

**INSTITUTO ENSINAR BRASIL  
FACULDADES DOCTUM DE GUARAPARI**

**KAWYLLAINY VIANA DA SILVA**

**DA RESPONSABILIDADE DA PRESTADORA DE SERVIÇOS DE  
TRANSPORTE COLETIVO NOS CASOS DE ASSÉDIO SEXUAL  
CONTRA AS MULHERES**

**GUARAPARI – ES  
2018**

**KAWYLLAINY VIANA DA SILVA**  
**FACULDADES DOCTUM DE GUARAPARI**

**DA RESPONSABILIDADE DA PRESTADORA DE SERVIÇOS DE  
TRANSPORTE COLETIVO NOS CASOS DE ASSÉDIO SEXUAL  
CONTRA AS MULHERES**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Direito das Faculdades Doctum de Guarapari, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Direito.

Área de concentração: Ciências Sociais aplicadas. Direito. Direito Civil e Código de Defesa do Consumidor.

Orientador: Prof. Esp. Wanessa Mota Freitas Fortes

**GUARAPARI - ES**  
**2018**

**FACULDADES DOCTUM DE GUARAPARI - FDG**

**FOLHA DE APROVAÇÃO**

O Trabalho de Conclusão de Curso intitulado: RESPONSABILIDADE DAPRESTADORA DE TRANSPORTE COLETIVO NOS CASOS DE ASSÉDIO SEXUAL, elaborado pela aluna KAWYLLAINY VIANA DA SILVA foi aprovada por todos os membros da Banca Examinadora e aceita pelo curso de DIREITO das Faculdades Doctum de Guarapari, como requisito parcial da obtenção do título de

**BACHAREL EM DIREITO.**

Guarapari/ES, \_\_\_ de \_\_\_\_\_ 2018.

---

Prof. Esp. Wanessa Mota Freitas Fortes  
Prof. Orientador

---

Prof. Ma. Kelvia Faria  
Prof. Examinador 1

---

Prof. Ma. Patrícia Barcelos  
Prof. Examinador 2

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço a Deus por ter me fortalecido ao ponto de superar as dificuldades e também por toda saúde que me deu e que permitiu alcançar esta etapa tão importante da minha vida. Sem ele, nada disso seria possível.

À minha família que me apoiou, me auxiliou e sempre acreditou em mim durante toda minha caminhada.

Por último, mas não menos importante, quero agradecer ao meu namorado Francisco Victorio que jamais me negou apoio, carinho e incentivo.

# DA RESPONSABILIDADE DA PRESTADORA DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO NOS CASOS DE ASSÉDIO SEXUAL CONTRA AS MULHERES

Autor: Kawyllainy Viana da Silva<sup>1</sup>  
Autor: Prof. Wanessa Mota Freitas Fortes<sup>2</sup>

## RESUMO

O presente artigo científico discorre acerca da responsabilidade civil das prestadoras de transportes coletivo nos casos de assédio sexual, um assunto de grande relevância, pertinente no cotidiano de muitas mulheres brasileiras, tomando como ponto de estudo o Código de Defesa do Consumidor, uma vez que os direitos não estão sendo atendidos de forma adequada no serviço regular de transporte.

Há tempos se discute sobre assédio sexual em locais públicos, mas em razão da ausência de uma completa sistematização na legislação, o judiciário se via impossibilitado de aplicar uma justa sanção. E com a implantação da lei de Importunação Sexual, o objetivo principal será a busca pela justiça em sua plenitude, o que proporcionará a reparação do dano suportado pela vítima de maneira adequada.

Para esta produção, partimos de análises doutrinárias, da legislação, jurisprudências, artigos científicos, revistas especializadas, que trazem os subsídios teóricos sobre o objeto estudado.

**PALAVRAS-CHAVE:** Responsabilidade Civil. Assédio sexual em locais públicos. Código de Defesa do Consumidor. Prestadoras de Transporte Coletivo.

---

<sup>1</sup>Graduando em Direito. Faculdades Doctum Guarapari.

<sup>2</sup> Especialista em Direito Privado. Professora do Curso de Direito da Faculdades Doctum de Guarapari.

