



B1

ISSN: 2595-1661

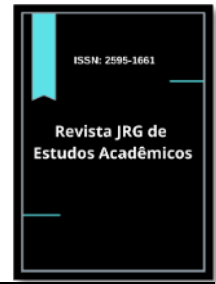
ARTIGO DE REVISÃO

Listas de conteúdos disponíveis em [Portal de Periódicos CAPES](#)

Revista JRG de Estudos Acadêmicos

Página da revista:

<https://revistajrg.com/index.php/jrg>



Responsabilidade civil das companhias aéreas pela morte de animais devido ao transporte: a eminente exigência de aperfeiçoamento da tutela jurídica dos animais de companhia

Civil liability of airlines for the death of animals during transportation: the urgent need to improve the legal protection of companion animals

DOI: 10.55892/jrg.v8i18.2031

ARK: 57118/JRG.v8i18.2031

Recebido: 16/04/2024 | Aceito: 24/04/2025 | Publicado *on-line*: 25/04/2025

Fabiana Thays Santos Silva ¹

<https://orcid.org/0000-0002-9878-2631>

<http://lattes.cnpq.br/9442813508837482>

Universidade de Gurupi - UnirG, TO, Brasil

E-mail: fabianathays1@gmail.com

Vanuzia Pires da Costa ²

<https://orcid.org/0009-0005-5583-3004>

<http://lattes.cnpq.br/8457902370224546>

Universidade de Gurupi - UnirG, TO, Brasil

E-mail: vanuzapires.adv@gmail.com



Resumo

O transporte aéreo de animais de companhia no Brasil é regulado por normativas da ANAC, assim como pelos Códigos de Defesa do Consumidor e Civil, que impõem às empresas aéreas, enquanto prestadoras de serviços, a responsabilidade objetiva. Contudo, casos recorrentes de episódios envolvendo mortes e lesões de animais sugerem que a legislação atual pode necessitar de aperfeiçoamento. O objetivo desta pesquisa é examinar a responsabilidade civil das companhias aéreas em casos de incidentes envolvendo animais de companhia ocorridos no transporte aéreo, à luz da legislação brasileira, e avaliar a necessidade de aprimoramento do arcabouço legal para garantir uma tutela jurídica mais eficaz. A metodologia adota o método dedutivo, com abordagem qualitativa, de revisão bibliográfica, de jurisprudências, doutrinas e legislações pertinentes. A pesquisa confirma que existem lacunas na regulamentação desse modal de transporte. Embora iniciativas como o Plano de Transporte Aéreo de Animais (PATA) e projetos de lei em tramitação representem avanços, se faz necessário uma legislação consolidada que garanta segurança tanto para tutores e animais, quanto para as companhias aéreas.

Palavras-chave: Relações de Consumo; Responsabilidade Objetiva; Senciência Animal; Segurança no Transporte; Aprimoramento Legislativo.

¹ Bacharelada em Direito pela Universidade de Gurupi – UnirG, Bacharel em Agronomia pela Universidade Federal do Tocantins - UFT e Mestre em Produção Vegetal pela Universidade Federal do Tocantins – UFT. E-mail: fabianathays1@gmail.com

² Bacharel em Direito pela Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas de Gurupi – FAFICH, Mestre em Direito Direito e estado na Era Digital pelo Centro Universitário Eurípedes de Marília – UNIVEM. E-mail: vanuzapires.adv@gmail.com



Abstract

The air transport of companion animals in Brazil is governed by regulations issued by ANAC, as well as by the Consumer Protection Code and the Civil Code, which impose strict liability on airlines as service providers. However, recurring incidents involving the death or injury of animals suggest that the current legal framework may require improvement. This study aims to examine the civil liability of airlines in incidents involving companion animals during air transportation, in accordance with Brazilian legislation, and to assess the need for enhancing the legal framework to ensure more effective legal protection. The methodology employed is deductive, with a qualitative approach, based on a bibliographical review of relevant case law, legal doctrines, and applicable legislation. The research confirms the existence of regulatory gaps in this mode of transport. Although initiatives such as the Animal Air Transport Plan (PATA) and pending legislative proposals represent progress, the adoption of a consolidated legal framework is necessary to ensure safety for both animal guardians and their pets, as well as for airlines.

Keywords: *Consumer Relations; Strict Liability; Animal Sentience; Transport Safety; Legislative Enhancement.*

Introdução

A aviação civil no Brasil tem se expandido significativamente, tornando-se um meio de transporte cada vez mais acessível e essencial para a mobilidade da população. Em 2023, cerca de 91 milhões de passageiros foram transportados em voos domésticos (ABEAR, 2024), ou seja, aqueles cujos pontos de partida, escala e destino se encontram no território nacional (ANAC, 2024). Esse crescimento reflete a crescente demanda por deslocamentos rápidos e eficientes dentro do país.

A segurança é outro fator importante que contribui para a crescente preferência pelo transporte aéreo, uma vez que é considerado um dos meios mais seguros de deslocamento. De acordo com o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA, 2024), ocorreram apenas 30 acidentes fatais no ano de 2023 em voos domésticos brasileiros, número expressivamente baixo em comparação com o volume de passageiros transportados.

Com o crescimento do setor, observa-se também o aumento no transporte de animais de estimação, seja para fins pessoais, profissionais ou por necessidade, como no caso dos cães-guia e dos animais de apoio emocional. Entretanto, muitos deles, especialmente os alocados no compartimento de carga, enfrentam condições de risco, como variações extremas de temperatura, falta de ventilação adequada, ruídos elevados e falhas na pressurização da cabine.

Esses fatores podem causar estresse intenso, danos à saúde ou, em casos mais graves, até a morte dos animais, evidenciando a necessidade urgente de medidas legislativas preventivas eficazes. A criação e implementação de normas claras e rigorosas são essenciais para garantir a proteção e o bem-estar dos pets, minimizando os riscos e assegurando condições adequadas de viagem.

Embora a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) tenha portarias que estabelecem diretrizes sobre o transporte aéreo de animais, diferenciando categorias como cães-guia, animais de estimação e de apoio emocional, ainda não há legislação específica e abrangente voltada à prevenção de óbitos durante o trajeto. A falta de normas detalhadas compromete a proteção dos animais e a previsibilidade jurídica, tornando as companhias aéreas vulneráveis à responsabilização civil diante de falhas no serviço.



