 1997, que dispõe sobre a organização dos serviços de telecomunicações. Nesse aspecto, pelo princípio da *lex specialis derogat legi generali*, somente segundo a referida lei se está autorizado a produzir interpretação abalizada que identifique o regime de outorga das telecomunicações aeronáuticas – consultadas as autoridades de aviação civil pertinentes ao processo.

O dispositivo enunciado revela, de maneira direta, que a responsabilidade pela emissão ou extinção da licença referente às estações de comunicação não dependerá

exclusivamente da entidade reguladora das telecomunicações, mas também dos entes atrelados à aviação civil, confirmando a premissa acima mencionada. Essa tutela processual administrativa denota a importância de uma análise plural acerca do tema, que envolva domínios aparentemente distintos de conhecimento técnico. Disso se depreende, ainda que de forma indireta, que o referido artigo força o intérprete da norma jurídica a questionar qual a classificação adequada, na disciplina da Lei Federal nº 9.472/97, para as atividades que envolvem as telecomunicações aeronáuticas. Essa indicação, que torna clara a composição heterogênea do marco regulatório que se perquiria, partindo da Constituição da República Federativa do Brasil e ecoando tanto no CBA, quanto na LGT, dá o tom para a problematização da natureza do serviço que ora se discute. Vale então, de forma geral, antecipando a designação técnica dos institutos, expor que, para os fins da presente análise, o foco deste estudo recai sobre o Serviço Móvel Aeronáutico (SMA), estabelecido entre as estações de telecomunicações e os pilotos, que, se voltado ao transporte aéreo público, terá características de interesse coletivo, mas se direcionado ao transporte aéreo privado, comportará alcunha de interesse restrito.

Consoante normatizado, achou por bem o legislador em bipartir o serviço de telecomunicações sob as formas de prestação pública e privada. Caso seja pública, deve sujeitar-se a concessão ou permissão; caso privada. Para direcionar essa questão, o art. 64 da LGT anuncia que comportam o regime público os serviços de interesse coletivo, nos quais a União garanta sua existência, universalização e continuidade. Seu parágrafo único inclui, expressamente, entre esse rol não enunciado, as diversas modalidades de serviço telefônico fixo comutado. Não obstante, há espaço para a inclusão de outras prestações, não expressas, que cabem no conceito de interesse público. Voltando os olhos à configuração do regime de prestação das telecomunicações aeronáuticas, temos pré-fixado tratar-se de serviço de interesse coletivo, no caso de transporte aéreo público (art. 175 do CBA) – como dito, modalidade de telecomunicação que se orienta pela essencialidade ao serviço que suporta. Nesse gancho, importa perceber que, até pelas evidências históricas, a União tem assegurado a sua existência e continuidade – sobretudo quando se considera que, desde sua publicização, manteve o serviço sob prestação direta ou atrelado a empresas públicas, subjugadas ao Ministério da Aeronáutica ou Defesa. Mas de outra forma também não poderia ser, considerada a sua essencialidade para a proteção dos vôos. Apesar de a universalização não representar o foco central regulatório para esse serviço, observa-se ser intrínseca essa necessidade para a manutenção e crescimento do transporte aéreo do país, que encontra sua regularidade geminada à sua pontualidade, o que é inviável sem um sistema de navegação aérea

confiável, que há de se apoiar em um serviço de telecomunicações universal e contínuo. Disso se depreende a obrigatoriedade de a União viabilizar a ampliação do serviço para o caso do serviço público de transporte aéreo de passageiros, conforme a disciplina do art. 175 do CBA.

