

**MINISTÉRIO DA DEFESA  
COMANDO DA AERONÁUTICA**



**PROTEÇÃO AO VOO**

**DCA 63-5**

**PROGRAMA DE SEGURANÇA OPERACIONAL  
ESPECÍFICO DO COMANDO DA AERONÁUTICA  
(PSOE-COMAER)**

**2018**

**MINISTÉRIO DA DEFESA**  
**COMANDO DA AERONÁUTICA**  
**ASSESSORIA DE SEGURANÇA OPERACIONAL DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO**



**PROTEÇÃO AO VOO**

**DCA 63-5**

**PROGRAMA DE SEGURANÇA OPERACIONAL  
ESPECÍFICO DO COMANDO DA AERONÁUTICA  
(PSOE-COMAER)**

**2018**



**MINISTÉRIO DA DEFESA  
COMANDO DA AERONÁUTICA**

PORTARIA Nº 897/GC3, DE 25 DE JUNHO DE 2018.

Aprova a edição do Programa de  
Segurança Operacional Específico do  
Comando da Aeronáutica.

**O COMANDANTE DA AERONÁUTICA**, de conformidade com o previsto no inciso XIV do art. 23 da Estrutura Regimental do Comando da Aeronáutica, aprovada pelo Decreto nº 6.834, de 30 de abril de 2009, e considerando o que consta do Processo nº 67004.000041/2018-74, procedente da Assessoria de Segurança Operacional do Controle do Espaço Aéreo (ASOCEA), resolve:

Art. 1º Aprovar a edição da DCA 63-5 “Programa de Segurança Operacional Específico do Comando da Aeronáutica (PSOE-COMAER)”, que com esta baixa.

Art. 2º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revoga-se a Portaria nº 368/GC5, de 8 de junho de 2010, publicada no Diário Oficial da União nº 108, de 9 de junho de 2010.

Ten Brig Ar NIVALDO LUIZ ROSSATO  
Comandante da Aeronáutica  
(DOU1 nº 121, de 26 JUN 2018)

(Publicado no BCA nº110, de 28 de junho de 2018)

## SUMÁRIO

<b>1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES</b> .....	9
1.1 <u>FINALIDADE</u> .....	9
1.2 <u>ÂMBITO</u> .....	9
1.3 <u>CONCEITUAÇÕES</u> .....	9
1.4 <u>ABREVIATURAS</u> .....	10
<b>2 POLÍTICA, OBJETIVOS E RECURSOS DA SEGURANÇA OPERACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL BRASILEIRA</b> .....	11
2.1 <u>LEGISLAÇÃO BÁSICA DE AVIAÇÃO CIVIL</u> .....	11
2.2 <u>REGULAMENTOS ESPECÍFICOS</u> .....	11
2.3 <u>RESPONSABILIDADE, COMPETÊNCIAS E FUNÇÕES QUANTO AO GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL</u> .....	11
2.4 <u>QUALIFICAÇÃO DO PESSOAL TÉCNICO</u> .....	12
2.5 <u>ORIENTAÇÃO TÉCNICA, FERRAMENTAS E PROVISÃO DE INFORMAÇÃO CRÍTICA DE SEGURANÇA OPERACIONAL</u> .....	13
<b>3 GERENCIAMENTO DO RISCO À SEGURANÇA OPERACIONAL</b> .....	14
3.1 <u>OBRIGAÇÕES RELACIONADAS COM LICENÇAS, CERTIFICADOS AUTORIZAÇÕES, HOMOLOGAÇÕES, OUTORGAS E APROVAÇÕES</u> .....	14
3.2 <u>OBRIGAÇÕES DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL</u> .....	14
3.3 <u>INCIDENTES DE TRÁFEGO AÉREO</u> .....	14
3.4 <u>IDENTIFICAÇÃO DE PERIGOS E AVALIAÇÃO DE RISCOS</u> .....	14
3.5 <u>GERENCIAMENTO DOS RISCOS</u> .....	15
<b>4 GARANTIA DA SEGURANÇA OPERACIONAL</b> .....	16
4.1 <u>OBRIGAÇÕES DE VIGILÂNCIA DA SEGURANÇA OPERACIONAL</u> .....	16
4.2 <u>DESEMPENHO DA SEGURANÇA OPERACIONAL</u> .....	16
<b>5 PROMOÇÃO DA SEGURANÇA OPERACIONAL</b> .....	17
<b>6 DISPOSIÇÕES FINAIS</b> .....	18
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	19