Essa problemática aufere relevância à medida que os casos de óbito em voos comerciais se tornam cada vez mais frequentes e ganham ampla repercussão social. Diante desse cenário, impõe-se a seguinte indagação: qual a responsabilidade civil das companhias aéreas pela morte de animais durante o transporte aéreo? A legislação atual pode ser aperfeiçoada para garantir a tutela jurídica dos animais de companhia?

O objetivo geral desta pesquisa é examinar a responsabilidade civil das companhias aéreas em casos de morte de animais domésticos durante o transporte aéreo em voos domésticos, à luz da legislação vigente no Brasil, e avaliar a necessidade de aprimoramento dessa legislação para garantir a tutela jurídica mais eficaz aos animais de companhia.

Com isso, espera-se contribuir com mecanismos para prevenir incidentes que causam danos irreparáveis aos pets e aos tutores, garantindo a tutela jurídica dos animais de companhia, além de ressaltar o dever de cuidado das transportadoras nesse contexto.

2. Metodologia

Para a realização desta pesquisa, adota-se o método dedutivo descrito por Bittar (2024), no qual o raciocínio lógico parte de conceitos gerais e normativos para chegar a conclusões mais específicas. O estudo tem abordagem qualitativa, fundamentada em revisão bibliográfica que abrange jurisprudências, doutrinas, legislações pertinentes e artigos científicos especializados sobre o tema.

A análise busca compreender a responsabilidade civil das companhias aéreas pela morte de animais de companhia no transporte aéreo e a necessidade de aprimoramento da legislação atual para garantir a tutela jurídica dos animais de companhia.

A investigação utiliza três principais técnicas: (i) pesquisa bibliográfica, abrangendo literatura jurídica e científica relevante; (ii) análise jurisprudencial, com estudo de decisões judiciais pertinentes; e (iii) pesquisa normativa, examinando legislações aplicáveis.

A estrutura da pesquisa compreende: introdução ao tema; análise da natureza jurídica dos animais; estudo dos regimes de responsabilidade civil; avaliação da aplicação do Código de Defesa do Consumidor ao transporte aéreo de animais de companhia; e discussão sobre a necessidade de regulamentação específica. As considerações finais apresentam os principais resultados obtidos durante a pesquisa.

3. Referencial teórico

3.1 A natureza jurídica dos animais de companhia: uma análise dogmática e legislativa

A crescente discussão sobre a natureza jurídica dos animais de companhia, tem ganhado destaque tanto na doutrina quanto na legislação e jurisprudência, especialmente à medida que a valorização dos direitos dos animais e a revisão de sua posição no ordenamento jurídico avançam. Essa mudança de perspectiva tem levado ao fortalecimento das normas de proteção e ao reconhecimento da dignidade dos animais, conferindo-lhes status diferenciado.

O Código Civil Brasileiro (Lei nº 10.406/2002) classifica os animais como bens móveis (art. 82), já a Lei nº 9.605/1998 (Lei de Crimes Ambientais) estabelece proteção penal aos animais, reconhecendo sua dignidade e garantindo sanções contra maus-tratos. Ademais, a Emenda Constitucional nº 96/2017 introduziu o



conceito de "bem-estar animal" na Constituição Federal, reforçando a necessidade de legislação específica para sua proteção.

O Supremo Tribunal Federal (STF), em decisão proferida em 2021, na ADPF 640, consolidou entendimento de que os animais possuem dignidade própria, não sendo meramente objetos do direito patrimonial. Essa tendência tem levado ao reconhecimento de que os animais são "seres sencientes", ou seja, detentores de capacidade de sentir dor e prazer, com direitos próprios e proteção específica, conforme elucidado pelo Ministro Roberto Barroso, na Ação Direta de Inconstitucionalidade 4.983:

[...] a fim de que os animais não sejam reduzidos à mera condição de elementos do meio ambiente. Só assim reconheceremos a essa vedação o valor eminentemente moral que o constituinte lhe conferiu ao propô-la em benefício dos animais sencientes. Esse valor moral está na declaração de que o sofrimento animal importa por si só, independentemente do equilíbrio do meio ambiente, da sua função ecológica ou de sua importância para a preservação de sua espécie (BRASIL, 2017, p.42).

Segundo Hupffer e Roque (2023), a teoria da senciência animal desenvolvida por Peter Singer em 1975, é um marco importante na discussão sobre a natureza jurídica dos animais de estimação, pois ao defender a igual consideração dos interesses entre diferentes espécies, destacando valores como respeito, dignidade e a capacidade de sofrer, propondo que esses princípios éticos sejam levados em conta ao se tratar dos direitos dos animais.

Essa visão tem influenciado ordenamentos jurídicos internacionais, como na União Europeia, onde a Declaração de Amsterdã (1997) reconhece explicitamente os animais como seres sencientes. Além disso, segundo Mota-Rojas (2022), países como França, Áustria, Alemanha, Suíça e a Catalunha passaram a reconhecer legalmente, em seus respectivos Códigos Civis, a capacidade dos animais de experimentar sofrimento e prazer.

Tendo em vista que "a definição como simples coisa não é mais suficiente para tratar os litígios que envolvem animais de estimação" (BRASIL, 2023), tribunais brasileiros têm reconhecido a guarda compartilhada de animais em casos de separação conjugal, baseando-se na afetividade. Trazendo interessante conclusão a respeito dessa questão, pode-se colacionar decisão do Tribunal de Justiça do Distrito Federal, proferida em 2024, no Agravo de Instrumento nº 0737354-43.2023.8.07.0001. Nesse julgado, após o divórcio, as partes haviam firmado acordo extrajudicial sobre a alternância na convivência com o cachorro adotado durante o casamento. Embora o acordo tivesse sido mantido por cerca de cinco anos, a recusa do agravado em permitir que o ex-cônjuge convivesse com o animal nos dias estabelecidos foi considerada arbitrária. O tribunal, ao revisar a decisão, reafirmou o direito do ex-cônjuge à convivência com o animal conforme o acordado.

Esse entendimento reforça a necessidade de um estatuto jurídico próprio para os animais de estimação. Calmom (2021) defende a necessidade de "descoisificar" os animais de estimação para reconhecê-los como sujeitos de direitos, evitando que sejam tratados apenas como bens patrimoniais. Essa abordagem não implica equiparação aos seres humanos, mas sim a criação de uma categoria intermediária que reflita sua condição singular.

