
A IMPORTÂNCIA DOS ANEXOS DA CONVENÇÃO DE CHICAGO PARA A AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL: UMA ANÁLISE DOS ANEXOS 17 E 19

Marcello Guedes Virissimo¹

1 marcello.guedes@anac.gov.br

RESUMO: Os Anexos 17 e 19 da Convenção de Chicago desempenham papel crucial na segurança da aviação civil internacional, abordando os aspectos de *security* e *safety*, respectivamente. Este artigo analisa a importância desses anexos no contexto da aviação internacional, destacando suas contribuições para a harmonização de normas e práticas globais. Discute-se as sinergias e desafios existentes entre *safety* e *security*, apresentando exemplos práticos e estudos de caso. Ademais, exploram-se as dificuldades e soluções para a implementação eficaz dessas medidas, incluindo referências à legislação nacional e internacional pertinente.

Palavras Chave: 1. Anexos da Convenção de Chicago. 2. Safety. 3. Security. 4. Aviação Civil. 5. Segurança Operacional.

THE IMPORTANCE OF THE CHICAGO CONVENTION ANNEXES FOR INTERNATIONAL CIVIL AVIATION: AN ANALYSIS OF ANNEXES 17 AND 19

ABSTRACT: Annexes 17 and 19 of the Chicago Convention play a crucial role in international civil aviation safety, addressing aspects of security and safety, respectively. This article analyzes the importance of these annexes in the context of international aviation, highlighting their contributions to the harmonization of global standards and practices. It discusses the synergies and challenges between safety and security, presenting practical examples and case studies. Furthermore, it explores the difficulties and solutions for the effective implementation of these measures, including references to relevant national and international legislation.

Key words: 1. Chicago Convention Annexes. 2. Safety. 3. Security. 4. Civil Aviation. 5. Operational Safety.

Citação: Virissimo, MG. (2025) A importância dos anexos da Convenção de Chicago para a aviação civil internacional: uma análise dos anexos 17 e 19. *Revista Conexão Sipaer*, Vol. 15, N°. 1, pp. 42-47.

1 INTRODUÇÃO

A aviação civil internacional é fundamental para a conectividade global, impulsionando o desenvolvimento econômico, social e cultural das nações. Desde a assinatura da Convenção de Chicago em 1944, que estabeleceu a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), busca-se a harmonização de normas e práticas para garantir a segurança, regularidade e eficiência do transporte aéreo (BARTSCH, 2018). Conforme Dempsey (2008, p. 3), "a Convenção de Chicago é o alicerce do direito aeronáutico internacional, proporcionando uma estrutura para a cooperação entre os Estados na promoção da segurança e eficiência da aviação"

Os Anexos à Convenção de Chicago detalham Padrões e Práticas Recomendadas (*SARPs*) que os Estados signatários devem implementar. Dentre os 19 anexos existentes, os Anexos 17 e 19 destacam-se por abordarem diretamente questões de segurança, nos aspectos de *security* e *safety*, respectivamente. Segundo Sweet (2008), o Anexo 17 foi adotado em 1974 para tratar da proteção contra atos de interferência ilícita, enquanto o Anexo 19, estabelecido em 2013, foca na gestão proativa da segurança operacional, visando reduzir riscos e prevenir acidentes.

Este artigo tem como objetivo analisar a importância dos Anexos 17 e 19 da Convenção de Chicago no contexto da aviação civil internacional. Para tanto, serão discutidas as contribuições desses anexos para a harmonização de normas e práticas globais, bem como as sinergias e desafios existentes entre *safety* e *security*. Serão apresentados exemplos práticos, estudos de caso e referências à legislação nacional e internacional pertinente, além das dificuldades e soluções para a implementação eficaz dessas medidas no combate a ameaças emergentes e no fortalecimento da segurança operacional.

2 DESENVOLVIMENTO

2.1 O ANEXO 17: SEGURANÇA CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA (*SECURITY*)

Na década de 1960, a aviação civil tornou-se alvo frequente de sequestros, sabotagens e outros atos de interferência ilícita, evidenciando vulnerabilidades significativas na segurança do setor (ABEYRATNE, 2010). Em resposta a essas ameaças, a OACI adotou o Anexo 17, "Security — Proteção da Aviação Civil Internacional contra Atos de Interferência Ilícita", que estabelece medidas e procedimentos para fortalecer a segurança da aviação (SWEET, 2008; ABEYRATNE, 2018).