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO</b> .....	<b>7</b>
<b>2 ASSÉDIO SEXUAL</b> .....	<b>7</b>
<b>3 A CRIMINALIZAÇÃO DA IMPORTUNAÇÃO SEXUAL</b> .....	<b>8</b>
<b>4 DIREITO DOS USUÁRIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO</b> .....	<b>10</b>
4.1 DIREITO À SEGURIDADE/INTEGRIDADE .....	12
4.2 DO DIREITO A PREVENÇÃO DE DANOS .....	12
4.3 SERVIÇO PÚBLICO DE QUALIDADE .....	13
<b>5 RESPONSABILIDADE CIVIL DAS TRANSPORTADORAS</b> .....	<b>14</b>
5.1 PRESSUPOSTOS DA RESPONSABILIDADE CIVIL .....	16
5.1.1 Quanto aos empregados .....	16
5.1.2 Quanto a terceiros .....	17
5.1.3 Quanto aos passageiros .....	17
<b>6 DA REPARAÇÃO DOS DANOS</b> .....	<b>17</b>
<b>7 DAS POSSÍVEIS SOLUÇÕES</b> .....	<b>18</b>
<b>8 CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	<b>19</b>
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	<b>21</b>

## **1 INTRODUÇÃO**

A questão do assédio e da violência sexual que mulheres e meninas sofrem no transporte coletivo fala sobre como o espaço público ainda se mostra extremamente hostil para esse grupo social. A sujeição a constrangimentos, a maus tratos e abusos coloca-as invariavelmente em situação de vulnerabilidade, criando obstáculos à cidadania e falta de efetivação dos seus direitos à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e a propriedade. Para enfrentar a recorrente prática do assédio e da violência sexual contra essas mulheres usuárias de transporte público de massa foi criada uma nova lei que pudesse protegê-las e punir os agentes de tais práticas.

O presente trabalho buscará, elucidar em seus capítulos, a definição de assédio sexual, a aplicação da nova lei penal conhecida como importunação sexual e as relações de consumo das vítimas frente a responsabilidade objetiva das empresas de transportes coletivos.

## **2 ASSÉDIO SEXUAL**

Em meados dos anos, a superioridade masculina predominava, onde o sexo feminino era visto como nada mais do que um organismo vivo, capaz de atender somente as necessidades do homem e da reprodução humana.

Na Idade Média o papel da mulher não mudou muito, apesar de a sexualidade ter passado a ocupar um lugar em destaque nas preocupações sociais, o sexo feminino era refreado pelos representantes da fé e pela sociedade em geral. Desempenhava um papel de mãe e esposa, sua função era de ser submissa ao esposo e se limitar com a sua condição de sexo frágil.

Na década de 70, surgiu a tipificação moderna de assédio sexual, correspondente ao impulso das feministas norte-americanas. Não obstante incitamento das feministas, este tema só se tornou pertinente na década de 80, desencadeando inúmeros posicionamentos e reivindicações de uma sanção legal, principalmente quando a Comissão europeia divulgou o primeiro relatório sobre Assédio Sexual.

Atualmente, percebemos que há uma grande ascensão dos movimentos de empoderamento feminino, visto que os homens ainda ocupam funções de liderança política, vivem em um estado de privilégios sociais e têm autoridade moral, principalmente no que é relacionado à mulher afetando diretamente a sua vida e a liberdade do próprio corpo.

Os casos de assédios sexuais, passou a ter destaques nas discussões e congressos jurídicos, devido ao grande aumento de denúncias. O Assédio sexual pode ser considerado como uma conduta sexual não desejada, incluindo várias formas de comportamento, especialmente com uso da violência física quanto a psicológica.

Para caracterizar o assédio sexual, requer que exista a presença de duas pessoas, o agente (aquele que assedia) e o sujeito passivo (assediado), havendo uma relação de superioridade entre eles. No Brasil, em 15 de maio de 2001, foi criada a lei nº 10.224, configurando o assédio sexual como crime, com a seguinte definição:

Código Penal Art. 216-A. - “Constranger alguém com o intuito de obter vantagem ou favorecimento sexual, prevalecendo-se o agente da sua condição de superior hierárquico ou ascendência inerentes ao exercício de emprego, cargo ou função. Pena: detenção, de 1 (um) a 2 (dois) anos”. (BRASIL, 2001. online)

A ausência de uma completa sistematização dos casos de assédios sexuais, trouxe inúmeros questionamentos quando se tratava de uma relação que não existia superioridade, e que só era tipificada como contravenção penal aplicando pena multa, resultando em nenhum tipo de intimidação em relação aos agentes. No ano de 2016 foi realizada uma pesquisa em todo o Brasil, pela organização Action Aid, perguntando as mulheres se elas já tinham sofrido algum tipo de assédio sexual nos espaços públicos de suas cidades e o resultado foi bastante significativo, 86% delas declararam já terem sido vítimas.

### **3 A CRIMINALIZAÇÃO DA IMPORTUNAÇÃO SEXUAL**



O Código penal brasileiro embora vigente por longa data, vem sofrendo inúmeras alterações no decorrer dos tempos, buscando atender as reivindicações sociais, principalmente os problemas sofridos por mulheres como é o caso do assédio sexual, causando constrangimentos, decorrente de manifestações sexuais não correspondidas.

Houve uma mudança simbólica na legislação penal, onde a principal intenção do legislador foi de atender notáveis condutas consideradas como graves, mas que não estavam disciplinadas na nossa legislação, como foi o caso de homens que se masturbavam e ejaculavam em mulheres no interior do transporte coletivo.