O posicionamento do STJ, especialmente a visão do ministro Luis Felipe Salomão, ganha relevância nesse contexto. Para ele, o fato de os animais de estimação possuírem sensibilidade não deve levar à "humanização" nem à equiparação de sua posse à guarda de filhos. Das justificativas apresentadas pelo



ministro, merece destaque o seguinte trecho:

Penso que a resolução deve, realmente, depender da análise do caso concreto, mas será resguardada a ideia de que não se está diante de uma 'coisa inanimada', sem lhe estender, contudo, a condição de sujeito de direito. Reconhece-se, assim, um terceiro gênero, em que sempre deverá ser analisada a situação contida nos autos (BRASIL, 2023).

Essa posição reflete a necessidade crescente da análise mais detalhada, que considere as especificidades e relações afetivas que envolvem os animais de companhia, com uma visão mais apurada das suas necessidades e do vínculo emocional com seus tutores. Assim, a evolução do entendimento jurídico acerca dos animais de estimação reflete a busca por conciliar princípios tradicionais do patrimônio com o reconhecimento da senciência animal. Embora ainda subsista a classificação dos animais como bens móveis no ordenamento jurídico brasileiro, avanços legislativos e jurisprudenciais demonstram um movimento progressivo para a adoção de um status jurídico intermediário.

3.2 Responsabilidade civil: objetiva e subjetiva

Segundo Diniz (2022), a responsabilidade civil é o instituto jurídico que impõe a obrigação de reparar danos causados a terceiros, seja por ato próprio, por fato de terceiro, por animais ou coisas sob sua guarda, podendo decorrer tanto da inexecução de um contrato (responsabilidade contratual) quanto da prática de um ato ilícito ou lícito que gere dano (responsabilidade extracontratual).

A autora ainda aponta que a responsabilidade exige três pressupostos essenciais: a) a existência de uma ação, comissiva ou omissiva, que cause dano a outrem, seja por ato ilícito ou lícito, gerando a obrigação de reparação. Essa obrigação pode advir tanto de atos ilícitos, baseados na culpa, quanto de atos lícitos, fundamentados no risco; b) a ocorrência de dano, seja material ou moral, que deve ser certo e comprovado. O dano moral, por sua vez, pode ser configurado sem sofrimento físico, bastando a violação de direitos da personalidade; e c) o nexo de causalidade entre a ação e o dano, sendo necessária a comprovação de que a conduta do agente causou o prejuízo, salvo em casos de causas excludentes, como força maior ou culpa exclusiva da vítima.

Nesse sentido, Gagliano e Pamplona Filho (2023) conceituam que a responsabilidade civil deriva da agressão a um interesse particular, sujeitando, assim, o infrator, ao pagamento de uma compensação pecuniária à vítima, caso não possa repor *in natura* o estado anterior de coisas. Com isso, objetivo é permitir que a vítima seja indenizada dessa ação ou omissão, nascendo a obrigação de reparação do dano, como dispõe o art. 927 do CC:

Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (vide: artigos 186 e 187 do CC), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.

Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem. (BRASIL, 2002).

A indenização deve ser proporcional ao dano, garantindo uma reparação justa à vítima sem impor ao ofensor um ônus excessivo que desvirtue a função reparatória da responsabilidade civil (FERNANDES, 2023). O entendimento jurisprudencial do Egrégio Tribunal de Justiça do Tocantins corrobora essa orientação, pois ao julgar,



em 2024, a Apelação Cível nº 0037622-18.2021.8.27.2729, o tribunal reafirmou a importância de observação dos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade ao fixar o valor da indenização, assegurando uma reparação justa sem causar um ônus excessivo ao ofensor.

A responsabilidade civil é um conceito indivisível, mas, devido a aspectos específicos, classifica-se de acordo com a presença de culpa e a natureza da norma violada (GAGLIANO; PAMPLONA FILHO, 2023), sendo dividida em subjetiva e objetiva. O que as diferencia é a culpa. A responsabilidade subjetiva, conforme Gonçalves (2023), baseia-se na ideia de culpa, exigindo prova de que o agente agiu com dolo ou culpa para que o dano seja indenizável. Já a objetiva prescinde dessa comprovação, bastando a existência do dano e o nexo de causalidade para que haja o dever de indenizar.

Assim, a reparação civil tem três funções principais: compensar o dano à vítima, punir o ofensor e prevenir futuras condutas lesivas. Seu objetivo central é restabelecer a situação anterior ao dano, seja por meio da reposição do bem perdido ou, quando isso não for possível, por meio de uma indenização equivalente. Embora a punição não seja a finalidade principal, ela atua como um desincentivo à repetição de atos lesivos, estimulando o ofensor a agir com mais cautela. Além disso, a reparação tem um papel educacional, ao enviar uma mensagem à sociedade de que tais comportamentos não serão tolerados, ajudando a manter o equilíbrio social (GAGLIANO E PAMPLONA FILHO, 2023).

3.3 Responsabilidade nas relações de consumo

O Código de Defesa do Consumidor (CDC), incide sobre toda relação que possa ser caracterizada como de consumo, sendo necessário identificar as situações em que a relação jurídica se configura, ou seja, sempre que um dos polos for o consumidor e o outro o fornecedor, ambos envolvidos na transação de produtos ou serviços (RIZZATTO, 2024).

O legislador brasileiro optou por não definir expressamente o termo relação jurídica de consumo no CDC, mas sim por conceituar seus elementos essenciais, estabelecendo, assim, as definições de consumidor e fornecedor, como sujeitos dessa relação, e de produto e serviço, que representam seu objeto (ALMEIDA, 2024). *In verbis*:

Art. 2º Consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final.

Parágrafo único. Equipara-se a consumidor a coletividade de pessoas, ainda que indetermináveis, que haja intervindo nas relações de consumo.

Art. 3º Fornecedor é toda pessoa física ou jurídica, pública ou privada, nacional ou estrangeira, bem como os entes despersonalizados, que desenvolvem atividade de produção, montagem, criação, construção, transformação, importação, exportação, distribuição ou comercialização de produtos ou prestação de serviços.

§ 1º Produto é qualquer bem, móvel ou imóvel, material ou imaterial.

§ 2º Serviço é qualquer atividade fornecida no mercado de consumo, mediante remuneração, inclusive as de natureza bancária, financeira, de crédito e securitária, salvo as decorrentes das relações de caráter trabalhista.

O autor enfatiza que, ao estabelecer esses conceitos, o objetivo não foi apenas organizar e sistematizar a proteção ao consumidor, mas também prevenir conflitos e garantir maior equilíbrio entre as partes envolvidas, refletindo a necessidade de



mecanismos eficazes de tutela, reconhecendo a vulnerabilidade do consumidor no mercado e reforçando a efetividade dos direitos que lhe são conferidos.