Conforme Price e Forrest (2016), a implementação do Anexo 17 foi fundamental para estabelecer um conjunto abrangente de medidas preventivas, envolvendo desde inspeções de segurança até o desenvolvimento de uma cultura de segurança entre

funcionários e passageiros. Essas medidas incluem a inspeção de bagagens, o controle de acesso às áreas restritas dos aeroportos e a verificação de antecedentes do pessoal envolvido nas operações aeroportuárias.

No contexto nacional, o Brasil, como Estado signatário da Convenção de Chicago, incorporou as diretrizes do Anexo 17 por meio do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC), instituído pelo Decreto nº 11.195, de 8 de setembro de 2022 (BRASIL, 2022). Este programa estabelece as responsabilidades dos órgãos e entidades envolvidos na segurança da aviação civil, alinhando-se aos padrões internacionais.

Um dos principais desafios para a implementação do Anexo 17 é a constante evolução das ameaças à segurança da aviação. Com o advento de novas tecnologias, como veículos aéreos não tripulados (drones), e o aumento da complexidade dos ataques cibernéticos, torna-se necessário que as medidas de segurança também evoluam para garantir a proteção do setor (ABEYRATNE, 2018). O Regulamento Brasileiro da Aviação Civil Especial nº 94, de 3 de abril de 2023, da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), estabelece os requisitos gerais para aeronaves não tripuladas de uso civil (BRASIL, 2023a).

Segundo Bartsch (2018), a colaboração internacional e o compartilhamento de informações são fundamentais para enfrentar essas ameaças, pois os ataques à segurança da aviação não respeitam fronteiras nacionais. A Resolução A37-17 da Assembleia da OACI incentiva os Estados membros a fortalecerem a cooperação no âmbito da segurança da aviação civil (OACI, 2010).

Além disso, a implementação de medidas de *security* pode impactar operações aeroportuárias, exigindo investimentos em infraestrutura e treinamento de pessoal. Conforme apontado por Blalock, Kadiyali e Simon (2007), após os ataques de 11 de setembro de 2001, houve um aumento significativo nos custos operacionais das companhias aéreas devido às novas exigências de segurança.

2.2 DESAFIOS TECNOLÓGICOS E LEGAIS

A rápida evolução tecnológica apresenta desafios significativos para a segurança da aviação. A proliferação de drones, por exemplo, representa um risco potencial para a segurança das aeronaves. Incidentes como o fechamento temporário do Aeroporto de Gatwick, em 2018, devido à presença de drones não autorizados, evidenciam a necessidade de regulamentação e controle (CAA, 2018).

No Brasil, a regulamentação do uso de drones pela ANAC busca mitigar esses riscos, mas a aplicação prática dessas normas enfrenta desafios, como a fiscalização efetiva e a conscientização dos operadores (BRASIL, 2018). Além disso, a crescente ameaça cibernética requer atenção especial. A Resolução ANAC nº 458, de 20 de dezembro de 2017, regulamenta o uso de sistemas informatizados para registro e guarda de informações por regulados da ANAC, mas a implementação dessas medidas exige investimentos significativos e atualização constante (BRASIL, 2017).

2.3 O ANEXO 19: GESTÃO DA SEGURANÇA OPERACIONAL (SAFETY)

O Anexo 19 introduziu uma abordagem sistemática para a gestão da segurança operacional na aviação civil, promovendo a gestão proativa de riscos. De acordo com Bartsch (2018), o Anexo 19 visa garantir que as operações aéreas sejam realizadas dentro dos mais altos padrões de segurança, priorizando a prevenção de acidentes e incidentes.

Abeyratne (2018) destaca que a gestão da segurança é essencial para assegurar que os Estados membros da OACI implementem Programas Estatais de Segurança (SSP), que proporcionam uma estrutura para identificar perigos, avaliar riscos e propor medidas mitigadoras. No Brasil, o Programa Estadual de Segurança Operacional da Aviação Civil (PSO-BR) foi instituído pela Portaria Conjunta nº 2, de 1º de novembro de 2018, em conformidade com o Anexo 19 (BRASIL, 2018).

O Anexo 19 também enfatiza a necessidade de uma abordagem baseada em evidências, utilizando dados coletados por meio de sistemas de relatório de ocorrências e investigações de incidentes para identificar tendências e desenvolver ações preventivas. A Lei nº 12.970, de 8 de maio de 2014, dispõe sobre a investigação de acidentes aeronáuticos no Brasil, reforçando a importância da coleta e análise de dados para o aprimoramento da segurança operacional (BRASIL, 2014).