A proposta de transformar esses casos de importunação sexual em um projeto de lei, ganhou destaque após muitas ocorrências registradas, principalmente no estado de São Paulo.

Nesse mesmo sentido, forçoso mencionar que a conduta de importunar alguém em ambiente público deixou de ser contravenção penal punida com pena de multa, nos termos do artigo 61 do Decreto-Lei nº 3.688, de 3 de outubro de 1941, para transformar-se em tipo penal.

O presidente da República em exercício, juntamente com o ministro do Supremo Tribunal Federal Dias Toffoli, aprovou o projeto de lei que torna crime a importunação sexual, ou seja, a prática de ato libidinoso contra alguém sem a sua anuência, a fim de satisfazer desejo próprio ou de terceiros.

A lei nº 13.718 foi sancionada no dia 24 de setembro de 2018, que tipifica a importunação sexual e a divulgação de cena de estupro, de cena de sexo ou de pornografia, também conhecida como pornografia de vingança. Estabelecido no Código penal em seu artigo:

Art. 215-A. Praticar, na presença de alguém e sem a sua anuência, ato libidinoso, com o objetivo de satisfazer a própria lascívia ou a de terceiro:

Pena – reclusão, de um a cinco anos, se o ato não constitui crime mais grave. (Incluído pela Lei nº 13.718, de 2018)

Tornando a ação pública incondicionada, ou seja, não sendo mais necessário a autorização da vítima na instauração da ação penal, dos crimes contra a liberdade

sexual e dos crimes sexuais contra vulnerável, estabelecendo causas de aumento de pena para esses crimes e definir como causas de aumento de pena o estupro coletivo e o estupro corretivo.

#### **4 DIREITO DOS USUÁRIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO**

O direito do consumidor foi criado com o intuito de regular as relações de consumo entre consumidores e fornecedores de bens e serviços, e tem suas diretrizes aplicadas na Lei 8.078/90, denominada Código de Proteção e Defesa do Consumidor. A relação de consumo se dá diante de prestações de produtos ou serviços, o parágrafo 2º do art. 3º do Código de Defesa do Consumidor discorre que “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”.

Com relação ao conceito do usuário de transporte nas relações de consumo, verifica-se o artigo 2º do CDC: Art. 2º Consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final. (Redação dada pela Lei nº 8.078, de 1990)

Percebe-se que o usuário de transporte se qualifica perfeitamente como consumidor, visto que adquire o serviço da fornecedora mediante pagamento, recebendo autorização para embarcar e ser trasladado de um canto a outro, sendo assim estabelecido o compromisso da empresa em prestar seus serviços com padrões de qualidade.

Dentro dessa relação de usuário de transporte, existe o chamado fornecedor de produtos ou serviços. Conforme o art. 3º do CDC: 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, simplificando podemos dizer que fornecedor é aquele que exerce atividades no mercado, podendo comercializar produtos ou serviços, mediante remuneração. Não restando dúvidas que as empresas de

transportes públicos se encaixam perfeitamente dentro dessa qualificação, uma vez que auferem lucros a partir do mesmo de forma habitual.

O maior índice de ocorrências registradas de casos de importunação sexual, foram praticadas dentro de transportes públicos, violando direitos do usuário, como o direito ao transporte com padrões de qualidade, segurança, desempenho e eficiência, sob o risco de reparação dos danos causados, em casos de descumprimento. Conforme aduz o artigo 22 do CDC: “Os órgãos públicos, por si ou suas empresas, concessionárias, permissionárias ou sob qualquer outra forma de empreendimento, são obrigados a fornecer serviços adequados, eficientes, seguros e, quanto aos essenciais, contínuos”.

Á vista disso, é justo que o direito do consumidor se posicione a favor destas usuárias de transportes públicos, que são importunadas, uma vez caracterizada a relação de consumo, inicializando a imprescindível proteção destas, criando programas de conscientização, para que essas vítimas possam registrar ocorrências, fazendo com que esses assediadores não fiquem impunes. A Constituição Federal menciona, que a utilização de transportes públicos é um direito de todos, coordenado e disponibilizado pelo estado. Entretanto parte das cidades brasileiras, são empresas privadas que fornecem esse serviço.

O usuário prejudicado poderá acionar os órgãos competentes de trânsito de sua cidade quando haver necessidade.