A responsabilidade prevista no CDC é objetiva e solidária entre os fornecedores de produtos e serviços em relação aos consumidores, com o objetivo de facilitar a proteção dos direitos do consumidor e garantir a reparação integral dos danos (TARTUCE; NEVES, 2024). Assim, o consumidor não precisa comprovar a culpa dos réus em casos de vícios ou defeitos, uma vez que a responsabilidade é independente de culpa, conforme estabelecido no artigo 927, parágrafo único, do Código Civil.

Todavia, segundo Santana (2018), o artigo 12, § 3º, do CDC prevê excludentes de responsabilidade, permitindo que o fornecedor se exima do dever de indenizar caso demonstre que não colocou o produto ou serviço no mercado, que não houve defeito ou que o dano resultou exclusivamente da conduta do consumidor ou de terceiro, sendo seu ônus a comprovação desses fatores. Ainda segundo o autor, admite-se a exclusão de responsabilidade por caso fortuito ou força maior, embora não expressamente previstos no artigo referido do CDC, sendo reconhecido pela doutrina e jurisprudência que eventos externos, totalmente alheios à atividade do fornecedor, podem excluir sua responsabilidade ao romper o nexo causal com o dano, mesmo diante de falha ou defeito do produto.

3.4 Responsabilidade civil das companhias aéreas no transporte animal

O artigo 730 do Código Civil de 2002 define o contrato de transporte como aquele em que “alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas” (BRASIL, 2002). No caso do transporte aéreo, embora regulamentado pelo Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei n.º 7.565/86), ele também se enquadra como uma relação de consumo, submetendo-se às normas consumeristas.

Dessa forma, as companhias aéreas, na qualidade de prestadoras de serviço, assumem a responsabilidade objetiva, conforme previsto no artigo 14 do CDC. Isso significa que, para que haja a obrigação de indenizar, basta a comprovação do dano e do nexo causal, independentemente de culpa. Logo, qualquer falha na prestação do serviço, impõe-se o dever de reparação, abrangendo, neste caso, tanto danos materiais quanto morais.

Além das disposições do Código de Defesa do Consumidor (CDC), o artigo 734 do Código Civil estabelece que o transportador é responsável pelos danos causados à carga durante o transporte, o que, por analogia, também se aplica ao transporte de animais. Assim, como prestadoras de serviço, as companhias assumem a obrigação de garantir a segurança até o destino. O descumprimento desse dever configura inadimplemento contratual e justifica a responsabilização, como reconheceu o Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro, em 2020, na decisão da Apelação Cível 0025927-58.2017.8.19.0004, ao concluir que houve falhas na prestação do serviço aéreo de transporte, pois o contêiner de transporte foi exposto a calor extremo, a ponto de derreter, expondo o animal a condições com potencial para levá-lo a óbito.

De modo semelhante, em 2024, o Tribunal de Justiça de São Paulo, na Apelação Cível 1022718-96.2022.8.26.0003, reconheceu o descumprimento da obrigação por parte da empresa ao julgar a morte de um animal de companhia devido ao transporte inadequado. Apurou-se que a companhia aérea impôs o envio como "carga viva" em caixa de madeira reduzida, submetendo-o a longa espera antes do voo. Constatado o óbito na chegada, verificou-se que o animal tentou escapar, destruindo parcialmente o compartimento. O Tribunal entendeu que a transportadora descumpriu sua obrigação de resultado e agiu com negligência, agravando o



sofrimento dos tutores com informações contraditórias e impedindo o acompanhamento da necropsia.

A jurisprudência reforça que as companhias aéreas devem assegurar condições adequadas para o transporte de animais, sob pena de responsabilização pelos danos decorrentes de falhas na prestação do serviço. O entendimento consolidado reconhece a responsabilidade objetiva dessas empresas, garantindo a reparação dos prejuízos sofridos pelos tutores, desde que demonstrados o dano e o nexo causal.

3.5 Da necessidade de regulamentação adequada do transporte aéreo de animais de estimação como forma de prevenir o dano

Embora seja comum que tutores anseiem viajar acompanhados de seus pets para garantir seu bem-estar e segurança, as normas que regulam o transporte de passageiros humanos não se aplicam de forma idêntica aos animais. O transporte aéreo de animais domésticos é regulamentado pelas Portarias da ANAC nº 676/CG-5 de 2000 e nº 12.307/SAS de 2023, que estabelecem diretrizes gerais sobre o tema.

Nos termos da referida Portaria 12.307/SAS de 2023, tanto os animais de assistência emocional, que auxiliam indivíduos no manejo de questões relacionadas à saúde emocional e mental, quanto os animais de estimação, podem ter seu transporte condicionado à discricionariedade da companhia aérea, a qual pode autorizar sua permanência na cabine de passageiros ou determinar sua alocação no porão da aeronave.

No que se refere aos cães-guia, a legislação brasileira estabelece regramento diferenciado, garantindo a acessibilidade dos passageiros com deficiência visual. De acordo com a Resolução nº 280/2013 da ANAC, as companhias aéreas têm o dever de transportar gratuitamente esses animais, desde que seu tutor apresente a documentação comprobatória de sua condição e treinamento. Nessa circunstância, o cão deve permanecer no chão da cabine da aeronave, junto ao seu tutor, garantindo conforto e assistência permanente.

De acordo com o Ministério dos Portos e Aeroportos (2024), cerca de 80 mil animais foram transportados em aeronaves comerciais no Brasil em 2023. Esse tipo de transporte, no entanto, envolve questões sensíveis. Um estudo realizado por Janh *et al.* (2023) sobre a reação de cães de estimação a viagens aéreas revelou que, embora muitos animais consigam se adaptar bem, uma parte significativa sofre consequências físicas, mentais e emocionais, incluindo complicações de saúde e, em casos mais graves, óbitos.

Um caso paradigmático amplamente divulgado foi o do cão Joca, um *Golden Retriever* que, em 22 de abril de 2024, embarcou em um voo com destino a Sinop (MT), mas, em razão de equívoco da companhia aérea, foi enviado erroneamente para Fortaleza (CE). O trajeto, que deveria durar aproximadamente 2h30, prolongou-se por mais de 8 horas, culminando no falecimento do animal (G1, 2024a).