A coleta e análise de dados desempenham um papel vital no aprimoramento da segurança operacional, permitindo a identificação de vulnerabilidades antes que resultem em acidentes (VIRÍSSIMO; FERREIRA, 2023). A Resolução ANAC nº 372, de 15 de dezembro de 2015, estabelecia requisitos para o Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO). Atualmente, esses requisitos estão detalhados nos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil (RBAC) específicos para cada tipo de provedor de serviços de aviação civil, em conformidade com o Anexo 19 (BRASIL, 2015).

2.4 CULTURA DE SEGURANÇA E FATORES HUMANOS

A promoção de uma cultura de segurança é essencial para a efetividade do Anexo 19. Segundo Reason (1997), uma cultura de segurança sólida envolve compromisso organizacional, comunicação aberta e aprendizado contínuo. No contexto da aviação, isso significa incentivar a notificação de incidentes sem medo de punição, permitindo que as organizações aprendam com os erros e implementem melhorias.

Os fatores humanos também desempenham um papel crítico na segurança operacional. Estudos indicam que a fadiga dos pilotos, a pressão por desempenho e a comunicação inadequada podem contribuir para acidentes (HELMREICH; MERRITT,

1998). Políticas que abordem esses fatores, como regulamentos sobre horas de voo e programas de treinamento em habilidades não técnicas, são fundamentais para fortalecer a *safety* na aviação.

2.5 SINERGIAS E TENSÕES ENTRE *SAFETY* E *SECURITY*

Embora *safety* e *security* sejam frequentemente tratados como conceitos separados, existem interseções significativas entre eles que precisam ser consideradas para a gestão eficaz da segurança na aviação. Conforme Viríssimo e Ferreira (2023), a coexistência dessas duas abordagens sem uma reflexão cuidadosa sobre suas inter-relações pode levar a lacunas na proteção geral do setor.

Pettersen e Bjørnskau (2014) argumentam que a introdução de novas regulações de segurança após os ataques de 11 de setembro de 2001 criou desafios organizacionais, como mudanças na comunicação e no compartilhamento de informações entre os atores da aviação. Essas dificuldades indicam a necessidade de integração entre *safety* e *security* para evitar vulnerabilidades no sistema (BIEDER; GOULD, 2020).

A integração entre *safety* e *security* é desafiadora devido às diferenças em suas abordagens. Enquanto o *safety* visa a prevenção de acidentes através da análise de riscos operacionais e do aprendizado com eventos passados, o *security* está focado em evitar ameaças intencionais e responder rapidamente a situações de crise. Essa diferença de foco pode gerar tensões, especialmente quanto à implementação de medidas que possam impactar ambos os aspectos.

Por exemplo, medidas de *security* mais rígidas, como inspeções de segurança mais demoradas, podem afetar os tempos de resposta em situações de emergência, impactando a *safety* (WELLS; YOUNG, 2019).

Por outro lado, cabe ilustrar que embora o foco principal do controle de acesso seja o *security* (proteção contra atos ilícitos), a sua implementação eficaz resulta em um benefício direto para o *safety* (segurança operacional). Autores como Price e Forrest (2016) detalham a importância do controle de acesso a áreas restritas como uma medida fundamental para a segurança da aviação. Ao garantir que apenas pessoal autorizado e devidamente credenciado, que se presume treinado e ciente dos riscos operacionais, possa entrar em pátios, pistas e áreas de manutenção, o sistema de controle de acesso atua como uma barreira que previne não apenas atos maliciosos *security*, mas também a presença de indivíduos não qualificados que poderiam, por desconhecimento, causar acidentes operacionais *safety*.

Portanto, é necessário equilibrar as exigências de *security* com a necessidade de manter operações seguras e eficientes.

No âmbito internacional, o Doc 1004 - Plano Global de Segurança da Aviação da OACI incentiva os Estados a adotarem abordagens integradas de gestão da segurança que considerem tanto *safety* quanto *security* (OACI, 2022). No Brasil, a ANAC promoveu, por meio da Instrução Suplementar IS nº 119-002D, diretrizes para a integração entre os sistemas de gerenciamento de segurança operacional e de segurança da aviação civil contra atos ilícitos (BRASIL, 2012).