Para o autor João Batista de Almeida (2009, p. 78), os órgãos públicos quanto aqueles que delegam os serviços, [...] responderão independentemente de existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores usuários [...]. Toda falha ou atraso no transporte público, deve ser informado aos passageiros de imediato, conforme o artigo 6º, III, do CDC:

Art. 6º São direitos básicos do consumidor:

III - a informação adequada e clara sobre os diferentes produtos e serviços, com especificação correta de quantidade, características, composição, qualidade, tributos incidentes e preço, bem como sobre os riscos que apresentem; (Redação dada pela Lei nº 12.741, de 2012)

Sendo de extrema importância que esta enunciação se insira nas pautas de discussões da administração pública como titular do poder-dever de disponibilizar os

serviços públicos, aconselhando-os a uma melhor apropriação ao atendimento do interesse da população. É primordial resguardar os direitos dos consumidores-usuários do serviço público de transporte coletivo, otimizando a prestação de serviço, tornando-o mais eficaz.

#### **4.1 Direito à seguridade/integridade**

O artigo 6º, inciso I, do CDC, expõe que o consumidor detém direitos básicos, como o de proteção à sua vida, saúde e segurança contra os riscos provocados por práticas no fornecimento de produtos e serviços considerados perigosos ou nocivos. A segurança é de suma importância para o consumidor, e por ser um ponto tão relevante a ser discutido, o CDC em seu capítulo IV desenvolveu uma seção de forma bastante minuciosa.

Tal dedicação é propiciada devido os princípios aplicados na CF/88 a qual propõe ao cidadão brasileiro, direitos essenciais que visem à proteção de sua honra, imagem, saúde, integridade física e moral, dentre outros.

É relevante mencionar o caput do art. 5º da CF/88:

Artigo 5º, caput, da CF/88: “Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no país a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança, e a propriedade[...]”.

Percebe-se que a mulher que sofre o assédio em espaço público tem ambas as integridades deturpadas. No momento em que uma pessoa defere-lhe olhares indesejados ou até mesmo carícias indesejadas no interior dos coletivos, o direito da mulher a integridade está sendo violado, devendo assim buscar a responsabilidade pelos danos causados a sua pessoa.

#### **4.2 Do direito a prevenção de danos**

A prevenção dos danos exprime a ideia de antecipar-se a eles, pelas possíveis situações que venham a ocorrer, uma vez que os direitos não estão sendo respeitados. O Código de Defesa do Consumidor, visa aplicar a reparação de danos,

com o objetivo de impossibilitar condutas que possam ser prejudiciais aos consumidores.

Vale destacar o artigo 14 do CDC, que descreve em seu texto que os danos ocasionados pelos fornecedores devem ser reparados.

Nota-se que o direito a prevenção e a reparação são assegurados aos consumidores dependentes de um serviço, como exemplo as mulheres que sofrem com os casos de assédio dentro dos transportes coletivos.

### **4.3 Serviço público de qualidade**

Para iniciar sobre o tema proposto, é necessário trazer o conceito de Serviço Público: *“São aqueles de competência e responsabilidade do Poder Público (União, Estados e Municípios), visando atender às necessidades coletivas da população”*.

O serviço público encarrega-se de suprir as necessidades da coletividade, no instante que a administração pública deixa de prestá-los diretamente, conseqüentemente as funções são transferidas a empresas privadas, sendo necessária a formação de mecanismos protetivos para a defesa dos consumidores, resguardando os princípios constitucionais que regem a prestação dos serviços públicos.

À vista disso, considerado como um direito essencial, a defesa aos direitos do consumidor não poderia apenas se unir as relações de direito privado e com o Código de Defesa do Consumidor, o Estado não apenas conferiu a obrigação de defender os direitos do consumidor, como também respeitá-los, conforme o artigo 3º do CDC são reconhecidos como fornecedores as pessoas jurídicas de direito público, estas que representam o Estado, seja por meio da Administração Direta ou da Administração Indireta, com as autarquias e fundações públicas.

O autor Sergio Cavalieri Filho (2010, p. 235 e 236) define serviços públicos: *“São aqueles prestados pela administração ou por seus delegados, sob as normas e controles estatais, para satisfazerem necessidades essenciais ou secundárias da coletividade ou simples conveniência do Estado”*.

O CDC em seu artigo 22 estabelece: *“Os órgãos públicos por si, ou suas empresas, concessionárias, permissionárias ou sob qualquer outra forma de*

empreendimento, são obrigados a fornecer serviços adequados, eficientes, seguros e, quanto aos essenciais, contínuos”.

Ou seja, as prestadoras de serviço público são compelidas a oferecer serviços adequados, de modo eficiente e seguro, eficiência esta advinda do princípio da eficiência.

## **5 RESPONSABILIDADE CIVIL DAS TRANSPORTADORAS**

Conforme os ensinamentos da doutrina civilista, a responsabilidade civil foi criada com o objetivo de resolver conflitos e danos vivenciados que se tornaram um peso para o indivíduo. No sistema jurídico brasileiro, existem dois tipos de responsabilidade civil, a denominada responsabilidade civil subjetiva e a responsabilidade civil objetiva. Podemos definir que a responsabilidade civil objetiva é a regra para quem pretende administrar atividades de cunho comercial. Os artigos 12 e 14 do CDC deixa cristalino esse comando, uma vez que não há necessidade de existência de algum pressuposto da culpa do indivíduo para ensejar a responsabilização dos fornecedores, que de alguma forma, gerem algum tipo de dano ao consumidor decorrente de produtos ou serviços.