## PREFÁCIO

Em 2006, a Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) adotou emendas aos Anexos 6, 11 e 14 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, com o intuito de harmonizar os requisitos de gerenciamento da segurança operacional, instituindo, assim, a obrigatoriedade de os Estados contratantes elaborarem e implementarem um Programa de Segurança Operacional, o que foi realizado pelo Brasil, com a aprovação do PSO-BR, em agosto de 2009, após um trabalho coordenado entre a ANAC e o COMAER.

Posteriormente, atendendo a uma solicitação dos Estados, a OACI editou, em 2013, um novo Anexo, denominado de Anexo 19 – Gerenciamento de Segurança Operacional, no qual consolidou todas as provisões contidas nos Anexos 6, 11 e 14, relacionadas com os processos de gerenciamento da segurança operacional.

Prosseguindo no aperfeiçoamento dos processos de gerenciamento da segurança operacional, a OACI publicou, em 2016, uma emenda ao novo Anexo 19, na qual introduziu novas responsabilidades aos Estados relacionadas com a gestão da segurança operacional, acarretando, em consequência, a necessidade de o Brasil revisar o seu PSO-BR, o que foi realizado por intermédio de um Grupo de Trabalho com integrantes da ANAC e do COMAER, instituído pela Portaria Conjunta nº 001, de 28 de abril de 2017.

O novo PSO-BR, aprovado em 22 de dezembro de 2017, prevê, em seu Artigo 4º, que a ANAC e o COMAER devam elaborar, implementar e manter seus respectivos Programas de Segurança Operacional Específicos (PSOE), a fim de estabelecer um conjunto integrado de regulamentos e atividades, visando a melhoria contínua da segurança operacional em suas áreas de competência.

Dessa forma, o COMAER criou um Grupo de Trabalho com integrantes do DECEA, CENIPA e ASOCEA com a finalidade de revisar e aperfeiçoar o PSOE-COMAER, alinhando-o com as orientações do novo PSO-BR e com as novas e modernas práticas recomendadas na gestão da segurança operacional pelos Estados.

Assim, o PSOE-COMAER passou a ser uma Diretriz do Comando da Aeronáutica (DCA), pois contém diretrizes a serem adotadas no âmbito do COMAER, visando a melhoria contínua da segurança operacional na prestação dos serviços de navegação aérea.

Além do seu aperfeiçoamento com a adoção do que existe de mais moderno em gestão da segurança operacional pelos Estados, vale destacar que este novo documento estabeleceu um mecanismo de coordenação no âmbito do COMAER, a ser gerenciado pelo DECEA, que aprimorará a supervisão nas organizações que prestam o Serviço de Navegação Aérea no País.



## **1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

### **1.1 FINALIDADE**

O Programa de Segurança Operacional Específico do Comando da Aeronáutica (PSOE-COMAER) é parte integrante do Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil (PSO-BR) e tem por finalidade estabelecer as diretrizes a serem adotadas no âmbito do COMAER, visando a melhoria contínua da segurança operacional na prestação dos serviços de navegação aérea.

### **1.2 ÂMBITO**

Esta Instrução aplica-se ao DECEA, ao CENIPA e à ASOCEA.

### **1.3 CONCEITUAÇÕES**

#### **1.3.1 ANÁLISE DO FALTANTE (*GAP ANALYSIS*)**

Ferramenta de análise da supervisão da segurança operacional fomentada pela OACI para que os Estados chequem o seu sistema de aviação civil.

#### **1.3.2 ELEMENTOS CRÍTICOS (*CRITICAL ELEMENTS - CE*)**

Os elementos críticos são essencialmente as ferramentas de defesa da supervisão do sistema de aviação de um Estado e são necessários para a implementação efetiva da segurança operacional relacionada à política e aos procedimentos associados.

