

## A RESPONSABILIDADE CIVIL E PENAL DAS COMPANHIAS AÉREAS EM CASOS DE MORTE OU MAU-TRATOS DE ANIMAIS TRANSPORTADOS: COM FOCO NO CASO DO CÃO JOCA, OCORRIDO EM 2024, QUE GEROU AMPLA MOBILIZAÇÃO SOCIAL E DEBATES LEGISLATIVOS

Mayanne Iara Alfaia Nascimento<sup>1</sup>  
Rosana Reis de Melo Silva<sup>2</sup>

**RESUMO:** O presente artigo analisa a responsabilidade civil e penal das companhias aéreas em casos de morte ou maus-tratos de animais transportados, com foco no caso do cão Joca, golden retriever que faleceu em abril de 2024 após ser embarcado em voo errado pela Gol Linhas Aéreas. O estudo examina a evolução da proteção jurídica dos animais no Brasil, o marco regulatório do transporte aéreo de pets e as lacunas do ordenamento anteriormente vigente. Conclui-se que, no plano civil, o regime de responsabilidade objetiva do Código de Defesa do Consumidor oferece instrumento eficaz de reparação ao tutor, com tendência jurisprudencial de reconhecimento do dano moral pelo rompimento do vínculo afetivo. No plano penal, a exigência de dolo para configuração do crime de maus-tratos limita a responsabilização criminal das empresas. A Lei n.º 14.842/2024, denominada Lei Joca, representou avanço normativo significativo, embora persistam desafios institucionais e legislativos para sua plena efetividade.

**Palavras-chave:** Responsabilidade civil. Responsabilidade penal. Transporte aéreo de animais. Lei Joca. Bem-estar animal.

**ABSTRACT:** This article analyzes the civil and criminal liability of airlines in cases of death or mistreatment of transported animals, focusing on the case of the dog Joca, a golden retriever who died in April 2024 after being placed on the wrong flight by Gol Airlines. The study examines the evolution of legal protection for animals in Brazil, the regulatory framework for pet air transport, and the gaps in previously applicable law. It concludes that, in civil terms, the strict liability regime of the Brazilian Consumer Protection Code provides an effective instrument of redress for the animal's guardian, with a growing jurisprudential tendency to recognize moral damages for the disruption of the affective bond. In criminal terms, the requirement of intent to configure the animal abuse offense limits the criminal accountability of companies. Law n. 14.842/2024, known as the Joca Law, represented a significant normative advance, although institutional and legislative challenges for its full effectiveness remain.

**Keywords:** Civil liability. Criminal liability. Air transport of animals. Joca Law. Animal welfare.

<sup>1</sup> Graduanda do curso de Bacharelado em Direito, na Faculdade Metropolitana de Manaus (FAMETRO), 10º período.

<sup>2</sup> Prof.<sup>ª</sup> Orientadora e Coordenadora do TCC II, no Centro Universitário FAMETRO: Prof.<sup>ª</sup> Esp. Rosana Reis de Melo Silva.

## I INTRODUÇÃO

O Brasil tem experimentado, nas últimas décadas, uma profunda transformação na relação entre os seres humanos e os animais de estimação. Essa mudança cultural, na qual se reflete na proliferação do conceito de "família multiespécie", tem impulsionado um uso crescente dos serviços de transporte aéreo para o deslocamento de cães e gatos, demandando do ordenamento jurídico respostas cada vez mais precisas sobre os limites da responsabilidade das empresas aéreas em caso de danos ou morte desses animais (Superior Tribunal de Justiça, 2023).

Nesse contexto, o episódio ocorrido em 22 de abril de 2024 ganhou notoriedade nacional e internacional. O cão Joca, um *golden retriever* de cinco anos, foi embarcado por engano pela companhia aérea Gol Linhas Aéreas em um voo com destino a Fortaleza (CE), quando deveria ter seguido para Sinop (MT). Após aproximadamente oito horas de deslocamento indevido, tempo significativamente superior ao limite de duas horas e meia atestado pelo veterinário responsável pelo animal, Joca chegou ao Aeroporto de Guarulhos sem vida. A causa da morte, posteriormente identificada em laudo da Faculdade de Medicina Veterinária e Zootecnia da Universidade de São Paulo, foi atribuída a um choque cardiogênico decorrente de hipertermia e desidratação (Cnn Brasil, 2024; Agência Brasil, 2024).

O caso gerou ampla repercussão social e política. Manifestações populares, pronunciamentos do presidente da República, notificações da Secretaria Nacional do Consumidor (Senacon) e da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), a abertura de inquérito policial e a aceleração da tramitação de projetos de lei no Congresso Nacional foram algumas das consequências imediatas (Metrópoles, 2024; Câmara dos Deputados, 2024a). Esse cenário evidenciou com clareza as lacunas do arcabouço normativo brasileiro no que se refere à proteção dos animais durante o transporte aéreo, bem como as dificuldades de responsabilização civil e penal das companhias aéreas nesses casos.