A partir dessa dedução, pode-se afirmar que parcela das telecomunicações aeronáuticas, em seu bojo, estaria sujeita à prestação jurídica em regime público. Em razão disso, admite-se que, para os fins de proteção de vôos e segurança aeronáutica, destinados ao transporte aéreo público, o regime do serviço de telecomunicações aeronáuticas deve se sujeitar à outorga por concessão ou permissão. Por outro lado, as prestações voltadas para os serviços aéreos privados estariam sujeitas à autorização. Essa interpretação se justifica, inclusive, face ao § 1º do art. 8º da Lei nº 6.009/73, acima transcrito. Ressalte-se que ora não se afirma que se cuida de serviço público strictu sensu, a ponto de contestar o Decreto que permitiu a incorporação da TASA INFRAERO, elemento que pouco afeta os rumos do presente trabalho que busca investigar, em última análise, o regime da outorga desses serviços de telecomunicações. Contudo, é forçoso admitir, ao menos, que se cuida de serviço de interesse coletivo. Na linha do que foi comentado, verifica-se que o regime público de prestação do serviço sob estudo atrela-se ao transporte aéreo público, da mesma forma que o regime privado corresponde ao transporte particular. Nesse caso, a aplicação do art. 66 será adotado in totum, para se garantir a continuidade do serviço. Para encerrar esse âmbito de discussão, cabe lembrar que o regime de exploração atual não restou afetado pela disciplina da LGT, com fundamento no comando constitucional que manteve as outorgas em vigor. Enfatize-se que a designação concessões há que ser entendida como delegação lato sensu, considerada a disciplina peculiar de exploração de cada serviço antes da Lei Geral de Telecomunicações.

C. MÉTODO

Interessante ainda comentar que a ANATEL vem discutindo a abertura de frequências para o Serviço Limitado Móvel Especializado, do qual o Aeronáutico e o Marítimo fazem parte, como se vislumbra na Consulta Pública nº 18, de 8 de maio de 2009, disposta no sítio eletrônico daquela Agência, com vistas a ampliar as possibilidades da emissão de autorização para a execução dos serviços e para o licenciamento de estações transmissoras de radiocomunicação voltadas a frotas próprias. Por sua vez, a AFTN tem viés para a aviação internacional, integrando os órgãos de controle aéreo brasileiros com os dos países vizinhos, para viabilizar a transferência de tráfego aéreo e

as mensagens de cunho operacional. A AFTN representa a rede internacional de telecomunicações integrada pelos órgãos de controle de vôos de diferentes países fronteiriços, essencial para a transferência segura do tráfego aéreo. Em termos conceituais, representa dever desses órgãos situados nos países de origem entregar o fluxo das aeronaves aos países de destino. Faz-se, portanto, fundamental para a troca de mensagens operacionais, em especial relacionadas ao destino das aeronaves, às condições climáticas e de operação dos aeródromos, tráfego nas aerovias e a coordenação dos centros de controle, entre outras funcionalidades. Sua malha é extensa e capilarizada, permitindo que as aeronaves possam viajar para diversos destinos.

Ainda sobre a rede internacional de telecomunicações aeronáuticas, consoante notícia o sítio eletrônico do DECEA, criou-se, em 1993, pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) um grupo para estudar, identificar e elaborar, com vistas às inovações tecnológicas, novos conceitos para as telecomunicações e navegação aérea, denominado Comitê Future Air Navigation Systems (FANS). A grande contribuição desse grupo foi o conceito de Communications, Navigation and Surveillance/Air Traffic Management (CNS/ATM), pelo que se identificaram dois temas essenciais para a navegação aérea: o uso intensivo de comunicação de dados e o emprego de sistemas baseados em satélites, que mais tarde evoluiria para a navegação por GPS. Na esfera técnica, as telecomunicações aeronáuticas são regidas pelo Anexo 10 da Convenção Internacional para a Aviação Civil. Nessa convenção, foi também criada a Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), para desempenhar o papel de organizador e atualizador dessas normas.

No Brasil, a matéria foi disciplinada pela Portaria DECEA nº 54/DGCEA, de 4 de março de 2008, que aprovou a edição do Manual que estabelece as normas e os procedimentos de telecomunicações no âmbito do Comando da Aeronáutica (MCA 102-7) e pela Portaria DECEA nº 9/SDOP, de 16 de abril de 2012 (ICA 63-10), que aprova a reedição da instrução que estabelece as normas e procedimentos para a implantação, homologação, ativação, operação, fiscalização, controle e desativação de Estações Prestadoras de Serviços de Telecomunicações e de Tráfego Aéreo (EPTA). Essas normas descrevem os padrões de comunicação e a utilização das redes de telecomunicações, as formas da operação e da utilização das Telecomunicações Aeronáuticas, consoante o Anexo 10 da OACI, bem como as regras para o estabelecimento e funcionamento de uma EPTA. Na área das telecomunicações, a regulamentação da Licença de Estação de Aeronave foi exercida pela Instrução Interna DENTEL nº 6/88, de 27 de dezembro de 1988, que estabeleceu os procedimentos para análise de pedidos e expedição. Com o advento do art. 162, § 3º da LGT, a Agência Nacional de Telecomunicações (ANATEL)