#### **1.3.3 EXECUTIVO RESPONSÁVEL DO PSOE-COMAER (*ACCOUNTABLE EXECUTIVE*)**

Pessoa única, identificável, responsável pelo desempenho efetivo e eficiente do PSOE-COMAER ou pelo SGSO do provedor de serviços. O executivo responsável pelas ações do PSOE-COMAER é o Diretor-Geral do DECEA.

#### **1.3.4 NÍVEL ACEITÁVEL DE DESEMPENHO DE SEGURANÇA OPERACIONAL (NADSO)**

Nível mínimo de desempenho de segurança operacional da aviação civil em um Estado, conforme definido em seu programa de segurança do Estado, ou de um prestador de serviços, conforme definido em seu sistema de gerenciamento da segurança operacional, expressado em termos de metas de desempenho de segurança e indicadores de desempenho de segurança operacional.

#### **1.3.5 PROGRAMA DE SEGURANÇA OPERACIONAL DO ESTADO - PSO (*STATE SAFETY PROGRAMME - SSP*)**

Um conjunto integrado de regulamentos e atividades destinadas a melhorar a segurança operacional. Foi internalizado como Programa de Segurança Operacional para a Aviação Civil (PSO-BR), composto por 02 (dois) Programas Específicos de Segurança Operacional (PSOE), sendo um da ANAC e um do COMAER, correspondentes a cada autoridade aeronáutica.

### **1.3.6 SISTEMA DE COLETA E PROCESSAMENTO DE DADOS DE SEGURANÇA OPERACIONAL (*SAFETY DATA COLLECTION AND PROCESSING SYSTEMS - SDCPS*)**

Sistema informatizado que coleta e processa dados de segurança operacional, incluindo metas e indicadores, acessível pelos executivos responsáveis pelo PSO-BR.

### **1.3.7 SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL - SGSO**

Uma abordagem sistemática para gerenciar a segurança operacional, incluindo a organização estruturas necessárias, responsabilidades, políticas e procedimentos.

### **1.3.8 SUPERVISÃO DE SEGURANÇA OPERACIONAL DO ESTADO - (*STATE SAFETY OVERSIGHT - SSO*)**

Função desempenhada por um Estado para garantir que indivíduos e organizações que realizam uma atividade de aviação cumpram as leis e regulamentos nacionais relacionados com a segurança operacional.

### **1.3.9 VIGILÂNCIA (*SURVEILLANCE*)**

Atividades desempenhadas pelo Estado nas quais se verifica, proativamente, por meio de inspeções e auditorias que os detentores de licenças, certificados, autorizações, outorgas ou aprovações continuam a cumprir os requisitos e funções estabelecidos pelo Estado.

## **1.4 ABREVIATURAS**

ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil

ASOCEA - Assessoria de Segurança Operacional do Controle do Espaço Aéreo

CENIPA - Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos

COMAER - Comando da Aeronáutica

DECEA - Departamento de Controle do Espaço Aéreo

OACI - Organização de Aviação Civil Internacional

PNAC - Política Nacional de Aviação Civil

PSNA - Provedor de Serviço de Navegação Aérea

SISCEAB - Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro



## **2 POLÍTICA, OBJETIVOS E RECURSOS DA SEGURANÇA OPERACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL BRASILEIRA**

### **2.1 LEGISLAÇÃO BÁSICA DE AVIAÇÃO CIVIL**

**2.1.1** A legislação básica de aviação civil no Brasil é constituída pelos seguintes atos normativos:

- a) Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, que promulgou a Convenção sobre Aviação Civil Internacional;
- b) Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que se constitui no Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA);
- c) Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999, que estabelece, dentre outras, as atribuições e responsabilidades do Comando da Aeronáutica com a aviação civil;
- d) Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC);
- e) Decreto nº 6.834, de 30 de abril de 2009, que estabelece as competências do DECEA, CENIPA e ASOCEA; e
- f) Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009, que aprova a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC).

### **2.2 REGULAMENTOS ESPECÍFICOS**

**2.2.1** A legislação básica de aviação civil é complementada por Instruções do Comando da Aeronáutica (ICA) e outras publicações destinadas a estabelecer, em conformidade com os Anexos à Convenção de Chicago, os requisitos que devem ser atendidos pelos provedores de serviços de navegação aérea (PSNA) e usuários desses serviços.