Bieder e Gould (2020) sugerem que uma solução para superar essas tensões é a criação de uma cultura organizacional que valorize igualmente *safety* e *security*, promovendo comunicação aberta e compartilhamento de informações entre os diferentes atores envolvidos. Viríssimo e Ferreira (2023) destacam a importância de um gerenciamento de riscos integrado, que considere os impactos de medidas de *security* na *safety* e vice-versa.

2.6 DESENVOLVIMENTO DE POLÍTICAS INTEGRADAS

Para garantir uma abordagem eficaz e integrada entre *safety* e *security*, é necessário desenvolver políticas e regulamentos que considerem as interdependências entre esses dois aspectos da segurança. Abeyratne (2018) aponta que a OACI tem promovido esforços para integrar as duas áreas por meio da criação de grupos de trabalho e comissões especializadas, com o objetivo de elaborar diretrizes comuns para os Estados membros.

Uma iniciativa relevante é a introdução de auditorias de segurança que avaliam tanto aspectos de *safety* quanto de *security*, permitindo uma visão holística da gestão da segurança nos aeroportos. Essas auditorias são fundamentais para identificar áreas de melhoria e assegurar que medidas implementadas em uma área não prejudiquem a outra (ABEYRATNE, 2018).

A Lei nº 14.600, de 19 de junho de 2023, que reorganiza a Presidência da República e os Ministérios, atribuiu ao Ministério de Portos e Aeroportos a competência para formular políticas de aviação civil, facilitando a integração entre *safety* e *security* no contexto brasileiro (BRASIL, 2023b).

Além disso, a utilização de tecnologias avançadas para monitoramento e resposta a ameaças desempenha um papel importante na integração entre *safety* e *security*. Sistemas de detecção de drones e soluções de cibersegurança têm sido desenvolvidos para prevenir ameaças externas e garantir a continuidade das operações aéreas (SWEET, 2008; PETTERSEN; BJØRNSKAU, 2014). A Resolução ANAC nº 458, de 20 de dezembro de 2017, estabelece requisitos para a proteção dos sistemas de tecnologia da informação e comunicação utilizados na aviação civil (BRASIL, 2017).

A legislação internacional também avança nesse sentido. A União Europeia, por meio do Regulamento (UE) 2018/1139, estabelece regras comuns no domínio da aviação civil e cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação (EASA), promovendo a integração entre *safety* e *security* em nível regional (UNIÃO EUROPEIA, 2018).

2.7 COOPERAÇÃO INTERNACIONAL E COMPARTILHAMENTO DE INFORMAÇÕES

A cooperação internacional é essencial para enfrentar desafios globais na aviação. A OACI promove iniciativas como o Plano Global de Segurança da Aviação (GASep), que fornece uma estrutura para a colaboração entre Estados e organizações (OACI, 2017). O compartilhamento de informações sobre ameaças e melhores práticas permite que os Estados respondam de forma mais eficaz a riscos emergentes.

No contexto regional, o Brasil participa ativamente de fóruns como a Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC), que busca harmonizar políticas e regulamentos entre países da região, fortalecendo a segurança operacional e a proteção contra atos ilícitos (CLAC, 2019).

2.8 ESTUDOS DE CASO E EXEMPLOS PRÁTICOS

Estudos de caso envolvendo incidentes e acidentes aéreos demonstram a importância de uma abordagem integrada entre *safety* e *security*. O incidente envolvendo o voo MH370 da Malaysia Airlines, por exemplo, evidenciou possíveis falhas tanto no controle operacional (*safety*) quanto na segurança contra interferências externas (*security*) (ODUNTAN, 2011). Esse caso ressaltou a necessidade de aprimorar sistemas de monitoramento de aeronaves e comunicação entre autoridades.

Outro exemplo é o atentado de Lockerbie em 1988, que levou a mudanças significativas nas políticas de *security*, com maior ênfase em inspeções de bagagens e controle de acesso nos aeroportos. Essas mudanças impactaram a *safety*, uma vez que a introdução de novos procedimentos operacionais exigiu adaptações por parte das companhias aéreas e operadores aeroportuários (SWEET, 2008).

No Brasil, o acidente com o voo 1907 da Gol, em 2006, evidenciou falhas nos sistemas de controle de tráfego aéreo e na comunicação entre aeronaves e controladores, envolvendo aspectos de *safety* (CENIPA, 2008). Este acidente levou à revisão de procedimentos operacionais e à implementação de melhorias tecnológicas para aumentar a segurança operacional.