passou a partilhar esse processo de autorização e licença das referidas estações com a autoridade reguladora aeronáutica, que passou a ser a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), a partir de 2005. Por esse sistema normativo, os interessados em prestar o serviço se estruturam de acordo com as normas aeronáuticas e solicitam a sua faixa de frequência conforme a regulamentação das telecomunicações, o que assevera a natureza mista do instituto. Daí a atuação conjunta das Agências de Aviação Civil e Telecomunicações. Por sua vez, a fiscalização resta compartilhada entre os entes. Ultrapassados os procedimentos para obtenção da frequência das faixas de telecomunicações para as aeronaves, vale ainda mencionar que algumas normas são essenciais para o gerenciamento do espaço aéreo. São essas normas que tratam dos espaços aéreos condicionados, da implantação dos órgãos de comunicação, do sistema de pouso por instrumentos e das regras do ar e do serviço de navegação aérea.

Dessa forma, a AIP-Brasil ENR 5.1 classifica as áreas condicionadas em restritas, perigosas e proibidas, listando todos os locais nos quais existe essa limitação de tráfego e indicando seus limites inferiores, superiores e laterais, que é a forma pela qual se dimensiona uma região no espaço. Nessas localidades, o serviço de telecomunicações é provido, a rigor, pelo DECEA para aeronaves militares. Outra norma que merece menção é a ICA 63-18, aprovada pela Portaria DECEA/DGCEA nº 69, de 18 de abril de 2006, que trata da implantação dos órgãos de telecomunicação e auxílio à navegação aérea. A referida instrução fornece os parâmetros para a instalação de equipamentos de telecomunicações, elencando critérios e prioridades para sua alocação. Vale comentar que o procedimento de pouso por instrumentos rege-se pela ICA 100-16, aprovada pela Portaria DECEA nº 213/NOR1, de 1º de setembro de 2011. Cabe ênfase, ainda, à ICA 100-12, aprovada pela Portaria DECEA/SDOP nº 5, de 27 de fevereiro de 2009, que disciplina as regras do ar e da navegação aérea. Essa interessante norma baliza a navegação aérea e a interação das aeronaves com os agentes que orientam o voo e se faz essencial para a atividade que ora se comenta. A dinâmica das telecomunicações aeronáuticas é decisiva para a produção do transporte aéreo. Destarte, seguindo as orientações da ICA 100-12 acima mencionada, faz-se imprescindível para o presente estudo a descrição dessa atividade. É possível expor o papel das telecomunicações para o transporte aéreo, com ênfase em cada uma das etapas em que o serviço é utilizado para viabilizar a navegação aérea. Previamente, cumpre explicar, conforme esclarece a ICA 63-18, que existem quatro órgãos que prestam o serviço de tráfego aéreo (ATS): a Estação de Telecomunicações Aeronáuticas (RADIO), a Torre de Controle de Aeródromo (TWR), o Controle de Aproximação (APP) e o Centro de Controle de Área (ACC). Todos esses órgãos interagem

com a aeronave, da origem ao destino de seu percurso, restando importante salientar que tem cobertura diferenciada de telecomunicações sobre a área.

A produção da atividade de telecomunicação aeronáutica tem um pré-requisito na aprovação pelo Sistema de Informação Aeronáutico (AIS) do plano de vôo da aeronave. Essa aeronave já apresentou para a aprovação dos órgãos reguladores (ANAC e DECEA) um plano de vôo, no qual, segundo as rotas aeronáuticas, detalha seu caminho e pontos de parada. Para fins de navegação aérea, compete ao DECEA, pelo D-GNA aprovar esse plano (Ministério da Defesa, 2011b). Com essa regra pré-estabelecida, estará apto o piloto a iniciar sua operação de transporte aéreo. Ainda com a aeronave desligada, deve se comunicar com a torre do aeródromo. A TWR tem três funções precípuas: autorizar o tráfego inicial, exercer o controle de solo e liberar a decolagem. Nesse primeiro momento, o comandante da aeronave pede autorização para seguir a rota conforme o plano de vôo pré-aprovado. Somente após esse procedimento poderá ligar a sua aeronave.