### **SEÇÃO II**

#### **Da Responsabilidade pelo Fato do Produto e do Serviço**

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. [...].(BRASIL, 1990. Online)

Almeida (2013, p. 423) leciona que a responsabilidade civil no CDC decorre da teoria do risco da atividade. Em seus ensinamentos, afirma:

Prejuízos e danos começaram a surgir, e a nova Lei de Defesa do Consumidor teria a incumbência dentre outras, de definir um modelo

de responsabilização do fornecedor de forma eficiente e compatível com a vulnerabilidade de uma das partes da relação citada. Eis que surge a responsabilidade objetiva, aquela que independente da comprovação do dolo ou de culpa, como a modalidade perfeita e adequada para integrar um Código cuja principiologia está totalmente voltada para a proteção do mais fraco.

Em contrapartida, a responsabilidade civil subjetiva, vem a ser uma exceção à regra. O CDC em seu § 4º do art. 14 expressa que os únicos que não estão sujeitos a responsabilidade civil objetiva serão os profissionais liberais, ou seja, os que exercem atividade de caráter pessoal, como por exemplo médicos e advogados.

Dito isso, é notório que a responsabilidade civil dos transportados será de acordo com a regra expressa em nosso CDC, ou seja, os fornecedores que prestam serviço de transporte têm o dever objetivo de garantir seus serviços.

A CF/88, quando se trata da responsabilidade do transportador em seu artigo 37, §6º, relata que a responsabilidade será objetiva quando causar danos a terceiros.

O contrato de transporte começou a ser ordenado pelo artigo 730 do Código civil, estendendo-se as legislações especiais, bem como tratados e convenções internacionais.

As primeiras ocorrências de assédio dentro de coletivos vieram a ocorrer em meados do século XIX, como os transportes ferroviários. Com o crescimento populacional e a necessidade de implantação de novos sistemas de transportes, logo foi necessária uma aplicação quando a legislação pertinente a matéria, advindo então em 1912 o decreto nº 2681 expandindo às áreas de aplicação, como por exemplo, os ônibus e metrô das cidades.

O decreto citado anteriormente, trata especificamente da responsabilidade sobre empresários que lidam com o ramo de transporte de passageiros.

O art. 17 do decreto 2681/12 leciona que “as estradas de ferro responderão pelos desastres que nas suas linhas sucederem aos viajantes e de que resulte a morte, ferimento ou lesão corpórea”. Desse modo, podemos afirmar que no momento

em que a integridade física e psíquica das vítimas de assédios venha a ser constrangida, a fornecedora tem o dever objetivo de responder diretamente diante do dano. A natureza da indenização obviamente será moral, em vista que, não há perda de bens na situação narrada.

Vale destacar, que o estado pode ser subsidiariamente responsabilizado pelos danos causados pela má conduta de um indivíduo. Isso não significa que esta torna-se subjetiva, continua sendo objetiva, entretanto, o mesmo só responderá pelos atos de suas concessionárias.

## **5.1 Pressupostos da responsabilidade civil**

A responsabilidade civil é um instituto bastante eficiente e flexível, que acompanha as constantes mudanças do nosso cotidiano, afim de atender às necessidades de todos, que se divide entre responsabilidade objetiva e subjetiva.

A objetiva é aquela advinda da prática de um ilícito ou de uma violação ao direito de outrem que, para ser provada e questionada em juízo, e subjetiva é a aquela quando necessita da comprovação de culpa do agente causador do dano.

A regra adotada no ordenamento jurídico é a responsabilidade subjetiva, enquanto a responsabilidade objetiva é a exceção. Entretanto no Código de Defesa do Consumidor a responsabilidade objetiva é vista como regra.

O Código Civil/2002 aduz em seu artigo 927: “Aquele que, por ato ilícito, causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo”.

Para que ocorra o dever de indenizar, deverá haver uma conduta do agente e nexos de causalidade entre o dano sofrido pela vítima. A responsabilidade objetiva, estabelece o dever de segurança do fornecedor na Teoria do Risco, que significa dizer que aquele que auferir lucro tem o dever de responder pelos ônus causados. Existe também a Teoria do risco integral, que mesmo nos casos de excludente, de responsabilidade o dever de indenizar estará presente.

### **5.1.1 Quanto aos empregados**

Em relação aos empregados das empresas de transporte, como por exemplo o cobrador de ônibus, a responsabilidade se caracterizará em decorrência da relação de emprego.