Diante desse quadro, o presente artigo tem como problema de pesquisa a seguinte indagação: até que ponto a legislação brasileira atual é capaz de responsabilizar civil e penalmente as companhias aéreas em casos de morte ou maus-tratos de animais transportados? E, de forma complementar: como equilibrar a proteção do bem-estar animal com a segurança operacional e os interesses econômicos das companhias aéreas, de modo a garantir uma tutela jurídica eficaz e justa?

A justificativa para o desenvolvimento desta pesquisa reside em três planos distintos. Do ponto de vista social, o tema mobiliza a opinião pública e reforça o reconhecimento dos

animais como seres sencientes, capazes de sofrer, cujos interesses não podem ser desconsiderados pelo Direito. Do ponto de vista acadêmico, o estudo contribui para a consolidação do direito dos animais como campo autônomo, articulado com o direito ambiental, o direito do consumidor e o direito civil, promovendo avanços doutrinários ainda incipientes no cenário nacional. Do ponto de vista prático, a pesquisa poderá subsidiar futuros trabalhos legislativos, além de orientar a atuação de advogados, magistrados, órgãos reguladores e entidades de proteção animal.

O objetivo geral deste trabalho, portanto, é analisar a responsabilidade civil e penal das companhias aéreas em casos de morte ou maus-tratos de animais transportados, a partir do estudo do caso Joca e da legislação vigente, avaliando as propostas de alteração normativa.

## 2 REFERENCIAL TEÓRICO

### 2.1 A Evolução do *Status* Jurídico dos Animais no Brasil e a Família Multiespécie

A proteção jurídica dos animais no Brasil tem raízes constitucionais. A Constituição Federal de 1988, em seu artigo 225, §1.º, inciso VII, veda expressamente as práticas que submetam os animais à crueldade, reconhecendo implicitamente que esses seres possuem uma dignidade própria que merece tutela do Estado. Embora o dispositivo esteja inserido no capítulo dedicado ao meio ambiente, a jurisprudência e a doutrina brasileiras têm paulatinamente ampliado sua interpretação para abarcar também os animais domésticos e de estimação, reconhecendo sua senciência como fundamento jurídico autônomo (Brasil, 1988).

A transcrição fiel do dispositivo constitucional é fundamental para compreender os contornos da proteção animal no ordenamento pátrio:

Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.  
§1.º Para assegurar a efetividade desse direito, incumbe ao Poder Público: [...]  
VII – proteger a fauna e a flora, vedadas, na forma da lei, as práticas que coloquem em risco sua função ecológica, provoquem a extinção de espécies ou submetam os animais a crueldade. (Brasil, 1988, p. 1)

Essa disposição constitucional serviu de fundamento para a edição da Lei n.º 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, conhecida como Lei de Crimes Ambientais, que, em seu artigo 32, tipificou penalmente os atos de maus-tratos, abuso, ferimento ou mutilação de animais silvestres, domésticos ou domesticados. A legislação foi progressivamente aprimorada, sendo relevante a alteração promovida pela Lei n.º 14.064/2020, que agravou as penas quando as vítimas são cães

ou gatos, elevando a resposta penal a um patamar mais condizente com a gravidade social das condutas (Santos, 2023).

Do ponto de vista civil, o Código Civil de 2002 ainda classifica os animais como bens semoventes, equiparando-os a objetos passíveis de propriedade. Contudo, essa perspectiva tem sido progressivamente contestada pela doutrina e pela jurisprudência brasileiras. O Superior Tribunal de Justiça, ao reconhecer a possibilidade de disputa judicial sobre a guarda de animais em casos de dissolução de união estável, afastando a lógica da simples partilha de bens, sinalizou que os animais de companhia possuem uma "natureza especial", fundada no vínculo afetivo com seus tutores, e não meramente econômica (Superior Tribunal de Justiça, 2023).

O conceito de família multiespécie, introduzido nos estudos jurídicos brasileiros a partir de trabalhos acadêmicos que se debruçaram sobre as novas configurações familiares, define o núcleo familiar composto por seres humanos e animais não humanos de estimação, vinculados por laços de afeto e convivência significativa. Essa concepção tem implicações diretas na quantificação dos danos morais em casos de morte ou maus-tratos de animais, pois altera o parâmetro de reparação: não se indeniza o mero "valor de mercado" do animal, mas a ruptura do vínculo afetivo, equiparável, em sua intensidade, ao sofrimento causado pela perda de um ente querido humano (Seguin; Araújo; Cordeiro Neto, 2016; Migalhas, 2026).

## 2.2 O Marco Regulatório do Transporte Aéreo de Animais

O transporte aéreo de animais no Brasil era, até 2024, disciplinado de forma precária e dispersa. A principal norma vigente era a Portaria n.º 12.307/SAS, de 25 de agosto de 2023, editada pela Anac, que dispunha sobre as condições gerais para o transporte de animais de estimação em voos domésticos e internacionais. O texto dessa portaria, contudo, deixava ampla margem de autonomia às companhias aéreas para a definição de suas próprias políticas de transporte, sem estabelecer padrões mínimos de bem-estar animal ou mecanismos eficazes de fiscalização (Agência Nacional de Aviação Civil, 2023).

