

AS RESPONSABILIDADES DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO CIVIL

Mônica Maria Aguiar Câmara de Lavôr*

RESUMO

O presente artigo versa sobre as responsabilidades das empresas aéreas, abrangendo as dificuldades enfrentadas pelos passageiros e seus familiares durante os vôos nacionais e internacionais, consistentes nos atrasos das partidas e cancelamentos dos vôos, no congestionamento do tráfego aéreo e no extravio de bagagem, além dos acidentes provocados pela falta de adequada manutenção das aeronaves, acarretando prejuízos morais e materiais aos consumidores. Depois de passarem por fases críticas, as companhias aéreas procuraram regularizar os serviços, na tentativa de solucionar os desacertos; no entanto, percebe-se que algumas deficiências ainda persistem, gerando insatisfação entre a população passageira. Diante disso, é mister ressaltar a relação contratual de transporte estabelecida entre a companhia aérea e o consumidor passageiro.

Palavras-chave: Empresa Aérea. Responsabilidade. Consumidor.

1 INTRODUÇÃO

A aviação comercial brasileira teve seu início em 1º de janeiro de 1927, e a primeira empresa no Brasil a transportar passageiros foi a *Condor Syndikat*, no hidroavião *Atlântico*, que decolou da Baía de Guanabara rumo à Cidade de Florianópolis, tendo como passageiro o então Ministro da Viação de Obras Públicas, Victor Konder. Além do ministro, viajavam os jornalistas Raul Portugal e Machado Florence e o cinegrafista Alberto Botelho, fatos narrados na obra intitulada: *História Geral da Aeronáutica Brasileira*, Volume 2, do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (SIQUEIRA, 1990).

* Procuradora de Justiça, atuando na 8ª Câmara Cível do Tribunal de Justiça e Membro do Conselho Superior do Ministério Público do Estado do Ceará. Graduada em Direito pela Universidade Federal do Ceará (UFC).

Conta-se que o jornal *Correio do Povo*, da cidade de Porto Alegre, na sua edição de 29 de janeiro de 1927, anunciava a chegada do hidroavião *Atlântico*, procedente do Rio de Janeiro, informando tratar-se de uma aeronave da *Condor Syndikat*, que viera ao Brasil para explorar o transporte aéreo. Durante o mês de junho de 1927, era fundada a Viação Aérea Rio-Grandense – VARIG (SIQUEIRA, 1990).

No ano de 1936, iniciou-se o voo regular entre o trecho Rio e São Paulo e a linha de maior tráfego da aviação brasileira, pela Viação Aérea São Paulo – VASP, empresa aérea fundada em 4 de novembro de 1933, cuja primeira ligação compreendeu os trechos São Paulo a Uberaba, via Ribeirão Preto, e São Paulo a São José do Rio Preto, via São Carlos (SIQUEIRA, 1990).

A extensão do Brasil favoreceu a expansão extraordinária da aviação comercial, e, em 1960, o país possuía a segunda maior rede comercial do mundo em volume de tráfego, perdendo somente para os Estados Unidos.

Nos tempos atuais, nota-se que uma grande parte dos aeroportos não consegue atender à demanda por motivos diversos, dentre os quais se destacam: os recursos são mal administrados, radares de difícil localização, defeitos nas comunicações com rádio, carência de controladores de voo, aumento populacional e tantos outros.

As companhias aéreas desrespeitam os consumidores quando ultrapassam a venda de passagens mesmo tendo ciência de que as aeronaves são insuficientes para atender à demanda, deixando os passageiros dormindo nos saguões dos aeroportos, sem prestar qualquer informação ou previsão sobre o atraso do voo.

Nesse sentido, o presente artigo tem como objetivo contribuir para a compreensão da interação social e contratual consumerista entre as empresas aéreas e os passageiros, como também demonstrar a responsabilidade dessas companhias pelos danos materiais e morais causados aos passageiros, no caso de descumprimento do contrato de transporte e serviço oferecido, quando este não satisfaz as expectativas dos consumidores.

Saliente-se, entretanto, que o conteúdo exposto neste trabalho não pretende exaurir o tema relacionado às responsabilidades das empresas de aviação

civil, mas tão somente colaborar para o conhecimento dos leitores interessados no assunto.