**2.2.2** Essas publicações devem ser revisadas periodicamente e sempre que houver alterações nas normas e práticas recomendadas pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), conforme a avaliação de aplicabilidade.

### **2.3 RESPONSABILIDADE, COMPETÊNCIAS E FUNÇÕES QUANTO AO GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL**

**2.3.1** O DECEA, órgão regulador do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB), deverá estabelecer:

- a) os regulamentos e os materiais de orientação para a prestação dos serviços de navegação aérea;
- b) o mecanismo para revisar periodicamente os regulamentos e os materiais de orientação que emitir de modo que se mantenham relevantes e apropriados à prestação dos serviços de navegação aérea; e
- c) o processo para divulgação deste programa, dos regulamentos, dos materiais de orientação e outras informações relevantes de segurança operacional para o seu efetivo, para os provedores de serviços de navegação aérea e os usuários desses serviços.

**2.3.2** O Diretor-Geral do DECEA é o responsável pela (s):

- a) supervisão da segurança operacional (*state safety oversight*) concernente à prestação dos serviços de navegação aérea, por intermédio da implementação dos oito elementos críticos do sistema de supervisão da segurança operacional estabelecidos pela OACI;
- b) política de segurança operacional do serviço de navegação aérea, definindo os objetivos e as ações estratégicas em prol da segurança operacional da aviação civil;
- c) implementação, manutenção e coordenação deste Programa; e
- d) alocação dos recursos humanos e financeiros necessários para a consecução dos objetivos e diretrizes de segurança operacional concernentes à regulamentação e à supervisão dos serviços de navegação aérea prestados.

**2.3.3** A política de segurança operacional do serviço de navegação aérea deve ser revisada periodicamente e divulgada para os usuários desse serviço e todos os integrantes do SISCEAB.

**2.3.4** À ASOCEA compete exercer a vigilância na prestação dos serviços de navegação aérea por intermédio de inspeções de segurança operacional nos PSNA e outras atividades de vigilância, com o objetivo de verificar se permanecem cumprindo com os regulamentos emitidos pelo DECEA, após sua homologação, incluindo a avaliação de seus Sistemas de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO).

**2.3.5** O Chefe da ASOCEA é o responsável pela coordenação e controle das atividades de inspeção de segurança operacional no serviço de navegação aérea, devendo para isso contar com um quadro de inspetores habilitados para esse fim.

**2.3.6** A ASOCEA deve estabelecer o Programa de Vigilância da Segurança Operacional do Serviço de Navegação Aérea, definindo os objetivos e as ações estratégicas em prol da segurança operacional da aviação civil.

**2.3.7** O DECEA deve estabelecer um mecanismo permanente de coordenação com a finalidade de desenvolver ações de implementação deste Programa e de outras julgadas necessárias para a melhoria da segurança operacional da prestação dos serviços de navegação aérea.

**2.3.8** O mecanismo de coordenação a ser estabelecido deve manter o registro de suas atividades, bem como garantir o armazenamento adequado, arquivamento, proteção e recuperação de todos os documentos relacionados com as suas atividades.

## **2.4 QUALIFICAÇÃO DO PESSOAL TÉCNICO**

**2.4.1** O DECEA e a ASOCEA devem estabelecer um programa de capacitação que contenha:

- a) a qualificação técnica mínima requerida para o pessoal envolvido com as funções de segurança operacional;
- b) os treinamentos iniciais, recorrentes e especializados necessários para este pessoal desempenhar suas funções; e

c) os registros desses treinamentos.

**2.4.2** Os treinamentos mencionados na alínea b, do item anterior, devem incluir o treinamento em aspectos de segurança operacional do Estado e do Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO).

## **2.5 ORIENTAÇÃO TÉCNICA, FERRAMENTAS E PROVISÃO DE INFORMAÇÃO CRÍTICA DE SEGURANÇA OPERACIONAL**

**2.5.1** O DECEA e a ASOCEA devem:

- a) dispor de instalações, materiais de orientação técnica, procedimentos, informações, equipamentos, ferramentas e meios de transporte adequados para que o pessoal técnico possa cumprir com as funções relacionadas à segurança operacional de forma efetiva; e
- b) assegurar que os materiais de orientação técnica se mantenham atualizados.