Essa remissão à Resolução n.º 400/2016 é significativa porque o referido ato normativo foi criado para regular as relações entre passageiros e companhias aéreas quanto ao transporte de pessoas e bagagens, e não o transporte de animais como seres vivos e sencientes. A aplicação analógica de um regime indenizatório pensado para bagagens a casos de morte de animais revela a insuficiência do marco regulatório pré-existente, gerando insegurança jurídica para tutores e dificultando a reparação integral dos danos (Guerreiro, 2026).

O caso Joca evidenciou que essa lacuna não era apenas teórica. Após a morte do golden retriever, tanto o Ministério de Portos e Aeroportos quanto a Anac admitiram publicamente que não existia regulamentação específica e robusta para o transporte aéreo de animais, e que as normas vigentes eram insuficientes para prevenir incidentes semelhantes (Radioagência Nacional, 2024). Esse reconhecimento institucional foi fundamental para acelerar a tramitação legislativa que resultaria na denominada "Lei Joca".

### 2.3 A Lei n.º 14.842/2024 ("Lei Joca") e as Mudanças no Ordenamento Jurídico

A repercussão do caso Joca impulsionou de forma decisiva a aprovação da Lei n.º 14.842/2024, que passou a disciplinar especificamente o transporte de animais de estimação em aeronaves no território nacional. O texto legal estabelece obrigações concretas para as companhias aéreas, proibindo o transporte de cães e gatos de estimação exclusivamente no compartimento de carga, garantindo o direito de rastreamento durante o voo, exigindo a presença de médicos-veterinários em aeroportos de maior movimento e responsabilizando as transportadoras por danos decorrentes do descumprimento das normas (Câmara dos Deputados, 2024a; Câmara dos Deputados, 2024b).

Para melhor compreensão do alcance normativo da nova legislação, transcrevem-se abaixo os dispositivos centrais que tratam das obrigações das companhias aéreas e da responsabilidade por danos:

Art. 1.º Esta Lei disciplina o transporte de animais de estimação e de animais de assistência emocional em aeronaves no País.

[...]

Art. 3.º As companhias aéreas que oferecerem o serviço de transporte de cães e gatos ficam obrigadas a:

I – disponibilizar o serviço de rastreamento do animal durante todo o trajeto;

II – garantir condições de conforto e segurança adequadas ao animal durante o transporte;

III – assegurar ao tutor o direito de supervisionar o animal durante o embarque, a acomodação e o desembarque;

IV – disponibilizar médico-veterinário nos aeroportos com transporte anual superior a 600.000 (seiscentos mil) passageiros (Brasil, 2024, p. 1).

A aprovação da lei foi comemorada por defensores dos direitos dos animais e representa um avanço significativo na tutela jurídica dos animais de estimação no Brasil. Todavia, parte da doutrina aponta que a nova legislação, embora seja um marco importante, ainda não resolve integralmente as questões relativas à responsabilização penal das empresas aéreas por maus-tratos ou morte de animais, especialmente em hipóteses de conduta culposa, como a que vitimou o cão Joca (Silva; Costa, 2025).

### **3 A RESPONSABILIDADE CIVIL DAS COMPANHIAS AÉREAS**

#### **3.1 Fundamentos da Responsabilidade Objetiva no Transporte Aéreo**

A responsabilidade civil das companhias aéreas em casos de danos causados a animais transportados é fundamentalmente regida pelo Código de Defesa do Consumidor (CDC), especialmente pelo seu artigo 14, que estabelece a responsabilidade objetiva do fornecedor de serviços. Isso significa que, para a configuração do dever de indenizar, não se exige a prova de culpa ou dolo da empresa, bastando a demonstração do defeito na prestação do serviço, do dano e do nexo de causalidade entre ambos (Brasil, 1990).

A literalidade do artigo 14 do CDC é central para a compreensão desse regime: “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” (Brasil, 1990, p. 1).

No caso Joca, a configuração da responsabilidade objetiva da Gol Linhas Aéreas parece inequívoca: houve clara falha operacional no serviço contratado, consistente no embarque do animal em voo diverso do convencionado, que resultou diretamente na morte do animal. A Gol admitiu expressamente a ocorrência de um "erro operacional", o que, por si só, afasta qualquer excludente de responsabilidade fundada em força maior ou fato exclusivo do consumidor (Guerreiro, 2026; Silva; Costa, 2025).

Além do CDC, o Código Civil de 2002 disciplina, em seu artigo 734, a responsabilidade do transportador pelos danos causados às pessoas transportadas e às coisas a ele confiadas, admitindo apenas a exclusão da responsabilidade nos casos de força maior. A aplicação analógica desse dispositivo ao transporte de animais tem sido admitida pela jurisprudência dos tribunais estaduais brasileiros, que têm condenado companhias aéreas ao pagamento de indenizações por danos materiais e morais em casos semelhantes ao de Joca (Monteiro, 2024).