### **5.1.2 Quanto a terceiros**

A responsabilidade será extracontratual, observado a ausência de um vínculo contratual entre os envolvidos. Sendo assim, a responsabilidade objetiva será afastada quando o transportador comprovar envolvimento exclusivo de terceiros, como exemplos podemos citar, o caso fortuito, força maior ou culpa exclusiva da vítima.

### **5.1.3 Quanto aos passageiros**

Quanto aos passageiros a responsabilidade será objetiva, pois trata-se de uma relação contratual, ensejando assim a indenização

## **6 DA REPARAÇÃO DOS DANOS**

A reparação dos danos dentro do código civil referente ao consumidor, configura as indenizações como morais e materiais, pois os assédios sofridos pelas mulheres não ultrapassam limites atingindo bens da vítima, e sim o de honra.

A responsabilidade das fornecedoras de transportes públicos está explícita no Código de Defesa do Consumidor no caput do art. 22 e em seu parágrafo único:

Art. 22. Os órgãos públicos, por si ou suas empresas, concessionárias, permissionárias ou sob qualquer outra forma de empreendimento, são obrigados a fornecer serviços adequados, eficientes, seguros e, quanto aos essenciais, contínuos. Parágrafo único: Nos casos de descumprimento, total ou parcial, das obrigações referidas neste artigo, serão as pessoas jurídicas compelidas a cumpri-las e a reparar os danos causados, na forma prevista neste Código. (Redação dada pela Lei nº 8.078, de 1990)

Verifica-se que a reparação do dano ocasionado às mulheres tem previsão legal no CDC, o amparo visa prover às consumidoras a ideal proteção para que nada lhes falte do serviço ora contratado. O artigo 233 do Código Penal Brasileiro dispõe que é vedado “praticar ato obsceno em lugar público, ou aberto ou exposto ao público”.

Apesar de certas condutas estarem tipificadas da mesma forma em sentido penal, verifica-se que a integridade da vítima é deturpada de diversas formas. Por

exemplo, ao ver um homem praticando atos libidinosos em seu desfavor, a mulher sente sua integridade psíquica atingida, mas, no momento que este toca-lhe o seio, ou apalpa suas nádegas, a integridade a ser discutida será a física. Assim sendo não se pode dizer que a reparação a ser tomada deve ser de forma igual, considerando-se que o comportamento inapropriado pode ocorrer de diferentes formas. Destaca-se que a atuação dos responsáveis também conta neste sentido, discute-se a responsabilidade da empresa por meio da inércia de seus empregados (motorista e cobrador), devendo perceber se a ação foi impossível de se verificar. Em casos onde a vítima pede socorro, por exemplo, e nada a respeito é feito, a reparação deve ser maior, tendo em vista a omissão alarmante a consumidora. Atinente a isto, os tribunais que estão atuando favoravelmente sobre a questão assistida, têm arbitrado em média a quantia de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) em favor das consumidoras vítimas de assédio, em virtude de as empresas não estarem provendo a qualidade efetiva exigida em seus serviços. É fato admitir que a mulher seja um alvo frágil, e que muitas vezes nem tem como obter defesas próprias, entretanto, há quem ouse dizer que tais ocorrências acontecem pela permissibilidade desta em estar, acessível no momento oportuno. A questão é que a mulher, por qualidade de ser humano que tem, não pode ser tratada de forma adversa a que a Constituição admite, e sendo assim, a depender do caso, deve-se haver uma mensuração sobre esta futura indenização a ser ganha, tendo em vista os direitos violados dessas consumidoras.

## **7 DAS POSSÍVEIS SOLUÇÕES**

Em determinados lugares do Brasil, a busca de possíveis soluções vem sendo estudadas, com o intuito de esses assediadores responderem pelos seus atos e os danos causados a vítimas serem reparados de alguma forma.

Os principais casos de importunação sexual ocorrem dentro de transportes coletivos como ônibus e metros, onde há superlotações e por ser um meio de transporte acessível a todos.

Vale mencionar que a cada três dias uma mulher registra um boletim por abusos ocorridos dentro do metrô paulistano, e mesmo não sendo tão eficaz, é uma possível saída para que os índices de ocorrências passem a diminuir e a mulher ter a certeza de que seus direitos serão resguardados.

Uma solução seria a implantação de botão do pânico e câmeras interligadas as centrais que pudessem visualizar as imagens do ônibus “ao vivo”.

No caso os botões serviriam como o alerta de chamada para aqueles que se encontram nas centrais de vídeo monitoramento, enviem as imagens diretamente para a polícia junto à localização do veículo.

Compreende-se ainda que as fornecedoras de transportes devem criar um sistema que possa monitorar as ações que ocorrem em suas intermediações, uma vez que de nada adiantaria obter-se um sistema de câmeras excepcionais em cada coletivo, se a ordem de monitoramento é precária.