D. CONCLUSIÓN

O presente estudo se propôs a exercitar uma incursão sobre as telecomunicações aeronáuticas para a promoção de estudo jurídico sobre o instituto, que pudesse analisá-lo com vistas a entender seu funcionamento e justificar o dever do Estado em promover a delegação da infraestrutura necessária ao serviço para que se viabilize sua atualidade e universalização. Nesse caminho foi possível apurar que as telecomunicações aeronáuticas podem representar tanto serviço de interesse coletivo, quando apóiam a execução de serviços aéreos públicos, quanto serviço de interesse restrito, quando se dedicam aos serviços aéreos privados, nos termos do Código Brasileiro de Aeronáutica. Assumiu-se que, a despeito da cobertura de todo território nacional pela atual estrutura pública brasileiro, caso o Programa de Investimentos em Logística em Aeroportos seja bem sucedido, o tráfego aéreo poderá se ampliar em níveis maiores que a capacidade quantitativa de prestação do serviço, hoje exercido pela Infraero e, principalmente, pelo DECEA. Dessa forma, a fim de que se garanta uma ampliação segura do transporte aéreo, faz-se necessário a outorga dos serviços de telecomunicações aeronáuticas, que sejam suficientes para dar vazão a essa potencial demanda que se delineia, partindo-se do pressuposto da expansão específica no Serviço Móvel Aeronáutico. Destarte, consideradas as premissas constitucionais e legais que cercam as telecomunicações aeronáuticas, para que se possa garantir a expansão do serviço de transporte aéreo, seria essencial a universalização da capacidade da prestação e atualidade do serviço de telecomunicações aeronáuticas. Esta deverá se dar por concessão, no caso da outorga de

infraestruturas de telecomunicações que prestem serviços para o transporte aéreo público e autorização, no caso das que forneçam apoio para os serviços aéreos privados.

REFERENCIAS

1. ALMEIDA, Tati et all (2009). Confecção de Carta Especial Aeronáutica de Pilotagem utilizando dados de sensoriamento: estudo de caso Carta Vila Sumuru, NB-20-Z-D. Anais XIV Simpósio Brasileiro de Sensoriamento Remoto, Natal, Brasil, 25-30 abril 2009, INPE, p. 1715-1722.
2. CAMPOS, Marcelo Brederodes (2008). A prestação dos serviços de telecomunicações e tráfego aéreo por entidades públicas ou privadas no SISCEAB tem um nome: EPTA. Aeroespaco – Informativo do Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA, Notícias - Ano 5 - nº 31, 12-14.
3. ICAO – International Civil Aviation Organization (2003). Aeronautical Telecommunications: Communication Procedures including those with PANS status - Annex 10 to the Convention on International Civil Aviation, Montreal, Canada.
4. CUÉLLAR, Leila (2001). As Agências Reguladoras e seu Poder Normativo. Dialética, São Paulo.
5. MINISTÉRIO DA DEFESA (2006). Critérios de Implantação de Órgãos ATS e de Auxílios à Navegação Aérea– ICA 63-18, Brasília.
6. MINISTÉRIO DA DEFESA (2008). Manual de Telecomunicações do Comando da Aeronáutica – MCA 102-7, Brasília.
7. MINISTÉRIO DA DEFESA (2009). Regras do Ar e Serviços de Tráfego Aéreo – MCA 102-12, Brasília.
8. MINISTÉRIO DA DEFESA (2010). O Controle do Espaço Aéreo: principais atividades, Brasília.
9. MINISTÉRIO DA DEFESA (2011). Sistema de Pouso por Instrumentos (ILS) – ICA 100-16, Brasília.
10. MINISTÉRIO DA DEFESA (2011b). Regimento Interno do Departamento de Controle do Espaço Aéreo – RICA 20-1, Brasília.
11. MINISTÉRIO DA DEFESA (2012). Estações Prestadoras de Serviços de Telecomunicações e de Tráfego Aéreo - EPTA – ICA 63-10, Brasília.
12. PACHECO, José da Silva (2006). Comentários ao Código Brasileiro de Aeronáutica. 4ª. ed. rev. e atual., Forense, Rio de Janeiro.