Além do caso de Joca, outros incidentes semelhantes ocorreram nos últimos anos. Em 2021, o cão Weiser, da raça *American Bully*, morreu durante um voo entre Guarulhos (SP) e Aracaju (SE), mesmo embarcado em perfeitas condições de saúde (G1, 2024b). Em 2024, no trajeto entre Manaus (AM) e São Paulo (SP), a cachorra Cookie foi entregue à tutora com sangramentos e visivelmente traumatizada (O GLOBO, 2024). Em outro episódio, a cadela Pandora desapareceu durante uma conexão no aeroporto de Guarulhos e ficou cerca de 45 dias desaparecida até ser encontrada em janeiro de 2022 (CNN BRASIL, 2022). Esses casos demonstram a necessidade de regulamentações mais rigorosas e práticas mais seguras no setor.



Em resposta a esses episódios recentes envolvendo mortes de animais durante o transporte aéreo, o Governo Federal lançou, em 30 de outubro de 2024, o Plano de Transporte Aéreo de Animais (PATA). A iniciativa surge como um marco regulatório voltado à prevenção de danos e à promoção do bem-estar animal, diante da crescente demanda por viagens aéreas envolvendo animais domésticos no Brasil. O documento segue as diretrizes do manual da Associação Internacional de Transportes Aéreos (IATA) e estabelece critérios rigorosos de segurança a serem observados em todas as fases do transporte.

O projeto estabelece um conjunto de medidas estratégicas voltadas à qualificação do serviço de transporte aéreo de pets. Dentre as principais ações previstas, destaca-se a implementação de um sistema de rastreabilidade em tempo real, que possibilita o acompanhamento contínuo dos animais em todas as etapas da viagem, desde o *check-in* até a chegada ao destino final. Além disso, o plano prevê a disponibilização de suporte veterinário emergencial nos aeroportos, assegurando o atendimento imediato em situações críticas que comprometam a saúde dos animais transportados.

Outro ponto fundamental do plano refere-se à criação de canais de comunicação direta com os tutores, com o objetivo de fornecer informações atualizadas sobre o *status* dos voos, bem como orientar sobre as regras específicas de transporte, contribuindo para maior transparência e segurança durante todo o processo. Para garantir a eficiência dessas medidas, o plano também contempla a capacitação contínua das equipes envolvidas no manejo dos animais, de forma a prepará-las tecnicamente e emocionalmente para lidar com as particularidades de cada caso.

Adicionalmente, o PATA determina que as companhias aéreas elaborem relatórios trimestrais detalhados, contendo dados sobre a quantidade e o tipo de animais transportados, além do registro de eventuais incidentes. Tais informações permitirão ao poder público o monitoramento constante das práticas adotadas pelas empresas e a adoção de medidas corretivas, quando necessário. A fiscalização do cumprimento das novas diretrizes ficará sob responsabilidade da ANAC, que poderá aplicar sanções às companhias que descumprirem as normas. Para tanto, foi concedido às empresas um prazo de 30 dias, a contar do lançamento do plano, para adequação às novas exigências.

Em síntese, o lançamento do PATA representa um avanço na normatização e na proteção jurídica dos animais durante o transporte aéreo, respondendo às demandas sociais e institucionais por práticas mais seguras, humanizadas e alinhadas aos princípios do bem-estar animal. Trata-se de um importante passo para a consolidação de uma política pública voltada à dignidade dos animais de companhia, especialmente no contexto do crescente reconhecimento de seus direitos e da sua posição afetiva nas famílias contemporâneas.

Ainda, iniciativas legislativas foram propostas para regulamentar e aprimorar as condições desse serviço no Brasil. Uma das principais propostas é o Projeto de Lei 4152/2024, conhecido como "Lei Joca", de autoria do deputado Marangoni (União-SP). Este projeto visa regulamentar o transporte aéreo de cães e gatos no território nacional, estabelecendo diretrizes para o transporte desses animais na cabine de passageiros, em voos denominados "*pet friendly*", ou em contêineres especiais no porão da aeronave. Além disso, a proposta institui o "Selo Empresa Aérea Amiga dos Animais", destinado a reconhecer companhias que valorizam o bem-estar animal, e prevê a aplicação de multa de R\$ 5 mil em casos de maus-tratos aos animais transportados (BRASIL, 2024a). Atualmente, o PL 4152/2024 encontra-se em



tramitação na Câmara dos Deputados, aguardando designação de relator na Comissão de Defesa do Consumidor.

Paralelamente, no Senado Federal, o Projeto de Lei 1474/2024, de autoria do senador Randolfe Rodrigues (AP), propõe estabelecer condições e critérios mínimos para o manejo de animais domésticos por empresas de transporte coletivo de passageiros nos modais aéreo, terrestre e aquaviário. Entre as medidas sugeridas, destacam-se a exigência de caixas de transporte com dimensões adequadas que permitam a movimentação confortável do animal, além de serem oxigenadas, iluminadas e equipadas com compartimentos de água e alimento. Este projeto encontra-se em tramitação no Senado, aguardando parecer na Comissão de Meio Ambiente (BRASIL, 2024b).

A adoção de medidas preventivas é sempre mais benéfica do que a reparação de danos já ocorridos, garantindo, assim, a relação harmoniosa e segura entre passageiros, companhias aéreas e os animais de companhia. Nesse sentido, Jahn *et al.* (2023) ressaltam a importância de cuidados adequados para o gerenciamento do estresse durante as viagens, com orientação especializada de profissionais capacitados, oferecendo suporte adequado aos tutores. Além disso, destacam que melhorias na infraestrutura, como áreas de higiene e espaços dedicados a pets, são essenciais para o bem-estar dos animais em aeroportos.

O Conselho Federal de Medicina Veterinária (CFMV) corrobora essa visão ao destacar a necessidade de cuidados especializados no transporte aéreo de animais para minimizar o estresse e assegurar o bem-estar dos mesmos, alertando, ao mesmo tempo, que a falta de regulamentação clara e eficaz compromete a segurança dos animais, gerando riscos tanto para os tutores quanto para os profissionais envolvidos, razão pela qual defende a adoção de medidas preventivas, como a participação de médicos-veterinários no processo e a criação de diretrizes específicas para as companhias aéreas (PEDUZZI, 2024).

Diante do exposto, a ausência de regulamentação específica e consolidada para o transporte aéreo de animais no Brasil expõe uma problemática urgente: a carência de parâmetros claros para garantir a segurança e o bem-estar dos animais transportados. Embora iniciativas estejam em andamento, as falhas recorrentes e os danos sofridos pelos tutores indicam que o atual cenário permanece insuficiente, demandando mais atenção e discussão sobre como assegurar a efetiva proteção dos direitos dos consumidores e de seus animais. No contexto atual, a legislação brasileira não aborda adequadamente o transporte aéreo de animais de estimação, o que gera insegurança jurídica tanto para os tutores quanto para as empresas de aviação.