2 RESPONSABILIDADE SOCIAL, CONCEITO E INTERAÇÃO DAS EMPRESAS AÉREAS.

Muito se discute sobre a importância da responsabilidade social das empresas aéreas, o que favorece a existência de diversas opiniões que defendem a interação dessas empresas. Para Oded Grajew, presidente do Instituto Ethos, uma das principais instituições responsáveis pela difusão do conceito de responsabilidade social na sociedade brasileira, assim definido:

[...] a atitude ética da empresa em todas as suas atividades, diz respeito às interações da empresa com funcionários, fornecedores, clientes, acionistas, governo, concorrentes, meio ambiente e comunidade. Os preceitos da responsabilidade social podem balizar, inclusive, todas as atividades políticas empresariais (GRAJEW, 2001, online)

Tem-se o conhecimento de que as empresas contemporâneas, para alcançarem o progresso, necessitam de pessoas que possam prestar serviços qualificados, visando a uma maior eficácia das atividades empresariais. Assim sendo, pode-se entender que as empresas estão inseridas no contexto social.

De acordo com pesquisas realizadas, as empresas que respeitam o compromisso com a sociedade tendem a apresentar um maior índice de aceitação de seus produtos e/ou serviços no mercado consumerista, uma vez que a moderna empresa adota uma postura ética e assume compromissos sociais com a comunidade (LOURENÇO; SCHRODER, 2011).

A responsabilidade social segundo Richard Daft (1999, p.88) tem o seguinte conceito: "[...] a obrigação da administração de tomar decisões e ações que irão contribuir para o bem-estar e os interesses da sociedade e da organização".

Recentemente, tem-se observado uma maior participação das empresas privadas em problemas de ordem pública, bem como preocupação dessas empresas com ações direcionadas à comunidade, visto que o assunto vem despertando interesse nacional.

Pesquisa publicada pela entidade americana *Business for Social Responsibility* (BSR) demonstra que empresas envolvidas com programas sociais detêm a preferência dos consumidores:

Segundo pesquisa publicada pelo *Business for Social Responsibility* (BSR), entidade americana que reúne cerca de 1.400 companhias envolvidas com projetos de cidadania empresarial, [...] 76% dos consumidores daquele país preferem marcas e produtos associados a algum tipo de ação social. (CHIAVENATO, 1999, p.446).

Entende Guedes que as empresas com ações voltadas para a sociedade aumentam seu potencial, inclusive a exposição positiva em mídia espontânea e uma possível aceitação de seus produtos e serviços:

Quando uma empresa atua com responsabilidade social aumenta o seu relacionamento com diversos públicos relevantes (clientes atuais e em potencial, opinião pública, acionistas, investidores, fornecedores, funcionários, governo), aumenta a exposição positiva em mídia espontânea onde seus produtos, serviços e marca ganham maior visibilidade e possível aceitação. (GUEDES, 2000, p.57)

Assim sendo, a responsabilidade social das empresas aéreas é de fundamental importância para o crescimento e melhoria dos serviços prestados aos passageiros, gerando baixo índice de reclamação destes, o que contribui sobremaneira para a redução dos prejuízos advindos da falta de comprometimento social e logicamente acelera o progresso das empresas socialmente responsáveis.

O ideal seria que as empresas aéreas se empenhassem cada vez mais no sentido de exercerem maior comprometimento com o social, o que propiciaria o desenvolvimento econômico das companhias e, ao mesmo tempo, o aprimoramento dos próprios serviços que oferecem aos consumidores, além da contribuição para a melhoria das condições sociais, principalmente quanto ao serviço de transporte de pessoas, assumindo, desta forma, o importante papel das empresas que prezam a ética e a responsabilidade social.

3 CONCEITO DE RESPONSABILIDADE CIVIL

A responsabilidade civil é conceituada no direito brasileiro como o dever que tem a pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, de reparar o dano moral ou material causado a outrem. Portanto, para que se tenha a responsabilidade civil, é imprescindível a ocorrência do dano moral ou material.