#### **3.2 A Responsabilidade Civil das Companhias Aéreas à Luz do Código de Defesa do Consumidor**

A relação jurídica estabelecida entre o tutor do animal e a companhia aérea no momento da contratação do serviço de transporte do pet configura, de forma inequívoca, uma relação de consumo nos termos da Lei n.º 8.078, de 11 de setembro de 1990. A empresa aérea ocupa a posição de fornecedora de serviços, enquanto o tutor assume a condição de consumidor, atraindo para o

caso concreto toda a proteção conferida pelo microssistema consumerista, incluindo a inversão do ônus da prova e a responsabilidade objetiva por defeitos na prestação do serviço contratado (Brasil, 1990; Guerreiro, 2026).

O artigo 14 do Código de Defesa do Consumidor, já transcrito anteriormente neste trabalho, estabelece que o fornecedor de serviços responde independentemente da existência de culpa pelos danos causados aos consumidores em decorrência de defeitos na prestação do serviço. Essa modalidade de responsabilidade objetiva libera o consumidor da necessidade de demonstrar a intenção ou a negligência da empresa, bastando a prova do defeito, do dano e do nexo causal entre ambos. No caso de Joca, o próprio reconhecimento pela Gol de que houve uma falha operacional no embarque do animal constitui admissão tácita do defeito na prestação do serviço, tornando desnecessária qualquer discussão mais aprofundada sobre a culpabilidade da empresa no plano civil (Agência Brasil, 2024; Silva; Costa, 2025).

A doutrina consumerista tem consolidado o entendimento de que o dano causado ao animal de estimação durante o transporte aéreo gera, para o tutor, tanto danos materiais quanto danos morais indenizáveis. Os primeiros abrangem os gastos veterinários, o valor despendido com o transporte contratado e o valor de mercado do animal, em sentido estrito. Os segundos, de maior complexidade jurídica, decorrem da ruptura do vínculo afetivo construído ao longo dos anos de convivência entre o tutor e o pet, sendo reconhecidos pela jurisprudência brasileira como configuradores de sofrimento psíquico real, autônomo e indenizável (Migalhas, 2026; Seguin; Araújo; Cordeiro Neto, 2016).

No plano jurisprudencial, os tribunais brasileiros têm progressivamente elevado os patamares das indenizações por danos morais em casos envolvendo a morte de animais de estimação causada por falha na prestação de serviços. Esse movimento reflete a superação da visão que classificava o animal como simples bem semovente e reconhece a dimensão afetiva e existencial do vínculo entre humanos e animais não humanos. A tendência é que os valores indenizatórios continuem crescendo à medida que a jurisprudência consolide o conceito de família multiespécie e o reconhecimento da senciência animal como fundamento de tutela jurídica autônoma (Superior Tribunal de Justiça, 2023; Guerreiro, 2026).

### 3.3 A Responsabilidade Penal das Companhias Aéreas e os Limites do Artigo 32 da Lei de Crimes Ambientais

A análise da responsabilidade penal das companhias aéreas em casos de morte ou maus-tratos de animais durante o transporte passa, necessariamente, pelo exame dos limites e possibilidades oferecidos pelo artigo 32 da Lei n.º 9.605, de 12 de fevereiro de 1998. Esse dispositivo, em sua redação atualizada pela Lei n.º 14.064/2020, tipifica penalmente os atos de abuso, maus-tratos, ferimento ou mutilação de animais domésticos, com agravamento da pena quando a vítima for cão ou gato. Contudo, a aplicação desse tipo penal a casos como o de Joca esbarra em uma questão dogmática de difícil superação: a exigência de dolo para a configuração do crime (Santos, 2023; Brasil, 1998).

A jurisprudência dos tribunais brasileiros tem sido relativamente uniforme no sentido de que o crime de maus-tratos previsto no artigo 32 da Lei de Crimes Ambientais exige conduta dolosa, não se admitindo a modalidade culposa. Isso significa que, para a configuração do tipo penal, é necessário que o agente tenha agido com a intenção de causar sofrimento ao animal ou, ao menos, que tenha assumido o risco de produzi-lo. A mera negligência operacional, como a que vitimou o cão Joca, não preenche, na visão majoritária dos tribunais, os elementos subjetivos do tipo penal (Santos, 2023; Terra, 2024).

Essa limitação foi reconhecida expressamente no caso Joca. O magistrado que arquivou o inquérito policial em São Paulo fundamentou sua decisão na ausência de intenção de maltratar o animal por parte dos funcionários da Gol, identificando na conduta da empresa "uma sucessão de condutas culposas, advindas de negligência e imprudência", sem que houvesse, contudo, o elemento subjetivo necessário para a configuração do crime ambiental. Esse desfecho revelou, de forma concreta, a lacuna existente entre a gravidade dos fatos e a resposta penal disponível no ordenamento jurídico vigente (Terra, 2024; Migalhas, 2024).