**2.5.2** O DECEA deve proporcionar orientação técnica para os seus entes regulados sobre a implementação dos regulamentos específicos de segurança operacional.

### **3 GERENCIAMENTO DO RISCO À SEGURANÇA OPERACIONAL**

#### **3.1 OBRIGAÇÕES RELACIONADAS COM LICENÇAS, CERTIFICADOS, AUTORIZAÇÕES, HOMOLOGAÇÕES, OUTORGAS E APROVAÇÕES**

O DECEA deve garantir o estabelecimento e a implementação de processos e procedimentos para assegurar que o pessoal e as organizações que prestam serviços de navegação aérea atendam aos requisitos estabelecidos previamente à emissão de licenças, certificados, homologações, autorizações, outorgas ou aprovações.

#### **3.2 OBRIGAÇÕES DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL**

**3.2.1** O DECEA deve estabelecer os requisitos e materiais de orientação para os PSNA desenvolverem, implantarem e manterem um SGSO.

**3.2.2** Os requisitos devem incluir os critérios para o estabelecimento de indicadores, níveis de alerta e metas de desempenho da segurança operacional pelos PSNA, conforme a complexidade operacional de cada provedor de serviços, bem como o estabelecimento de processos de identificação de perigos e de gerenciamento de risco.

**3.2.3** O DECEA deve estabelecer um processo para a aceitação inicial dos SGSO de cada PSNA.

#### **3.3 INCIDENTES DE TRÁFEGO AÉREO**

**3.3.1** O DECEA deve avaliar os incidentes de tráfego aéreo no espaço aéreo brasileiro, identificando os fatores que contribuíram, direta ou indiretamente, para a ocorrência destes incidentes, a fim de implantar ações que venham a garantir maior segurança à navegação aérea.

**3.3.2** Os incidentes de tráfego aéreo classificados pelo DECEA como risco crítico devem ser notificados ao CENIPA, que será o responsável pela condução da investigação, considerando que constituem incidente aeronáutico grave.

#### **3.4 IDENTIFICAÇÃO DE PERIGOS E AVALIAÇÃO DE RISCOS**

**3.4.1** O DECEA e o CENIPA devem estabelecer mecanismos para:

- a) a coleta de dados e informações de segurança operacional, voluntárias e mandatárias;
- b) a proteção de fontes de informações submetidas voluntariamente; e
- c) assegurar que o mecanismo de coleta de informações voluntárias de segurança operacional tenha o caráter não punitivo.

**3.4.2** O DECEA e a ASOCEA devem estabelecer:

- a) processos capazes de registrar, tratar e monitorar dados e informações relativas aos perigos e riscos; e
- b) mecanismos para compartilhar entre si as informações de segurança operacional e com os PSNA e outros Estados.

### **3.5 GERENCIAMENTO DOS RISCOS**

**3.5.1** O DECEA deve estabelecer mecanismos e processos para a resolução de problemas que afetam a segurança operacional, incluindo:

- a) as ações para o gerenciamento do risco, considerando sua aceitação, mitigação e controle; e
- b) a adoção de ações coercitivas, se necessário.

**3.5.2** O DECEA deve estabelecer e difundir a política de tratamento de desvios de regulamentos identificados nos detentores de licenças, certificados, homologações, autorizações, outorgas ou aprovações, com:

- a) as condições e circunstâncias sob as quais os PSNA podem gerenciar internamente desvios não intencionais de regulamentos no âmbito de seus respectivos SGSO;
- b) procedimentos para impedir a utilização ou a divulgação de dados de segurança que não sejam com o propósito de melhoria da segurança; e
- c) disposições para proteger as fontes de informações obtidas a partir de notificações voluntárias de segurança operacional.

**3.5.3** O DECEA deve estabelecer procedimentos para assegurar que sejam levadas ao conhecimento da autoridade policial ou judicial competente as infrações que constituírem indício de crime.