Segundo Carlos Roberto Gonçalves:

O instituto da responsabilidade civil é parte integrante do direito obrigacional, pois a principal consequência da prática de um ato ilícito é a obrigação que acarreta, para o seu autor, de reparar o dano, obrigação esta de natureza pessoal, que se resolve em perdas e danos. (GONÇALVES, 2003, p.2)

Maria Helena Diniz define a responsabilidade civil:

A Responsabilidade Civil é a aplicação de medidas que obriguem uma pessoa a reparar dano moral ou patrimonial causado a terceiros, em razão de ato por ela mesma praticado, por pessoa por quem ela responde, por alguma coisa a ela pertencente ou de simples imposição legal (DINIZ, 2006, p. 40.)

3.1 Responsabilidade civil subjetiva

Dentro do contexto de responsabilidade civil, existe a responsabilidade civil subjetiva, que pode ser determinada quando o agente imputado age de forma culposa, e a culpa, por sua vez, pode ser *lato sensu* e *stricto sensu*.

A culpa *lato sensu* refere-se a todo tipo de comportamento que contraria as regras do direito e pode ser intencional ou não. Assim, na culpa *lato sensu*, o agente manifesta a vontade consciente de praticar o dano a outrem, agindo com dolo.

As modalidades do dolo são as seguintes: o dolo direto - quando o agente tem a consciência e a vontade de praticar a infração; dolo necessário - quando o agente não deseja cometer o ilícito, no entanto tem ciência de que seu ato pode causar um resultado danoso; e finalmente o dolo eventual - quando o agente não tem o objetivo de praticar ato ilícito, mas tem ciência de que o ato ocasionalmente será danoso e assume o risco de produzir.

Define-se a culpa *stricto sensu* quando a ocorrência do dano independe da vontade do agente, e este não deseja o dano, entretanto, por negligência, imprudência ou imperícia, o agente contribui para o acontecimento da infração. Neste caso, o agente não empreendeu esforços necessários para evitar o dano e não adotou as devidas cautelas para impedir o fato previsível.

A responsabilidade civil subjetiva encontra-se definida nos artigos 186 e 927, *caput*, do Código Civil Brasileiro, que prescrevem:

Art. 186. Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.

[...]

Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo. (ANGHER, 2010, p. 156,182)

3.2 Responsabilidade civil objetiva

Em determinados casos, como nos de acidente de trabalho, construtores, fabricantes e outros, previstos no artigo 927, parágrafo único do Código Civil, a responsabilidade não vem acompanhada de culpa. Nestas situações, surge a culpa objetiva, não sendo necessária a comprovação de culpa do agente para a reparação do dano.

Segundo Silvio de Salvo Venosa:

a jurisprudência atendendo a necessidade premente da vida social, ampliou o conceito de culpa. Daí ganhar espaço para o conceito de responsabilidade sem culpa. As noções de risco e garantia ganham força para substituir a culpa. No final do século XIX, surgem as primeiras manifestações ordenadas da teoria objetiva ou teoria do risco. (VENOSA, 2003, p.17)

3.3 Responsabilidade civil contratual e extracontratual

A responsabilidade civil contratual está vinculada a um contrato, e este determina a indenização, se houver descumprimento das obrigações estabelecidas. Assim, a indenização é devida à parte que deixou de cumprir com as obrigações contratuais.

Maria Helena Diniz (2006, p.130) comenta a responsabilidade civil contratual: “A Responsabilidade Civil Contratual decorre do descumprimento de uma obrigação contratual, outrora pactuada entre as partes, e descumprida posteriormente.”

Falando-se de responsabilidade civil extracontratual, há de ser confirmada a inobservância da lei. A responsabilidade civil extracontratual surge de uma lesão ao direito subjetivo.

3.4 Excludentes de responsabilidade

É importante ressaltar a existência das excludentes de responsabilidade, quando situações diversas contribuem para o resultado danoso, afastando-se a participação do agente.

Nesse sentido, assinalam os artigos 188 e 393 do Código Civil:

Art. 188. Não constituem atos ilícitos:

I - os praticados em legítima defesa ou no exercício regular de um direito reconhecido;

II - a deterioração ou destruição da coisa alheia, ou a lesão a pessoa, a fim de remover perigo iminente.

Parágrafo único. No caso do inciso II, o ato será legítimo somente quando as circunstâncias o tornarem absolutamente necessário, não excedendo os limites do indispensável para a remoção do perigo.

[...]

