



**UNIVERSIDADE TIRADENTES – UNIT**  
**CURSO DE GRADUAÇÃO EM DIREITO TRABALHO DE**  
**CONCLUSÃO DE CURSO – ARTIGO CIENTÍFICO**

**A RESPONSABILIDADE CIVIL DECORRENTE DA IMPORTUNAÇÃO  
SEXUAL NO TRANSPORTE PÚBLICO NA PERSPECTIVA DA SOCIEDADE  
DO RISCO**

**Daniel Libanio dos Santos.**  
**Prof. Msc. Carlos Costa.**

**ARACAJU**  
**2018**

**DANIEL LIBANIO DOS SANTOS**

**A RESPONSABILIDADE CIVIL DECORRENTE DA IMPORTUNAÇÃO  
SEXUAL NO TRANSPORTE PÚBLICO NA PERSPECTIVA DA SOCIEDADE  
DO RISCO**

Trabalho de Conclusão de Curso – Artigo Científico- apresentado ao Curso de Direito da Universidade Tiradentes- UNIT, como requisito parcial para a obtenção do grau de bacharel em Direito.

Aprovado em \_\_\_\_ / \_\_\_\_ / \_\_\_\_.

Banca Examinadora

---

**Msc. Carlos Costa**  
**Universidade Tiradentes.**

---

**Professor (a) Examinador (a)**  
**Universidade Tiradentes.**

---

**Professor (a) Examinador (a)**  
**Universidade Tiradentes.**

# A RESPONSABILIDADE CIVIL DECORRENTE DA IMPORTUNAÇÃO SEXUAL NO TRANSPORTE PÚBLICO NA PERSPECTIVA DA SOCIEDADE DO RISCO

Daniel Libanio dos Santos<sup>1</sup>

## RESUMO

A releitura da responsabilidade civil a partir do surgimento e construção cultural dos riscos tem merecido destaque no cenário jurídico contemporâneo. O objeto deste artigo se centra em estudar a responsabilidade civil das transportadores sob a ótica da sociedade do risco, além de saber, especificadamente, se o crime de importunação sexual nos transportes coletivos enquadra-se como fortuito interno nos contratos de transporte e implica na responsabilização objetiva do transportador. Foi utilizado o método dedutivo e exploratório, subsidiado por pesquisa bibliográfica e documental. A principal conclusão é a de que diante da dinâmica atividade de enquadramento do risco, o crime de importunação é considerado um fortuito interno, estando dentro dos limites dos riscos assumidos pelo transportador, o que justifica ser objetiva a responsabilidade civil decorrente do crime de importunação sexual nos transportes coletivos.

**Palavras-chave:** Responsabilidade Civil. Importunação Sexual. Transporte Público. Sociedade do Risco.

## RESUMO

The re-reading of civil responsibility from the emergence and cultural construction of the risks has deserved prominence in the contemporary legal scene. The purpose of this article is to study the civil liability of carriers from the point of view of the risk society, as well as to know, specifically, if the crime of sexual harassment in public transport is classified as a fortuitous internal in the transport contracts and implies the responsibility objective

---

<sup>1</sup>Acadêmico em Direito pela Universidade Tiradentes- UNIT. E-mail: [daniellibanio0904@gmail.com](mailto:daniellibanio0904@gmail.com).

of the transporter. The deductive and exploratory method was used, subsidized by bibliographical and documentary research. The main conclusion is that, faced with the dynamic activity of risk, the crime of importation is considered a fortuitous internal, being within the limits of the risks assumed by the carrier, which justifies being objective the civil responsibility resulting from the crime of sexual harassment in collective transport.

**KEYWORDS:** Civil Liability. Sexual Implication. Public transportation. Society of Risk.

## 1 INTRODUÇÃO

Na sociedade do risco, as relações intersubjetivas e comerciais não são mais pautadas na divisão de classes e sim no risco. Segundo Beck (2010), na transição da sociedade industrial para a sociedade do risco os resultados do desenvolvimento técnico e tecnológico geram, sob diferentes concepções culturais, um novo paradigma na modernidade.

Douglas e Wildavsky (2012) consideram que o risco é um construto social ou político, propondo uma teoria cultural do risco, pois o ambiente social, os princípios de seleção e os sujeitos são os elementos integrantes da construção social do que se indica como risco.

Na dinâmica proposta por Beck (2010), a percepção do risco é pessoal e fortemente influenciada pelas experiências passadas que orientam o comportamento diante do enfrentamento de um novo perigo. Este juízo de valor a partir do acúmulo de conhecimentos e experimentos pretéritos é o que Beck (2010) denomina de modernização reflexiva e Bauman (2008, p. 9) de medo derivado, “uma estrutura mental estável que pode ser mais descrita como o sentimento de ser suscetível ao perigo”; “medo, por assim dizer, social e culturalmente reciclado”.

Na transição da sociedade industrial para a sociedade do risco os resultados do desenvolvimento técnico e tecnológico geram, sob diferentes concepções culturais, um novo paradigma na modernidade. Assim, para Beck (2010, p. 10) a sociedade de risco guarda íntima relação com o processo cultural e com a sociedade moderna líquida de Bauman (2008), ao ponto de asseverar que as ameaças e riscos da vida passam por “metamorfoses sociais do perigo”.

A *vexata quaestio*, pois, é saber se a prática de atos ofensivos a dignidade sexual nos transportes coletivos representa um risco intrínseco para os que deles se servem. Neste sentido, o risco, por si só, não gera dever de indenizar, sendo necessária a violação de um dever prévio e a ocorrência de um dano. Em outras palavras, a pessoa que exerce habitualmente ou profissionalmente uma atividade de risco somente será objetivamente responsável mediante comprovação da não observância do dever preexistente na lei ou no contrato (CAVALIERI FILHO, 2010).