4. Considerações finais

O reconhecimento dos pets como membros essenciais das famílias tem se fortalecido, especialmente diante da crescente expansão da aviação civil no Brasil e do aumento no transporte de animais de estimação. No entanto, essa evolução evidenciou uma questão crítica: a ausência de regulamentação específica que assegure sua segurança e bem-estar durante o transporte aéreo. Embora existam diretrizes gerais, elas se mostram insuficientes para prevenir incidentes graves, como mortes e maus-tratos, que continuam a ocorrer em voos.

A jurisprudência tem consolidado o entendimento de que as companhias aéreas devem ser responsabilizadas objetivamente pelos danos causados aos animais, assegurando reparação aos tutores sempre que houver falhas nos serviços prestados. As decisões judiciais reforçam a exigência de que as empresas ofereçam



condições adequadas de transporte, especialmente no que se refere à segurança e saúde dos animais.

Casos emblemáticos, como o do cão Joca, que sofreu consequências fatais devido a falhas no transporte, geram forte pressão social por mudanças urgentes, destacando a necessidade da implementação de uma normativa preventiva eficaz. A problemática vai além da relação contratual entre passageiros e transportadoras, envolvendo questões como direito do consumidor, responsabilidade civil e, especialmente, a proteção animal.

Nesse contexto, é importante destacar a relevância dos animais receberem os cuidados adequados para o gerenciamento de estresse durante as viagens, com orientação especializada de profissionais, o que contribui para um suporte adequado aos tutores antes da viagem. Melhorias em infraestrutura, como áreas adequadas para higiene e espaços dedicados a pets, também são essenciais para garantir o bem-estar dos animais em aeroportos.

Iniciativas como o PATA e projetos de lei em tramitação representam avanços, mas a desafiadora implementação ainda está sendo estudada. A proposta de regulamentação é um passo positivo, mas ainda falta um sistema legislativo consolidado que garanta a segurança contínua dos animais durante todas as etapas do transporte. A ausência de parâmetros claros resulta em conflitos recorrentes entre tutores e empresas aéreas, ressaltando a necessidade urgente de uma legislação que previna danos.

Diante desse cenário, é fundamental que o Brasil avance na criação e implementação de uma legislação detalhada e eficaz sobre o transporte aéreo de animais de estimação. A proteção dos direitos dos tutores e dos animais deve ser prioridade, com a implementação de medidas preventivas e fiscalização rigorosa de práticas preventivas adotadas pelas companhias aéreas. A construção de um marco regulatório sólido evitará danos futuros e fortalecerá o compromisso social com a dignidade dos animais.

Referências

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). **Voo doméstico**. 2024. Disponível em: https://www2.anac.gov.br/anacpedia/por_por/tr2590.htm. Acesso em: 19 out. 2024.

ALMEIDA, Fabrício Bolzan de. **Coleção Esquematizado® – Direito do Consumidor**. 12. ed. São Paulo: SaraivaJur, 2024. *E-book*. Disponível em: [https://app.minhabiblioteca.com.br/reader/books/9788553621866/epubcfi/6/26\[%3Bvnd.vst.idref%3Dcap-02.xhtml\]!/4/2/152/1:258\[eir%2Co.\]](https://app.minhabiblioteca.com.br/reader/books/9788553621866/epubcfi/6/26[%3Bvnd.vst.idref%3Dcap-02.xhtml]!/4/2/152/1:258[eir%2Co.]). Acesso em: 31 mar. 2025.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS AÉREAS (ABEAR). **Panorama do Transporte Aéreo**. 2024. Disponível em: <https://panorama.abear.com.br/>. Acesso em: 19 out. 2024.

BITTAR, Eduardo. **Metodologia da pesquisa jurídica**. 18ª ed. Rio de Janeiro: Saraiva Jur, 2024. *E-book*. Disponível em: [https://app.minhabiblioteca.com.br/reader/books/9788553622320/epubcfi/6/2\[%3Bvnd.vst.idref%3Dcover\]!/4/2/2%4050:77](https://app.minhabiblioteca.com.br/reader/books/9788553622320/epubcfi/6/2[%3Bvnd.vst.idref%3Dcover]!/4/2/2%4050:77). Acesso em: 26 mar. 2025.



BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. **Portaria nº 12.307**, de 25 de agosto de 2023. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/portarias/2023/portaria-12307>. Acesso em: 26 fev. 2025.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei nº 4152/2024**. Regulamenta o transporte aéreo de animais domésticos em território nacional e altera a Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998 (Lei dos Crimes Ambientais). 2024a. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2465777#:~:text=PL%204152%2F2024%20Inteiro%20teor,Projeto%20de%20Lei&text=Regulamenta%20o%20transporte%20a%C3%A9reo%20de,19%20de%20dezembro%20de%201986>. Acesso em: 23 mar. 2025.

BRASIL. **Código Civil**, 2002. Brasília, DF: Presidência da República, 2002. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/l10406.htm. Acesso em: 22 out. 2024.

BRASIL. **Código de Defesa do Consumidor**, 1990. Brasília, DF: Presidência da República, 1990. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8078.htm. Acesso em: 22 out. 2024.

BRASIL. **Lei nº 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. DF: Presidência da República. 1998. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9605.htm. Acesso em: 18 fev. 2025.

BRASIL. **Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986**. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica DF: Presidência da República. 1986. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7565compilado.htm#:~:text=LEI%20N%C2%BA%207.565%2C%20DE%2019%20DE%20DEZEMBRO%20DE%201986.&text=Disp%C3%B5e%20sobre%20o%20C%C3%B3digo%20Brasileiro%20de%20Aeron%C3%A1utica. Acesso em: 31 mar. 2025.

BRASIL. Senado Federal. **Projeto de Lei 1474/2024**. Estabelece condições e critérios mínimos para o manejo de animais domésticos por empresas de transporte coletivo de passageiros nos modais aéreo, terrestre e aquaviário, e dá outras providências. 2024b. Disponível em <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/163245>. Acesso em: 1 abr. 2025.

BRASIL. **Supremo Tribunal Federal**. STF, 2. Turma. Ação Direta de Inconstitucionalidade 4.983/CE. ADIn da Vaquejada. Requerente: Procuradoria Geral da República. Recorrido: Governador do Estado do Ceará. Relator: Min. Marco Aurélio, 27 de março de 2016. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=4425243>. Acesso em: 17 fev. 2025.