Adicionalmente, o ataque cibernético sofrido pela British Airways em 2018, que comprometeu dados de milhares de passageiros, destaca a necessidade de integrar *security* cibernética às práticas de *safety* na aviação (ICO, 2020). A resposta a esse incidente incluiu a revisão de protocolos de segurança e o fortalecimento das defesas cibernéticas da companhia.

2.9 IMPLEMENTAÇÃO DE NOVAS TECNOLOGIAS

A adoção de novas tecnologias, como sistemas de gerenciamento de tráfego aéreo mais avançados e soluções de inteligência artificial para a detecção de ameaças, oferece oportunidades para melhorar tanto a *safety* quanto a *security*. Porém, essa implementação deve ser cuidadosamente gerenciada para evitar a introdução de novos riscos (TUNTEV; ALCESKI, 2020).

Por exemplo, o Sistema de Navegação Aérea baseado em Performance (*PBN*) melhora a eficiência e a segurança das rotas aéreas, mas requer treinamento adicional para pilotos e controladores de tráfego aéreo (OACI, 2013). A integração dessas tecnologias deve considerar os impactos em ambos os aspectos da segurança.

3 CONCLUSÃO

Os Anexos 17 e 19 da Convenção de Chicago são fundamentais para o fortalecimento da segurança na aviação civil internacional. Enquanto o Anexo 17 foca na proteção contra ameaças externas (*security*), o Anexo 19 promove a segurança operacional (*safety*) de forma proativa. A integração eficaz entre *safety* e *security* é essencial para garantir um ambiente seguro e resiliente na aviação, que enfrenta ameaças tradicionais e emergentes.

É crucial que os Estados membros da OACI continuem aprimorando suas estratégias de gestão integrada, incorporando as melhores práticas e aprendendo com experiências passadas. A sinergia entre *safety* e *security* deve ser buscada, evitando conflitos que possam comprometer a segurança da aviação como um todo. Ademais, é necessário que novas tecnologias e abordagens sejam constantemente avaliadas e incorporadas, garantindo uma resposta adequada às ameaças emergentes e a promoção de um ambiente seguro para passageiros e trabalhadores da aviação.

A implementação de políticas públicas que favoreçam a colaboração entre os diversos atores do setor aéreo é fundamental para assegurar que *safety* e *security* sejam priorizados de forma equilibrada. O desenvolvimento de protocolos internacionais que abordem as diferenças entre as duas áreas e promovam soluções conjuntas é um caminho para garantir a segurança da aviação em um contexto global cada vez mais complexo e desafiador.

A legislação nacional e internacional desempenha papel vital nesse processo, fornecendo o arcabouço jurídico necessário para a implementação das medidas propostas nos Anexos 17 e 19. A harmonização dessas legislações com os padrões internacionais é essencial para a eficácia das ações de segurança e para a promoção de uma aviação civil segura e eficiente.

Portanto, a importância dos Anexos 17 e 19 reside não apenas em suas diretrizes específicas, mas também na capacidade de promover uma cultura global de segurança que integra *safety* e *security*, garantindo que a aviação civil continue a ser um meio de transporte seguro, confiável e eficiente.