Art. 393. O devedor não responde pelos prejuízos resultantes de caso fortuito ou força maior, se expressamente não se houver por eles responsabilizado.

Parágrafo único. O caso fortuito ou de força maior verifica-se no fato necessário, cujos efeitos não era possível evitar ou impedir. (ANGHER, 2010, p. 156, 163)

O dano causado pelo agente é descrito por Cavalieri Filho (2007, p. 70) como: “o dano é, sem dúvida, o grande vilão da responsabilidade civil. Não haveria que se falar em indenização, nem em ressarcimento, se não houvesse o dano.”

Todavia, como em toda regra existe a exceção. Há certas situações, por exemplo, em que o dano não pode ser reparado, pois o ilícito configura-se em condições especiais e necessárias, sendo o resultado inevitável.

3. 5 Responsabilidade civil no Código de Defesa do Consumidor

Com o decorrer dos anos, surgiu imperiosa a necessidade de legislação para atender a relação de consumo, diante da desvantagem enfrentada pelo consumidor nas transações com as empresas. Daí nasceu um regime jurídico para regular as relações de consumo e resolver o desequilíbrio entre consumidor e fornecedor, atendendo às necessidades jurídicas atuais e aos anseios da sociedade moderna.

A proteção jurídica estatal deu-se principalmente em função da desigualdade na relação de consumo, considerando-se a desvantagem do consumidor em relação ao fornecedor de produtos e/ou serviços.

Nessa linha de raciocínio, o Código de Defesa do Consumidor inovou a relação de consumo e procurou o equilíbrio jurídico no relacionamento entre o consumidor e o fornecedor, protegendo aquele dos abusos praticados por este. Além disso, o sistema do Código Civil da responsabilidade civil baseada na culpa também foi substituído pelo sistema da responsabilidade civil objetiva, sustentada na teoria do risco.

Na opinião de Cavalieri Filho (2007), o Código de Defesa do Consumidor (CDC) surgiu para corrigir os efeitos perversos da relação de consumo, como compensação da desigualdade econômica.

Desse modo, na ótica do código consumerista, a responsabilidade civil independe de prova de culpa do consumidor.

O consumidor encontra no CDC a garantia do meio de produzir prova, permitindo a legislação que o consumidor demonstre somente o dano sofrido e o nexo de causalidade entre este e o produto ou serviço para a inversão do ônus da prova, em conformidade com o artigo 6º, inciso VIII, do Código de Defesa do Consumidor (ANGHER, 2010, p. 573/574).

No cotidiano, pode-se observar com frequência a vulnerabilidade do consumidor ante o fornecedor. Assim, essa desvantagem obrigou o surgimento de legislação de proteção ao mais frágil, com o intuito de resguardar o direito do consumidor.

3. 6 Diretrizes jurídicas da responsabilidade civil das empresas aéreas

O Direito marca presença na sociedade desde os primórdios da civilização, evoluindo de acordo com as transformações sociais. As mudanças no comportamento da sociedade influenciam diretamente para a modificação das leis, as quais precisam acompanhar as necessidades da humanidade e as transformações dos direitos, estabelecendo-se regras capazes de solucionar os conflitos sociais da atualidade.

Nessa abordagem, pode-se incluir a responsabilidade civil das empresas aéreas, prestadoras de serviços públicos essenciais à sociedade contemporânea.

A Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC) concedeu às empresas aéreas a condição de prestadoras de serviço público, e, como detentoras de tais serviços, as empresas do setor assumiram a responsabilidade pelos prejuízos causados a terceiros nos limites dos serviços oferecidos. Nesse sentido, o artigo 37, parágrafo 6º, da Constituição da República Federativa do Brasil dispõe:

As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado, prestadoras de serviços públicos, responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa. (ANGHER, 2010, p. 38, 40)

Percebe-se nitidamente, pelo teor do artigo supramencionado, do texto da Constituição Federal do Brasil, que, independentemente de dolo ou culpa, o transportador será responsabilizado pelos prejuízos que vier a causar, durante o transporte de pessoas ou objetos.