BRASIL. **Supremo Tribunal Federal**. ADPF 640. Relator: Min. Gilmar Mendes. Julgado em 17 de maio de 2022. ADPF 640 MC-Ref, Relator(a): GILMAR MENDES, Tribunal Pleno, julgado em 20/09/2021, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-248 DIVULG 16-12-2021 PUBLIC 17-12-2021). Disponível em:



<https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=752726755&prcid=5916370>. Acesso em: 20 fev.2025

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Animais de estimação: um conceito jurídico em transformação no Brasil**. 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: 1 abr. 2025.

BRASIL. **Tribunal de Justiça do Distrito Federal e dos Territórios** (6º Turma Cível). Agravo de Instrumento 0704764-79.2024.8.07.0000. Civil. Agravo de Instrumento. Ação de Conhecimento. Adoção de Cachorro Pelas Partes Durante a Relação Matrimonial. Divórcio. Acordo Extrajudicial Entabulado entre as Partes Acerca de Períodos Alternados de Convivência com o Animal. Acordo Vigente por cerca de 5 Anos. Retenção do Animal e Proibição da Convivência com a Agravante pelo Agravado. Tutela Antecipada. Requisitos Presentes. Agravo de Instrumento Conhecido e Provido. Decisão Reformada. Acórdão 1859763, 0704764-79.2024.8.07.0000, Relator(a): ALFEU MACHADO, 6ª TURMA CÍVEL, data de julgamento: 08/05/2024, publicado no DJe: 20/05/2024. Disponível em: <https://jurisdf.tjdft.jus.br/resultado?sinonimos=true&espelho=true&inteiroTeor=true&textoPesquisa=guarda%20compartilhada%20de%20animais%20>. Acesso em: 24 mar. 2025.

BRASIL. **Tribunal de Justiça do Estado do Tocantins**. Apelação Cível nº 0037622-18.2021.8.27.2729. Apelação Cível, de 29 de abril de 2024. Relator: Adolfo Amaro Mendes. Julgamento: 27/05/2024. Ação Declaratória de Inexistência de Débito C/C Indenização por Danos Morais. Inscrição Indevida nos Órgãos Restritivos de Crédito. Dívida Inexistente. Dano Moral Configurado. Revisão do Quantum Indenizatório. Impossibilidade. Valor Fixado de Acordo com os Critérios da Razoabilidade e Proporcionalidade. Recurso Não Provido. Disponível em: <https://jurisprudencia.tjto.jus.br/consulta.php?q=0037622-18.2021.8.27.2729#result>. Acesso em: 1 abr. 2025.

BRASIL. **Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro**. Acórdão nº Apelação 0025927-58.2017.8.19.0004, de 28 de agosto de 2020. Relator: Des(a). Fernanda Fernandes Coelho Arrabida Paes, Julgamento: 24/08/2020. Apelação Cível. Relação de Consumo. Transporte Aéreo. Ação de Indenização Por Danos Morais e Materiais. Responsabilidade Objetiva. Transporte de Animal Doméstico (Cachorro) em Contêiner. Sentença de Parcial Procedência. Disponível em: <https://www3.tjrj.jus.br/gedcacheweb/default.aspx?UZIP=1&GEDID=0004BFFA5356744B25F0959D0C5F0D168413C50D0A0D1446>. Acesso em: 1 abr. 2025.

BRASIL. **Tribunal de Justiça de São Paulo**. Terceira Câmara Cível. Acórdão nº Apelação 1022718-96.2022.8.26.0003, de 11 de junho de 2024. Relator: Sergio Gomes, 2024. Apelação - Ação de Indenização por Danos Materiais e Morais - Morte de Animal de Estimação Durante Transporte Aéreo - Sentença de Parcial Procedência - Irresignação Exclusiva dos Autores. Disponível em: https://www.migalhas.com.br/arquivos/2024/6/56EA94E0C71DE4_acordao-latam.pdf. Acesso em: 1 abr. 2025.



CALMON, Rafael. **Pet não se partilha: se compartilha!** São Paulo: Saraiva Educação, 2021. Disponível em: [https://app.minhabiblioteca.com.br/reader/books/9786555597677/epubcfi/6/6\[%3Bvnd.vst.idref%3DFichaCelula.xhtml\]!/4](https://app.minhabiblioteca.com.br/reader/books/9786555597677/epubcfi/6/6[%3Bvnd.vst.idref%3DFichaCelula.xhtml]!/4). Acesso: 31 mar. 2024

CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS (CENIPA). **Painel SIPAER**. 2024. Disponível em: <https://painelsipaer.cenipa.fab.mil.br/extensions/Sipaer/Sipaer.html>. Acesso em: 19 out. 2024.

CNN Brasil. **Pandora, cachorra que sumiu em conexão de voo, é encontrada após 45 dias**, 2022. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/nacional/cachorra-pandora-sumida-apos-fugir-do-aeroporto-de-guarulhos-e-encontrada/>. Acesso em: 29 mar. 2025.

DINIZ, Maria Helena. **Manual de Direito Civil**. 4. ed. São Paulo: Saraiva Jur, 2022. *E-book*. Disponível em: [https://app.minhabiblioteca.com.br/reader/books/9786555598612/epubcfi/6/2\[%3Bvnd.vst.idref%3Dcover.xhtml\]!/4/2\[cover\]/2%4050:77](https://app.minhabiblioteca.com.br/reader/books/9786555598612/epubcfi/6/2[%3Bvnd.vst.idref%3Dcover.xhtml]!/4/2[cover]/2%4050:77). Acesso em: 27 mar. 2025.

FERNANDES, Micaela Barros Barcelos. Contributos do nexo causal nas ações de reparação dos danos concorrenciais: instrumento de apuração do *quantum debeat* e de interpretação da defesa do repasse dos prejuízos nas relações em cadeia vertical. **Revista IBERC**, v. 6, n. 1, p. 98-120, jan./abr. 2023. Disponível em: <https://revistaiberc.emnuvens.com.br/iberc/article/view/238/204>. Acesso em: 27 mar. 2025.

G1. **Cão Joca: polícia conclui que animal morreu dentro de avião depois de sair de Fortaleza; supervisor reconheceu erro de conferência**. 2024a. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2024/07/10/cao-joca-policia-conclui-que-animal-morreu-dentro-de-aviao-depois-de-sair-de-fortaleza-supervisor-reconheceu-erro-de-conferencia.ghtml>. Acesso em: 19 out. 2024.