A possibilidade de responsabilização penal da pessoa jurídica, prevista no artigo 3.º da Lei n.º 9.605/1998, tampouco resolve integralmente o problema. Embora o dispositivo permita a responsabilização criminal das empresas, a exigência de que a infração seja cometida por decisão de representante legal ou órgão colegiado, no interesse ou benefício da entidade, torna extremamente difícil a prova necessária para a denúncia e condenação de grandes companhias aéreas por atos praticados no nível operacional, sem vinculação direta às instâncias diretivas da empresa (Brasil, 1998; Silva; Costa, 2025).

Diante dessas limitações, parcela da doutrina tem sustentado a necessidade de reforma legislativa que crie um tipo penal culposo específico para casos de morte ou sofrimento grave de animais durante o transporte comercial, ou que amplie a aplicação das sanções administrativas e civis como instrumentos complementares de responsabilização das empresas. A criação de multas administrativas robustas pela Anac, articulada com a responsabilidade civil objetiva do CDC e a possível reforma penal, poderia configurar um sistema de responsabilização mais eficaz e dissuasório (Gomes et al., 2026; Monteiro, 2024).

### 3.4 O Caso Joca como Catalisador de Transformações Normativas e Sociais

O episódio da morte do cão Joca em abril de 2024 transcendeu sua dimensão individual para se tornar um evento catalisador de profundas transformações normativas e sociais no Brasil. A comoção popular gerada pelo caso evidenciou o nível de maturidade alcançado pela sociedade brasileira no que se refere ao reconhecimento dos animais de estimação como membros da família e como seres dotados de dignidade própria, merecedores de proteção jurídica efetiva (Metrópolis, 2024; Radioagência Nacional, 2024).

No plano político e institucional, as repercussões foram imediatas e multidimensionais. O presidente da República manifestou publicamente indignação com o ocorrido e cobrou providências das autoridades regulatórias. A Anac e o Ministério de Portos e Aeroportos instauraram processos administrativos para apurar as circunstâncias da morte do animal e para rever as normas de transporte de pets. A Senacon notificou a Gol para prestação de esclarecimentos sobre suas políticas de transporte de animais e sobre as medidas de reparação adotadas em favor do tutor de Joca. A Polícia Civil de São Paulo e a Delegacia do Meio Ambiente de Guarulhos instauraram inquéritos policiais para apurar a prática de eventual crime de maus-tratos (Agência Brasil, 2024; Câmara dos Deputados, 2024b).

No âmbito legislativo, o caso acelerou de forma decisiva a tramitação de dezenas de projetos de lei que tratavam do transporte aéreo de animais, muitos deles em estagnação há anos no Congresso Nacional. A reunião dessas propostas em um substitutivo único, denominado "Lei Joca", e sua aprovação na Câmara dos Deputados poucos dias após a morte do animal, em votação simbólica, revelam com clareza o poder da mobilização social como propulsor de avanços legislativos. A aprovação e sanção da Lei n.º 14.842/2024 representou a resposta normativa mais direta e abrangente já dada pelo legislador brasileiro à questão do transporte

aéreo de animais de estimação (Câmara dos Deputados, 2024a; Câmara dos Deputados, 2024b; Câmara dos Deputados, 2024c).

Do ponto de vista social e cultural, o caso Joca contribuiu para consolidar e ampliar o debate público sobre o status jurídico dos animais no Brasil. A intensa cobertura midiática, as manifestações de tutores em aeroportos de diversas cidades brasileiras e a circulação massiva do tema nas redes sociais evidenciaram que a proteção animal deixou de ser pauta de nicho para se tornar uma demanda genuinamente popular, com capacidade de pressionar o poder público e as empresas privadas a adotarem posturas mais responsáveis em relação ao bem-estar animal (Cnn Brasil, 2024; Radioagência Nacional, 2024).

#### 4. PERSPECTIVAS PARA A TUTELA JURÍDICA DOS ANIMAIS NO TRANSPORTE AÉREO PÓS-LEI JOCA

A entrada em vigor da Lei n.º 14.842/2024 marca um ponto de inflexão na trajetória da proteção jurídica dos animais de estimação no transporte aéreo brasileiro. A nova legislação estabelece obrigações concretas para as companhias aéreas, preenche lacunas regulatórias historicamente identificadas pela doutrina e pela jurisprudência e cria mecanismos mais eficazes de responsabilização das empresas em caso de danos aos animais transportados. Não obstante esses avanços inegáveis, persistem desafios relevantes que precisam ser enfrentados nos planos normativo, institucional e cultural (Guerreiro, 2026; Silva; Costa, 2025).

No plano normativo, a Lei Joca deixou em aberto questões importantes relacionadas à responsabilização penal das companhias aéreas. A ausência de um tipo penal culposo específico para casos de morte ou sofrimento grave de animais durante o transporte aéreo significa que situações semelhantes à que vitimou o cão Joca continuarão a escapar da persecução penal, salvo que haja prova de conduta dolosa por parte dos agentes da empresa. A reforma do artigo 32 da Lei n.º 9.605/1998 para prever expressamente a modalidade culposa, ao menos nos casos de morte de animais durante o transporte comercial, é medida que merece atenção do legislador (Santos, 2023; Brasil, 1998).