## **8 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Diante todo o exposto fica evidente que o assédio e a violência sexual no transporte público afetam gravemente o dia a dia das mulheres brasileiras e limitam a sua mobilidade e seu acesso à educação, ao trabalho e a serviços. E que esse tipo de abuso vem sendo sub-reportado e precariamente enfrentado pelas instituições públicas, seja no âmbito político, seja no âmbito jurídico-penal. É fundamental que se encare essa questão sob um viés empoderador das mulheres: não só por serem elas as maiores responsáveis pela coesão e desenvolvimento da família, mas por serem sujeitos de direitos que merecem tratamento diferenciado e adequado às suas demandas específicas por parte do Poder Público. Esse problema requer, portanto, uma resposta multifacetária por parte do Estado e de seus concessionários de transporte.

O direito a segurança está presente em todo o ordenamento jurídico, e que o CDC não pecou quanto ao mesmo, uma vez que, unindo-o ao direito a saúde, dispõe em seu capítulo IV, uma sessão que abarca a sua proteção, indicando critérios que requerem o respeito e a ordem de ambas. As integridades física e psíquica, por sua vez, são direitos que devem ser respeitados por toda e qualquer pessoa, obrigando a coletividade e ao Estado a mantê-la incólume de acordo com seus deveres civis.

No tocante à responsabilidade civil dos fornecedores, pôde-se verificar que há dois tipos de responsabilidades existentes no direito do consumidor, as objetivas e

as subjetivas, ficando o fornecedor de transporte público sujeito a reparação objetiva dos danos a seus consumidores.

## **THE RESPONSIBILITY OF THE PROVIDER OF COLLECTIVE TRANSPORT SERVICES IN THE CASES OF SEXUAL HARASSMENT AGAINST WOMEN**

Autor: Kawyllainy Viana da Silva  
Autor: Prof. Wanessa Mota Freitas Fortes

### **ABSTRACT**

This scientific article discusses the civil liability of collective transportation providers in cases of sexual harassment, a matter of great relevance, pertinent in the daily life of many Brazilian women, taking as a point of study the Code of Consumer Protection, since the rights are not being adequately addressed in the regular transport service.

Sexual harassment has long been discussed in public places, but because of the absence of a complete system of legislation, the judiciary was unable to apply a just sanction. And with the implementation of the Sexual Importation Law, the main objective will be the quest for justice in its fullness, which will provide for the adequate compensation of the victim's damage. For this production, we start with doctrinal analyzes, legislation, jurisprudence, scientific articles, specialized journals, which bring theoretical subsidies on the object studied.

**Keywords:** Civil Liability. Sexual harassment in public places. Code of Consumer Protection. Collective Transport Suppliers.

## REFERÊNCIAS

ALMEIDA, João Batista de. **Manual de direito do consumidor**. 3. ed. rev. São Paulo: Saraiva, 2009.

ÂNGELO. Miguel. et al. Assédio Sexual – História. **B Blogger**. 19 fev. 2009. Disponível em: <[exploracaosexual12e.blogspot.com/2009/02/assedio-sexual-historia.html](http://exploracaosexual12e.blogspot.com/2009/02/assedio-sexual-historia.html)> Acesso em: 20 out. 2018.

ALVAREZ. Ricardo. 42% das mulheres relatam ter sofrido assédio sexual, aponta Datafolha. **controversia.com.br**. São Paulo, 17 jul. 2006. Disponível em: <[controversia.com.br/6569](http://controversia.com.br/6569)> Acesso em: 26 out. 2018.

BLOG BUSVISION. Botão do pânico para ônibus: Tecnologia de combate ao vandalismo. **Blog busvision**. Rio de Janeiro. 2018. Disponível em: <[www.busvision.com.br/blog/botao-do-panico-para-onibus-tecnologia-de-combate-a-assaltos-e-vandalismo/](http://www.busvision.com.br/blog/botao-do-panico-para-onibus-tecnologia-de-combate-a-assaltos-e-vandalismo/)> Acesso em: 29 out 2018.

BRASIL. LEI Nº 8.078, DE 11 DE SETEMBRO DE 1990. Código de Defesa do Consumidor de 1990. Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências. **Diário Oficial da União**. Brasília, 12 set. 2009. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L8078.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8078.htm)>. Acesso em: 09 jan. 2016.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Poder Executivo Brasil. **Diário Oficial da União**. Brasília, 5 out. 1988. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicaocompilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm)>. Acesso em: 17 fev. 2016.

BRASIL. DECRETO-LEI Nº 2.848, DE 7 DE DEZEMBRO DE 1940. Código Penal. Rio de Janeiro, 7 de dezembro de 1940. Disponível em: <[www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Decreto-Lei/Del2848.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/Del2848.htm)> Acesso em: 20 out. 2018.

CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de Direito do Consumidor**. São Paulo: Atlas, 2008.

HUMAN. Assédio sexual: precisamos falar urgente sobre isso. **blog.wearehuman.com.br** 02 jun. 2017. Disponível em: <[blog.wearehuman.com.br/assedio-sexual-precisamos-falar-urgente-sobre-isso/](http://blog.wearehuman.com.br/assedio-sexual-precisamos-falar-urgente-sobre-isso/)> Acesso em: 25 out. 2018.

FORTES. Wanessa Mota Freitas. Sociedade, Direito e controle social. **Jus.com.br**. 27 dez. 2011. Disponível em: <[jus.com.br/artigos/20736/sociedade-direito-e-controle-social](http://jus.com.br/artigos/20736/sociedade-direito-e-controle-social)> Acesso em: 16 nov. 2018

INSTITUTO BRASILEIRO DE DEFESA DO CONSUMIDOR - IDEC. Passageiro também é consumidor: Em caso de transtornos, como falha no serviço, superlotação e atraso, o usuário pode pedir o valor da passagem de volta. **idec.org.br**. São

Paulo, 23 jan. 2014. Disponível em:<[idec.org.br/consultas/dicas-e-direitos/passageiro-tambem-e-consumidor](http://idec.org.br/consultas/dicas-e-direitos/passageiro-tambem-e-consumidor) r>. Acesso em: 30 out. 2018

JORNAL NACIONAL. Dias Toffoli sanciona lei que torna crime a importunação sexual. **g1.globo.com**.24 set. 2018. Disponível em: <[g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2018/09/24/ministro-dias-toffoli-sanciona-lei-que-torna-crime-a-importunacao-sexual.ghtml](http://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2018/09/24/ministro-dias-toffoli-sanciona-lei-que-torna-crime-a-importunacao-sexual.ghtml)> Acesso em: 30 out. 2018.

JUNIOR. Eudes Quintino. Novo crime: importunação sexual. **Migalhas**.São Paulo, 26 de ago. 2018.Disponível em:<<https://www.migalhas.com.br/dePeso/16,MI286231,21048-Novo+crime+importunacao+sexual>> Acesso em: 26 out. 2018.

MELLO, Celso Antônio Bandeira de. **Curso de direito administrativo**. 19. ed. São Paulo: Malheiros, 2005.

MELO. Liana Holanda de.Responsabilidade civil nas relações de Consumo.**Âmbito Jurídico.com.br**.Rio Grande, 2009. Disponível em: <[www.ambitojuridico.com.br/site/?n\\_link=revista\\_artigos\\_leitura&artigo\\_id=8371](http://www.ambitojuridico.com.br/site/?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=8371)> Acesso em: 01 nov. 2018.

NETO. Pedro. A teoria da responsabilidade civil objetiva aplicada às concessionárias de serviço público de transporte coletivo. **Jus Brasil**.Recife (PE), 9 jul.2015.Disponível em:<<https://pedrobpn.jusbrasil.com.br/artigos/206709016/a-teoria-da-responsabilidade-civil-objetiva-aplicada-as-concessionarias-de-servico-publico-de-transporte-coletivo-JUS-BRASIL>>. Acesso em 25 out. 2018.

SANTANA. Bruna Antonia Nascimento. Esclarecimentos acerca da incidência ou não do diploma consumerista aos serviços públicos. **Jus.com.br**.Ceará, nov. 2014. Disponível em:<<https://jus.com.br/artigos/32258/esclarecimentos-acerca-da-incidencia-ou-nao-do-diploma-consumerista-aos-servicos-publicos>>Acesso em: 29 out 2018.

SILVA. Roque do Nascimento.Assédio e violência no transporte público e o vagão feminino: análise da política pública de segregação sob uma perspectiva de gênero.**emerj.tjrj.jus.br**.Rio de Janeiro. 18 jul. 2017. Disponível em: <[www.emerj.tjrj.jus.br/revistas/genero\\_e\\_direito/edicoes/1\\_2017/pdf/AneliseRoquedoNascimentoSilva.pdf](http://www.emerj.tjrj.jus.br/revistas/genero_e_direito/edicoes/1_2017/pdf/AneliseRoquedoNascimentoSilva.pdf)> Acesso em: 20 out. 2018.

WAGEINDICATOR.O que é o Assédio sexual. **Meusalario.org.br**. 2018.Disponível em: <[meusalario.uol.com.br/trabalho-decente/tratamento-justo/assedio-sexual/o-que-e-o-assedio-sexual-brasil](http://meusalario.uol.com.br/trabalho-decente/tratamento-justo/assedio-sexual/o-que-e-o-assedio-sexual-brasil)> Acesso em: 20 out. 2018.