REFERÊNCIAS

- ABEYRATNE, Ruwantissa. *Aviation security law*. Berlin; Heidelberg: Springer-Verlag, 2010.
- ABEYRATNE, Ruwantissa. *Aviation security: legal and regulatory aspects*. London: Routledge, 2018.
- BARTSCH, Ron. *International aviation law: a practical guide*. London: Routledge, 2018.
- BIEDER, Céline; GOULD, Kenneth Pettersen. *The coupling of safety and security*. Cham: Springer, 2020.
- BLALOCK, Garrick; KADIYALI, Vrinda; SIMON, Daniel H. The impact of post-9/11 airport security measures on the demand for air travel. *Journal of Law and Economics*, v. 50, n. 4, p. 731-755, nov. 2007. Disponível em: <https://doi.org/10.1086/519816>. Acesso em: 19 nov. 2024.
- BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. Instrução Suplementar IS nº 119-002D: guia para a elaboração de SGSO de empresa aérea certificada de acordo com o RBAC 119. Brasília, 2012.
- BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. Regulamento Brasileiro da Aviação Civil Especial nº 94, de 3 de abril de 2023. Requisitos gerais para aeronaves não tripuladas de uso civil. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 4 abr. 2023. Seção 1.
- BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. Resolução nº 372, de 15 de dezembro de 2015. Estabelece requisitos para o Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO). *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 16 dez. 2015. Seção 1.
- BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. Resolução nº 458, de 20 de dezembro de 2017. Regulamenta o uso de sistemas informatizados para registro e guarda de informações por regulados da ANAC. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 21 dez. 2017. Seção 1.
- BRASIL. Decreto nº 11.195, de 8 de setembro de 2022. Institui o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 9 set. 2022. Seção 1.
- BRASIL. Lei nº 12.970, de 8 de maio de 2014. Altera dispositivos relativos à investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 9 maio 2014. Seção 1.
- BRASIL. Lei nº 14.600, de 19 de junho de 2023. Estabelece a organização básica dos órgãos da Presidência da República e dos Ministérios. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 20 jun. 2023. Seção 1.
- BRASIL. Portaria Conjunta nº 2, de 1º de novembro de 2018. Institui o Programa Estadual de Segurança Operacional da Aviação Civil (PSO-BR). *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 5 nov. 2018. Seção 1.
- CAA. *Drone disruption at Gatwick Airport*. London: Civil Aviation Authority, 2018. Disponível em: <https://www.caa.co.uk/Commercial-industry/Airports/Safety/Drone-disruption-at-Gatwick-Airport/>. Acesso em: 19 nov. 2024.
- CENIPA. *Relatório final A-022/CENIPA/2008: acidente envolvendo a aeronave PR-GTD*. Brasília: Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, 2008.
- CLAC. *Programa de segurança operacional da CLAC*. Lima: Comissão Latino-Americana de Aviação Civil, 2019. Disponível em: <https://clac-lacac.org/>. Acesso em: 19 nov. 2024.
- DEMPSEY, Paul Stephen. *Public international air law*. Montreal: McGill University, 2008.
- HELMREICH, Robert L.; MERRITT, Ashleigh C. *Culture at work in aviation and medicine: national, organizational and professional influences*. Aldershot: Ashgate, 1998.
- ICO. *Monetary penalty notice: British Airways PLC*. London: Information Commissioner's Office, 2020.
- OACI. *Global aviation safety plan*. Doc 1004. Montreal: OACI, 2022.
- OACI. *Global aviation security plan (GASeP)*. Doc 10118. Montreal: OACI, 2017.
- OACI. *Performance-based navigation (PBN) manual*. Doc 9613. Montreal: OACI, 2013.
- OACI. *Resolução A37-17: consolidated statement of continuing ICAO policies related to aviation security*. Montreal: OACI, 2010.
- ODUNTAN, Gbenga. *Sovereignty and jurisdiction in airspace and outer space: legal criteria for spatial delimitation*. London: Routledge, 2011.
- PETTERSEN, K. A.; BJØRNSKAU, T. Organizational contradictions between safety and security—perceived challenges and ways of integrating critical infrastructure protection in civil aviation. *Safety Science*, v. 63, p. 179-187, mar. 2014. Disponível em: <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2013.11.014>. Acesso em: 19 nov. 2024.
- PRICE, Jeffrey C.; FORREST, Jeffrey S. *Practical aviation security: predicting and preventing future threats*. 3. ed. Amsterdam: Butterworth-Heinemann, 2016.
- REASON, James. *Managing the risks of organizational accidents*. Aldershot: Ashgate, 1997.
- SWEET, Kathleen M. *Aviation and airport security: terrorism and safety concerns*. 2. ed. Upper Saddle River, NJ: Pearson Prentice Hall, 2008.
- TUNTEV, Toni; ALCESKI, Goran. Cyber security in European civil aviation industry. In: *The Euro-Atlantic Values in the Balkan Countries*, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.20544/icp.11.01.20.p21>. Acesso em: 19 nov. 2024.

UNIÃO EUROPEIA. Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho de 4 de julho de 2018. *Jornal Oficial da União Europeia*, L212, p. 1-122, 22 ago. 2018.

VIRÍSSIMO, Marcello Cristovão Guedes; FERREIRA, Luciano Vaz. Synergies and tensions between safety and security in civil aviation. *Campos Neutrais*, 2023. Disponível em: <https://periodicos.furg.br/cn/article/view/16661/10662>. Acesso em: 19 nov. 2024.

WELLS, Alexander T.; YOUNG, Seth B. *Airport planning & management*. 7. ed. New York: McGraw-Hill, 2019.