O assunto ora tratado está relacionado com os princípios fundamentais do direito romano, os quais determinam: "*honeste vivere, alterum non laedere, suum cuique tribuere*" (GIORDANI, 1996, p.42), ou seja, "viver honestamente, não prejudicar ninguém, dar a cada um o que é seu." O segundo princípio do direito

romano, o *alterum non laedere*, que interpreta o direito como um compromisso de utilidade ou resultado de um pacto efetivado pelos homens para que não prejudiquem ou ofendam uns aos outros, estabelece de forma plena a obrigação de indenizar. Desse modo, compreende-se que a aplicação do princípio *alterum non laedere* obriga a reparação do dano causado a outrem e simultaneamente procura restabelecer o *status quo ante*.

Prescreve o Código de Defesa do Consumidor:

Art. 12. O fabricante, o produtor, o construtor, nacional ou estrangeiro, e o importador respondem, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos decorrentes de projeto, fabricação, construção, montagem, fórmulas, manipulação, apresentação ou acondicionamento de seus produtos, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua utilização e riscos.

[...]

Art. 14. O fornecedor de serviços responde independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fruição e riscos. (ANGHER, 2010, p. 574)

A Jurisprudência reconhece a responsabilidade objetiva das companhias aéreas e tem se posicionado no sentido de que o risco integral do negócio é do fornecedor, admitindo a responsabilidade de indenizar das empresas aéreas. Pelo que se depreende que as empresas aéreas, fornecedoras de serviços, respondem pelos danos causados aos passageiros, seus familiares, ou qualquer pessoa que venha a ser atingida pelo dano, de forma direta ou indireta.

Assim também, a doutrina é unânime em confirmar a responsabilidade objetiva das companhias aéreas e o dever de indenizar o consumidor, que, na condição de passageiro, firmou contrato com a companhia aérea fornecedora de serviços, passando esta a responder pelos vícios dos mesmos, independentemente de culpa pelo dano ocorrido, por defeitos na prestação dos serviços ou por acidente.

Nessa perspectiva, as companhias aéreas não podem alegar fato causado por terceiro e não estão isentas do dever de indenizar, visto que a obrigação permanece, com previsão no artigo 735 do Código Civil Brasileiro (ANGHER, 2010, p. 175): “Art. 735. A responsabilidade contratual do transportador por acidente com o passageiro não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva.”

A propósito, a Convenção de Varsóvia, incorporada no Brasil através do Decreto nº 20.704/31, regulamenta o transporte aéreo internacional, incluindo a responsabilidade civil por acidentes no transporte internacional de pessoas. Este diploma normativo sofreu modificações no Protocolo de Haia, Decreto 56.463/65.

Por sua vez, o Código Brasileiro de Aeronáutica, no capítulo II, trata do contrato de transporte de passageiro e, nos artigos 229 e 230 determina o reembolso do valor pago se o transportador cancelar a viagem ou acontecer atraso da partida do voo (PACHECO, 2006).

Desse modo, ressalte-se, que a legislação aplicável às empresas aéreas encontra-se consolidada no Código Civil Brasileiro, Código de Defesa do Consumidor, Convenção de Varsóvia e Código Brasileiro de Aeronáutica.

Por fim, é relevante destacar que a tendência da sociedade moderna é a de buscar cada vez mais mudanças que venham contribuir para a melhoria da qualidade de vida, exigindo o aprimoramento dos serviços oferecidos pelos fornecedores.

4 CONCLUSÃO

O presente trabalho teceu considerações sobre as responsabilidades das empresas aéreas, considerando os aspectos sociais e jurídicos contemporâneos, e enfatizou a obrigação de reparação de danos das companhias de aviação civil, como fornecedoras de serviços públicos, levando ao conhecimento dos leitores a importância do serviço oferecido pelas empresas aéreas e a necessidade de melhoria desses serviços.

Procurou-se transmitir que as empresas aéreas precisam aprimorar seus serviços, para atender satisfatoriamente às necessidades da sociedade contemporânea, buscando os meios adequados no sentido de garantir maior segurança aos passageiros, para que estes não sofram danos em face da ineficácia das empresas. As companhias aéreas devem buscar solução para as dificuldades hoje enfrentadas e procurar aperfeiçoar o sistema e a administração de seus serviços, já que são responsáveis por um serviço público relevante, garantindo à

sociedade a segurança de que precisa e estabelecendo o equilíbrio na relação de consumo.