No plano institucional, a efetividade da Lei n.º 14.842/2024 dependerá da capacidade da Anac de exercer fiscalização eficaz sobre o cumprimento das novas obrigações pelas companhias aéreas. A exigência de médicos-veterinários nos principais aeroportos do país, por exemplo, representa avanço significativo, mas sua implementação demanda investimento em infraestrutura, regulamentação complementar e mecanismos de controle e sanção que precisam

ser desenvolvidos pela agência reguladora. A articulação entre a Anac, o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento e os órgãos de proteção animal será fundamental para garantir que a nova lei não se transforme em mera proclamação normativa desprovida de efetividade prática (Agência Nacional de Aviação Civil, 2023; Gomes et al., 2026).

No plano cultural e jurisprudencial, a consolidação do conceito de família multiespécie como categoria juridicamente relevante e o reconhecimento progressivo da senciência animal como fundamento autônomo de tutela são tendências que deverão continuar moldando a interpretação e a aplicação das normas de proteção animal pelos tribunais brasileiros. A evolução da jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça nessa matéria será determinante para o estabelecimento de parâmetros mais seguros e previsíveis para a quantificação dos danos morais em casos de morte de animais de estimação por falha na prestação de serviços, incluindo o transporte aéreo (Superior Tribunal de Justiça, 2023; Migalhas, 2026).

Por fim, a experiência do caso Joca demonstrou que a mobilização social e a pressão da opinião pública continuam sendo instrumentos poderosos de transformação normativa no Brasil. O engajamento dos tutores de animais, das organizações de proteção animal e da mídia na defesa de mudanças legislativas foi determinante para que a Lei n.º 14.842/2024 fosse aprovada em tempo recorde. Esse fato reforça a importância do ativismo jurídico e social como complemento indispensável à atuação dos operadores do Direito na construção de um ordenamento jurídico mais sensível ao bem-estar animal (Câmara dos Deputados, 2024a; Cnn Brasil, 2026).

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente artigo analisou a responsabilidade civil e penal das companhias aéreas em casos de morte ou maus-tratos de animais transportados, tendo como eixo central o caso do cão Joca, ocorrido em abril de 2024. O percurso investigativo percorrido ao longo do trabalho permitiu identificar as principais lacunas do ordenamento jurídico brasileiro anteriormente vigente, as transformações promovidas pela Lei n.º 14.842/2024 e os desafios que persistem para a construção de uma tutela jurídica efetiva e justa dos animais de estimação no transporte aéreo.

No que se refere ao primeiro objetivo específico, ficou demonstrado que a proteção jurídica dos animais no Brasil passou por transformações significativas nas últimas décadas, partindo da vedação constitucional à crueldade prevista no artigo 225 da Constituição Federal de 1988, passando pela tipificação penal dos maus-tratos na Lei n.º 9.605/1998 e por seu

agravamento pela Lei n.º 14.064/2020, até chegar ao reconhecimento jurisprudencial progressivo da senciência animal e do conceito de família multiespécie como categorias juridicamente relevantes. Esse processo evolutivo ainda está em curso e continuará sendo moldado pela doutrina, pela jurisprudência e pelo legislador nos próximos anos.

Em relação ao segundo objetivo específico, verificou-se que o marco regulatório do transporte aéreo de animais era, até 2024, notoriamente insuficiente. A Portaria n.º 12.307/2023 da Anac deixava ampla margem de autonomia às companhias aéreas, sem estabelecer padrões mínimos de bem-estar animal ou mecanismos eficazes de fiscalização. A responsabilidade civil das empresas aéreas encontra fundamento sólido no regime de responsabilidade objetiva do Código de Defesa do Consumidor, e a jurisprudência tem evoluído no sentido de reconhecer o dano moral decorrente da ruptura do vínculo afetivo entre o tutor e o animal como autônomo e indenizável. A Lei n.º 14.842/2024 representou avanço normativo concreto, mas sua efetividade dependerá da regulamentação complementar e da atuação fiscalizatória da Anac.

No tocante ao terceiro objetivo específico, constatou-se que a responsabilização penal das companhias aéreas em casos análogos ao de Joca esbarra na exigência de dolo para a configuração do crime de maus-tratos previsto no artigo 32 da Lei n.º 9.605/1998. A conduta culposa, mesmo quando resulta em morte do animal, não tem sido suficiente, à luz da jurisprudência dominante, para embasar uma condenação criminal. Essa lacuna normativa, combinada com as dificuldades práticas de responsabilizar penalmente pessoas jurídicas de grande porte, compromete a efetividade da resposta penal nesses casos e reforça a necessidade de reformas legislativas complementares.