G1. **Engenheiro luta na Justiça para ampliar indenização de R\$ 10 mil que Latam foi condenada após morte de cão entre SP e Aracaju**. 2024b. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2024/04/29/engenheiro-luta-na-justica-para-ampliar-indenizacao-de-r-10-mil-que-latam-foi-condenada-apos-morte-de-cao-entre-sp-e-aracaju.ghtml>. Acesso em: 29 mar. 2025.

GAGLIANO, Pablo Stolze; PAMPLONA FILHO, Rodolfo Mario Veiga. **Novo curso de direito civil: responsabilidade civil**. 21. ed. v. 3. São Paulo: SaraivaJur, 2023. *E-book*. Disponível em: [https://app.minhabiblioteca.com.br/reader/books/9786553626645/epubcfi/6/2\[%3Bvnd.vst.idref%3Dcover\]!/4/2/2%4051:1](https://app.minhabiblioteca.com.br/reader/books/9786553626645/epubcfi/6/2[%3Bvnd.vst.idref%3Dcover]!/4/2/2%4051:1). Acesso em: 27 mar. 2025.

GONÇALVES, Carlos Roberto Rios. **Direito Civil Brasileiro: Responsabilidade Civil**. 18. ed. v. 4. São Paulo: SaraivaJur, 2023. *E-book*. Disponível em: [https://app.minhabiblioteca.com.br/reader/books/9786553628410/epubcfi/6/4\[%3Bvnd.vst.idref%3Dcopyright.xhtml\]!/4/12/6/1:2\[%2CUB\]](https://app.minhabiblioteca.com.br/reader/books/9786553628410/epubcfi/6/4[%3Bvnd.vst.idref%3Dcopyright.xhtml]!/4/12/6/1:2[%2CUB]). Acesso em: 27 mar. 2025.



HUPFFER, Haide Maria; ROQUE, Thaís Rúbia. Animais como sujeitos de direitos: uma mudança paradigmática nos tribunais brasileiros. **Revista JurisFIB**, v. 14, n. 14, 2023. Disponível em: <https://revistasfib.emnuvens.com.br/jurisfib/article/view/672>. Acesso em: 26 mar. 2025.

JAHN, Katrin; LEY, Jacqui; DEPORTER, Theresa; SEKSEL, Kersti. How Well Do Dogs Cope with Air Travel? An Owner-Reported Survey Study. **Animals (Basel)**, Basel, v.13, n.19, p. 3093, 2023. Disponível em: <https://www.mdpi.com/2076-2615/13/19/3093>. Acesso em: 26 mar. 2025.

MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS. **Salas especiais, rastreamento e profissionais especializados são medidas em análise para transporte aéreo de pets**. 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/noticias/2024/08/salas-especiais-rastreamento-e-profissionais-especializados-sao-medidas-em-analise-para-transporte-aereo-de-pets>. Acesso em: 19 out. 2024.

MOTA-ROJAS, Daniel; MONSALVE, Stefany; LEZAMA-GARCÍA, Karina.; MORA-MEDINA, Patrícia; DOMÍNGUEZ-OLIVA, Adriana; RAMÍREZ-NECOECHEA, Ramiro; GARCIA, Rita de Cássia Maria. Animal abuse as an indicator of domestic violence: One health, one welfare approach. **Animals**, v. 12, n. 8, p. 977, 2022. Disponível em: <https://www.mdpi.com/2076-2615/12/8/977> Acesso em: 27 mar. 2025.

O GLOBO. **Tutora denuncia que sua cachorra foi entregue ensanguentada após voo de Amazonas a São Paulo**. 2024. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/brasil/noticia/2024/09/07/tutora-denuncia-que-sua-cachorra-foi-entregue-ensanguentada-apos-voo-de-amazonas-a-sao-paulo.ghtml>. Acesso em: 29 mar. 2025.

PEDUZZI, Pedro. **Médicos veterinários pedem regulamentação para transporte de animais. Após o caso do cachorro Joca, CFMV fez um alerta às autoridades**. Brasília, DF: Agência Brasil, 2024. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2024-04/medicos-veterinarios-pedem-regulamentacao-para-transporte-de-animais>. Acesso em: 1 abr. 2025.

RIZZATTO, Nunes. **Curso de direito do consumidor**. 15. ed. São Paulo: SaraivaJur, 2024. *E-book*. Disponível em: [https://app.minhabiblioteca.com.br/reader/books/9788553623372/epubcfi/6/2\[%3Bvnd.vst.idref%3Dcover%3Dhtml05!\]/4/2/2%4050:77](https://app.minhabiblioteca.com.br/reader/books/9788553623372/epubcfi/6/2[%3Bvnd.vst.idref%3Dcover%3Dhtml05!]/4/2/2%4050:77). Acesso em: 31 mar. 2025.

SANTANNA, Gustavo. **Direito do consumidor**. Porto Alegre: SAGAH, 2018. *E-book*. Disponível em: <https://app.minhabiblioteca.com.br/reader/books/9788595022874/pageid/0>. Acesso em: 31 mar. 2025.

TARTUCE, Flávio; NEVES, Daniel Amorim Assumpção. **Manual de direito do consumidor: direito material e processual, volume único**. 13. ed. Rio de Janeiro: Método, 2024. *E-book*. Disponível em: [https://app.minhabiblioteca.com.br/reader/books/9786559649990/epubcfi/6/10\[%3Bvnd.vst.idref%3Dhtml05!\]/4/32/2](https://app.minhabiblioteca.com.br/reader/books/9786559649990/epubcfi/6/10[%3Bvnd.vst.idref%3Dhtml05!]/4/32/2). Acesso em: 31 mar. 2025.



UNIÃO EUROPEIA. Tratado nº (CONF 4007/97 - C4-0538/97) A4-0347/97, de 2 de outubro de 1997. Tratado de Amesterdão que altera o Tratado da União Europeia, os Tratados que instituem as Comunidades Europeias e alguns actos relativos a esses Tratados - Protocolos anexos ao Tratado da União Europeia e ao Tratado que institui a Comunidade Europeia - Protocolo que integra o Acervo de Schengen no âmbito da União Europeia. **Resolution on the Amsterdam Treaty (CONF 4007/97 - C4-0538/97) A4-0347/97**, Amesterdão, 25 fev. 2025. Disponível em: https://www.europarl.europa.eu/enlargement/positionep/resolutions/191197_en.htm. Acesso em: 19 fev. 2025.