Diante desse contexto, conclui-se que, se as empresas aéreas procurassem investir mais na qualidade dos seus serviços, comprometendo-se com a sociedade e assumindo a função de empresa social e juridicamente responsável, teriam maior progresso e evitariam gastos com pagamento de vultosas indenizações aos consumidores.

Há de ser salientado que o Código de Defesa do Consumidor e o novo Código Civil trouxeram grande avanço na defesa dos direitos do consumidor, na qualidade de passageiro das empresas aéreas, abrindo caminhos à busca incessante de restabelecer uma equidade nestas relações de consumo, as quais sempre demonstram a desvantagem do consumidor perante o fornecedor dos serviços de transporte aéreo.

Demonstrou-se também a importância da evolução jurídica, centrada nas transformações sociais ocorridas no decorrer dos tempos, exigindo-se a adequação das leis conforme se observa mudança no comportamento da sociedade, no intuito de que esta esteja sempre amparada e pronta na defesa de seus direitos, inserindo-se regras que atendam aos seus anseios e regulem suas relações em toda plenitude. E assim procura o Direito restabelecer cada vez mais a defesa social, protegendo os interesses individuais e coletivos.

THE CIVIL AIRLINES COMPANIES RESPONSIBILITIES

ABSTRACT

This article focuses on the responsibilities of airlines, including the difficulties faced by passengers and their families during the national and international flights, consistent delays in departures and cancellations of flights, in air traffic congestion and in loss of luggage, in addition to accidents caused by lack of proper maintenance of aircraft, resulting in moral and material losses to consumers. After passing through critical stages, the airlines sought to regularize the services in an attempt to resolve the disagreements, however realize that some problems still persist, causing

dissatisfaction among the passenger people. Therefore, it is necessary to point out the contractual relationship established between the transport and consumer airline passenger.

Keywords: Airline Company. Responsibility. Consumer.

REFERÊNCIAS

ANGHER, Anne Joyce. **Vade Mecum**. Acadêmico de Direito. 10. ed. São Paulo: Rideel, 2010.

CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de Responsabilidade Civil**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2007.

CHIAVENATO, Idalberto. **Gestão de pessoas**: o novo papel dos recursos humanos nas organizações, Rio de Janeiro: Ed. Campus, 1999.

DAFT, Richard L. **Administração**. Tradução. 4. ed. Rio de Janeiro: Ed. LTC, 1999.

DINIZ, Maria Helena. **Curso de Direito Civil Brasileiro**. v.7 – 20. ed. rev. e atual. de acordo com o novo Código Civil (Lei n. 10.406, de 10-1-2002) e o projeto de Lei n. 6.960/2002, São Paulo: Ed. Saraiva, 2006.

GRAJEW, Oded. **Instituto Ethos de Empresas e Responsabilidade Social**. 2001. Disponível em: < <http://www.ethos.org.br/>>. Acesso em: 04 maio 2011.

GIORDANI, Mário Curtis. **Direito Romano**. 3. ed. Rio de Janeiro. Ed. Lumen Juris, 1996, p.42.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Responsabilidade Civil**. 8. ed, São Paulo, Ed. Saraiva, 2003.

GUEDES, Rita de Cássia. **Responsabilidade Social e Cidadania Empresariais: conceitos estratégicos para as empresas face à globalização**. Dissertação (Mestrado em Administração de Empresas da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo). São Paulo: PUC/SP, 2000. p.57.

LOURENÇO, Alex Guimarães e SCHRODER, Débora de Souza, **Instituto Ethos de Empresas e Responsabilidade Social** <http://www.ethos.org.br/>. Acesso em 04 maio 2011.

PACHECO, José da Silva. **Comentários ao Código Brasileiro da Aeronáutica**. 4. ed. São Paulo: Forense, 2006.

SIQUEIRA, Deoclécio Lima de. Tenente Brigadeiro do Ar Reformado, Diretor do Instituto Histórico Cultural da Aeronáutica e Coordenador Geral, **História Geral da Aeronáutica Brasileira**, v. 2. Rio de Janeiro: Ed.Itatiaia Ltda, 1990.

VENOSA, Sílvio de Salvo. **Direito Civil – Responsabilidade Civil**. 3. ed. São Paulo: Ed. Atlas, 2003.