Portanto, em resposta ao problema de pesquisa formulado, conclui-se que a legislação brasileira atual, mesmo após as transformações introduzidas pela Lei Joca, ainda não é integralmente capaz de responsabilizar civil e penalmente as companhias aéreas em todos os casos de morte ou maus-tratos de animais transportados. No plano civil, o arcabouço normativo é mais robusto, oferecendo ao tutor instrumentos concretos de reparação. No plano penal, contudo, as limitações são expressivas, e a criação de mecanismos sancionatórios mais eficazes continua sendo uma necessidade jurídica urgente. O equilíbrio entre a proteção do bem-estar animal, a segurança operacional e os interesses econômicos das companhias aéreas é tarefa que exige não apenas aperfeiçoamento legislativo, mas também mudança cultural das empresas e dos órgãos reguladores, orientada pelo reconhecimento da dignidade dos animais não humanos como valor juridicamente tutelável.

## REFERÊNCIAS

AGÊNCIA BRASIL. ANAC e ministério vão investigar morte de cão em voo da Gol. *Agência Brasil*, Brasília, DF, 24 abr. 2024. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2024-04/anac-e-ministerio-vao-investigar-morte-de-cao-em-voo-da-gol>. Acesso em: 02/03/2026.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. *Portaria n.º 12.307/SAS, de 25 de agosto de 2023*. Dispõe sobre as condições gerais para o transporte de animais aplicáveis ao transporte aéreo de passageiros, doméstico e internacional, nos termos do que dispõe o artigo 15 da Resolução n.º 400, de 13 de dezembro de 2016. Brasília, DF: ANAC, 2023. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/portarias/2023/portaria-12307>. Acesso em: 02/03/2026.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. *Resolução n.º 400, de 13 de dezembro de 2016*. Dispõe sobre as condições gerais de transporte aéreo. Brasília, DF: ANAC, 2016. Disponível em: [https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2016/resolucao-no-400-de-13-12-2016/@@@display-file/arquivo\\_norma/RA2016-0400.pdf](https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2016/resolucao-no-400-de-13-12-2016/@@@display-file/arquivo_norma/RA2016-0400.pdf). Acesso em: 02/03/2026.

BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*. Brasília, DF: Presidência da República, 1988. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm). Acesso em: 02/03/2026.

BRASIL. *Lei n.º 14.064, de 29 de setembro de 2020 (Lei Sansão)*. Altera a Lei n.º 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, para aumentar as penas cominadas ao crime de maus-tratos aos animais quando se tratar de cão ou gato. Brasília, DF: Presidência da República, 2020. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2019-2022/2020/lei/l14064.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/lei/l14064.htm). Acesso em: 02/03/2026.

BRASIL. *Lei n.º 14.842, de 2024 (Lei Joca)*. Disciplina o transporte de animais de estimação e de animais de assistência emocional em aeronaves no país e dá outras providências. Brasília, DF: Congresso Nacional, 2024. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2268959&fichaAmigavel=nao>. Acesso em: 02/03/2026.

BRASIL. *Lei n.º 8.078, de 11 de setembro de 1990*. Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 1990. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l8078compilado.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8078compilado.htm). Acesso em: 02/03/2026.

BRASIL. *Lei n.º 9.605, de 12 de fevereiro de 1998*. Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 1998. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9605.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9605.htm). Acesso em: 02/03/2026.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. Câmara aprova oferta de transporte de animais domésticos nas cabines de aviões. *Portal da Câmara dos Deputados*, Brasília, DF, 8 maio 2024. Disponível

em: <https://www.camara.leg.br/noticias/1060105-camara-aprova-oferta-de-transporte-de-animais-domesticos-nas-cabines-de-avioes/>. Acesso em: 02/03/2026.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. Projeto regulamenta transporte aéreo de animais domésticos no Brasil. *Portal da Câmara dos Deputados*, Brasília, DF, 9 maio 2024. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/noticias/1133186-projeto-regulamenta-transporte-aereo-de-animais-domesticos-no-brasil/>. Acesso em: 02/03/2026.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. Proposta responsabiliza empresa aérea por maus-tratos e morte de animais. *Portal da Câmara dos Deputados*, Brasília, DF, 7 maio 2024. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/noticias/1059170-proposta-responsabiliza-empresa-aerea-por-maus-tratos-e-morte-de-animais/>. Acesso em: 02/03/2026.

CNN BRASIL. Cachorro é entregue morto a tutor após ser transportado por companhia aérea. *CNN Brasil*, São Paulo, 24 abr. 2024. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/nacional/cachorro-e-entregue-morto-a-tutor-apos-ser-transportado-por-companhia-aerea/>. Acesso em: 02/03/2026.

CNN BRASIL. Cão Joca: polícia diz que animal morreu dentro de aeronave que decolou de Fortaleza. *CNN Brasil*, São Paulo, 11 jul. 2024. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/nacional/cao-joca-policia-diz-que-animal-morreu-dentro-de-aeronave-que-decolou-de-fortaleza/>. Acesso em: 02/03/2026.