## **4 GARANTIA DA SEGURANÇA OPERACIONAL**

### **4.1 OBRIGAÇÕES DE VIGILÂNCIA DA SEGURANÇA OPERACIONAL**

#### **4.1.1 A ASOCEA deve:**

- a) estabelecer e implementar processos e procedimentos de vigilância continuada, incluindo inspeções, auditorias e monitoramentos, com o objetivo de verificar a manutenção do cumprimento dos requisitos e dos níveis adequados de segurança operacional pelos detentores de licenças, certificados, homologações, autorizações, outorgas ou aprovações; e
- b) priorizar a vigilância continuada nos provedores de serviços de navegação aérea a partir de análises de riscos à segurança operacional.

### **4.2 DESEMPENHO DA SEGURANÇA OPERACIONAL**

**4.2.1** O DECEA deve estabelecer o Nível Aceitável de Desempenho de Segurança Operacional (NADSO) do SISCEAB e mantê-lo atualizado.

**4.2.2** O DECEA e a ASOCEA devem, conjuntamente, criar um mecanismo com a finalidade de:

- a) monitorar o Nível Aceitável de Desempenho de Segurança Operacional (NADSO) do SISCEAB;
- b) acompanhar os indicadores, níveis de alerta e metas de desempenho relacionadas à segurança operacional da prestação dos serviços de navegação aérea, conforme a complexidade operacional de cada PSNA;
- c) adotar ações de correção para quaisquer tendências indesejáveis, violações de níveis de alerta ou não cumprimento das metas de desempenho;
- d) avaliar a efetividade das ações tomadas para gerenciar os riscos à segurança operacional, incluindo os objetivos e ações estratégicas do Programa de Vigilância; e
- e) divulgar os documentos regulamentares e de informações aos PSNA.

**4.2.3** O DECEA deve revisar periodicamente os indicadores relativos ao NADSO, seus níveis de alerta e metas de desempenho dos PSNA para garantir que permaneçam adequados à complexidade operacional de cada provedor de serviços.

## **5 PROMOÇÃO DA SEGURANÇA OPERACIONAL**

### **5.1 O DECEA deve:**

- a) disseminar as informações sobre segurança operacional para os seus gestores, colaboradores e entes regulados, visando aumentar a percepção e o aprimoramento da cultura de segurança operacional;
- b) participar e promover a participação dos PSNA nos intercâmbios das informações de segurança operacional regionais e globais; e
- c) facilitar a educação continuada, a comunicação e a troca de informações de segurança com os provedores de serviços e entre eles.

## **6 DISPOSIÇÕES FINAIS**

**6.1** A ASOCEA deve, conjuntamente com o DECEA, estabelecer um mecanismo de revisão periódica para garantir a melhoria e eficácia deste Programa, mantê-lo alinhado com a PNAC e com a evolução dos conceitos de segurança operacional em âmbito nacional e internacional, propondo a sua atualização, sempre que necessário.



## REFERÊNCIAS

CANADÁ. International Civil Aviation Organization (OACI). Doc 7300. Convention on International Civil Aviation. [Montreal]. 1944.

CANADÁ. International Civil Aviation Organization (OACI). Doc 9734. Safety Oversight Manual. [Montreal]. 2006.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Assessoria de Segurança Operacional do Controle do Espaço Aéreo, Programa de Vigilância da Segurança Operacional do Serviço de Navegação Aérea. ICA 63-22. [Brasília], 2009.

CANADÁ. International Civil Aviation Organization (OACI). Doc 9735. Universal Safety Oversight Audit Programme Continuous Monitoring Manual. [Montreal]. 2011.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, Programa de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos da Aviação Civil. ICA 3-2. [Brasília], 2012.

CANADÁ. International Civil Aviation Organization (OACI). Doc 9859. Safety Management Manual . [Montreal]. 2013.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo, Diretriz para Implementação de Sistemas de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO) no SISCEAB. DCA 63-3. [Rio de Janeiro], 2015.

CANADÁ. International Civil Aviation Organization (OACI). Annex 13. Aircraft Accident and Incident Investigation. [Montreal]. 2016.

CANADÁ. International Civil Aviation Organization (OACI). Annex 19. Safety Management. [Montreal]. 2016.

BRASIL. Comando da Aeronáutica e Agência Nacional de Aviação Civil, Programa de Segurança Operacional para a Aviação Civil. PSO-BR. [Rio de Janeiro], 2017.