CNN BRASIL. Caso cão Joca: Justiça determina perícia para apurar morte; relembre o caso. *CNN Brasil*, São Paulo, 30 jan. 2026. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/noticias/caso-cao-joca-justica-determina-pericia-para-apurar-morte-relembre-caso/>. Acesso em: 02/03/2026.

GOMES, A. S. dos S. et al. Regulação do transporte aéreo brasileiro e direitos fundamentais: desafios jurídicos do transporte de animais de apoio emocional. *Revista de Geopolítica*, v. 17, n. 3, e1892, 2026. Disponível em: <https://revistageo.com.br/revista/article/view/1892>. Acesso em: 02/03/2026.

GUERREIRO, L. M. A responsabilidade civil das companhias aéreas no transporte de animais de estimação. *Revista Direitos Emergentes na Sociedade Global*, Santa Maria, v. 9, e94910, 2026. Disponível em: <https://periodicos.ufsm.br/REDESG/article/view/94910>. Acesso em: 02/03/2026.

METRÓPOLES. Morte do cão Joca: Gol deve dar explicações ao Ministério da Justiça. *Metrópoles*, Brasília, DF, 25 abr. 2024. Disponível em: <https://www.metropoles.com/sao-paulo/morte-do-cao-joca-gol-deve-dar-explicacoes-ao-ministerio-da-justica>. Acesso em: 02/03/2026.

MIGALHAS. Cão Joca: Legislativo e ministério da Justiça se posicionam sobre caso. *Migalhas*, Ribeirão Preto, 26 abr. 2024. Disponível em: <https://www.migalhas.com.br/quentes/406174/cao-joca-legislativo-e-ministerio-da-justica-se-posicionam-sobre-caso>. Acesso em: 02/03/2026.

MONTEIRO, Estefany Rocha. Desafios e perspectivas na regulação do transporte de animais domésticos por companhias aéreas brasileiras: um olhar para o presente e o futuro. *Conteúdo Jurídico*, Brasília, DF, 23 ago. 2024. Disponível em: <https://www.conteudojuridico.com.br/consulta/Artigos/66242/desafios-e-perspectivas-na-regulao-do-transporte-de-animais-domsticos-por-companhias-areas-brasileiras-um-olhar-para-o-presente-e-o-futuro>. Acesso em: 02/03/2026.

RADIOAGÊNCIA NACIONAL. Polícia Civil conclui que cachorro Joca morreu dentro de avião da Gol. *Radioagência Nacional*, Brasília, DF, 12 jul. 2024. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/radioagencia-nacional/geral/audio/2024-07/policia-civil-conclui-que-cachorro-joca-morreu-dentro-de-aviao-da-gol>. Acesso em: 02/03/2026.

SANTOS, Mariane Braga dos. Análise das modificações do art. 32 da Lei 9.605/98 frente ao direito penal e ao direito ambiental. *Jus Navigandi*, Teresina, nov. 2023. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/91703/analise-das-modificacoes-do-art-32-da-lei-9-605-98-frente-ao-direito-penal-e-ao-direito-ambiental>. Acesso em: 02/03/2026.

SEGUIN, Élida; ARAÚJO, Luciane Martins de; CORDEIRO NETO, Miguel dos Reis. Uma nova família: a multiespécie. *Revista de Direito Ambiental*, São Paulo, v. 82, n. 4, p. 1–20, abr. 2016. Disponível em: <https://www.revistadostribunais.com.br/maf/app/resultList/document?src=rl&srguid=i0ad6adc6000019783de06e6da&docguid=I&hitguid=I&spos=I&epos=I&td=I&context=&crumb-action=append&crumb-label=Documento>. Acesso em: 02/03/2026.

SILVA, F. T. S.; COSTA, V. P. da. Responsabilidade civil das companhias aéreas pela morte de animais devido ao transporte: a eminente exigência de aperfeiçoamento da tutela jurídica dos animais de companhia. *Revista JRG de Estudos Acadêmicos*, São Paulo, v. 8, n. 18, p. e082031, 2025. Disponível em: <https://revistajrg.com/index.php/jrg/article/view/2031>. Acesso em: 02/03/2026.

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA. Animais de estimação: um conceito jurídico em transformação no Brasil. *Portal STJ*, Brasília, DF, 21 maio 2023. Disponível em: <https://www.stj.jus.br/sites/portalp/Paginas/Comunicacao/Noticias/2023/21052023-Animais-de-estimacao-um-conceito-juridico-em-transformacao-no-Brasil.aspx>. Acesso em: 02/03/2026.

TERRA. Justiça de SP arquiva investigação sobre morte do cão Joca; pet morreu dentro de avião. *Terra*, São Paulo, 19 out. 2024. Disponível em: <https://www.terra.com.br/vida-e-estilo/pets/justica-de-sp-arquiva-investigacao-sobre-morte-do-cao-joca-pet-morreu-dentro-de-aviao,oabe366718e0ac905a92230b3f4b9430wc2eomcx.html>. Acesso em: 02/03/2026.