A relevância jurídica e social da referida discussão foi reconhecida pelo Poder Legislativo com a edição da Lei n.º 13.718/18 que tipificou a ofensa a dignidade sexual nos transportes coletivos em crime de importunação sexual com penal de 1 a 5 anos de prisão.

O objetivo geral é analisar a responsabilidade civil das transportadoras na sociedade do risco, valendo-se da evolução jurisprudencial do Superior Tribunal de Justiça e da *ratio decidendi* do Recurso Especial n. 1.662.551–SP. Especificadamente este escrito se propõe a: i) investigar se a prática de crime sexual é considerada um fortuito interno nos contratos de transportes; ii) verificar os deveres da empresa de transporte; iii) identificar a natureza jurídica da responsabilidade civil.

O pano teórico utilizado deita raiz na moderna sociedade líquida (BAUMAN, 2008) e do risco (BECK, 2010; DOUGLAS, WILDAVSKY, 2012), teoria crítica e reflexiva da responsabilidade civil (CAVALIERI FILHO, 2010; GONÇALVES, 2012; NADER, 2009, VENOSA, 2008).

Foi utilizado o método dedutivo e exploratório, subsidiado por pesquisa bibliográfica e documental, para estabelecer uma relação lógica, coerente e ordenada entre as proposições apresentadas, para ao final, ofertar a nota conclusiva.

Justificada a metodologia adotada, cabem agora as explicações pertinentes a estruturação do presente artigo e a forma cronológica em que foi desenvolvido o conteúdo.

Inicialmente será trabalhado os elementos integrantes, a natureza jurídica da obrigação nos contratos de transporte na sistemática da sociedade de risco. Em seguida serão feitas anotações sobre os aspectos gerais do instituto da responsabilidade civil indispensáveis para a compreensão dos riscos intrínsecos e extrínsecos do transporte coletivo. Ao final, serão elencadas as notas conclusivas.

## **2 CONTRATO DE TRANSPORTE COLETIVO NA SOCIEDADE DO RISCO**

A necessidade de deslocamento é inerente à natureza humana, assim como a evolução social possui aspectos positivos e negativos. Junto com a evolução das condições de transporte, evoluíram os problemas sociais, tais como assaltos, furtos e homicídios.

De fato, a violência urbana é uma constante lamentável e, ultimamente, um caso específico tem recebido mais atenção da sociedade, seja por afrontar contra a dignidade sexual, seja por transmitir uma sensação imensa de insegurança e impunidade.

Os atos de ofensas à dignidade sexual perpetrados pelos usuários nos contratos de transportes coletivos vem sendo uma prática corriqueira e, recentemente, atendendo aos anseios sociais foi transmutado de contravenção penal para crime através da Lei n. 13.718/2018.

No contrato de transporte, regulado pelo Código Civil em seu capítulo XIV, o transportador é definido como aquele que se compromete a trasladar, pessoas ou coisas de um lugar para o outro, mediante remuneração. A definição, bem como toda a orientação, ausente no código anterior, trouxe o contrato de transporte para o âmbito dos contratos típicos tornando possível a exposição das especificidades desta relação contratual. Diante da definição dada, se fazem necessárias para melhor compreensão do tema, algumas considerações acerca das características deste tipo de contrato, mais especificamente do contrato de transporte coletivo de pessoas.

Trata-se de um contrato bilateral e sinalagmático, pois gera obrigações para ambas as partes contratantes, ficando o transportador obrigado a percorrer o trajeto para o passageiro ou remetente do bem, e estes, por sua vez, ficam obrigados a efetuar o pagamento referente ao deslocamento (GONÇALVES, 2012).

É oneroso, haja vista que ambos os contraentes obtêm proveito, que por sua vez corresponde a um sacrifício. Se enquadram nessa espécie pois ao passo que impõe o ônus, acarretam também vantagem para ambas as partes, quais sejam, o pagamento para o transportador e o deslocamento para o contratante.

Por se tratar de um negócio jurídico, que tem como seu núcleo principal de existência e validade a livre declaração de vontade, o contrato de transporte é consensual, pois aperfeiçoa-se com essa declaração.

É comutativo, pois as partes conhecem desde a celebração do contrato os limites de suas obrigações, quais sejam, para o transportador o dever de prestar o serviço da

trasladação e o direito de receber a respectiva retribuição, e para o transportado o dever de pagar o correspondente à retribuição e o direito de ser transportado ao local acordado.

É um contrato duradouro, pois o mesmo não se inicia, executa e conclui em apenas um ato, dependendo de certo lapso temporal para que seja cumprido. Trata-se, também, de contrato não solene, vez que não necessita de formalidades, cabendo o pacto de maneira verbal, o que ocorre na grande maioria dos casos (VENOSA, 2008).

É considerado um contrato de adesão, isto é, as cláusulas gerais referentes ao contrato, são elaboradas apenas pelo transportador, estas são reunidas em um documento que, neste caso, não é apresentado para o destinatário do serviço.

No que tange às obrigações do transportador, analisando o Art 734 do Código Civil, que imputa a este a responsabilidade pelos danos causados aos transportados, é possível concluir que é também dever do transportador garantir a segurança e a incolumidade daqueles a quem transporta. Neste sentido, mesmo que não haja cláusula explícita nos contratos de transporte, o transportador tem a obrigação de levar o passageiro a salvo e em segurança até o local acordado, em virtude do princípio da função social do contrato e da boa fé objetiva.

O descumprimento da obrigação contratual implícita, resultará na responsabilização objetiva do transportador, que deverá indenizar o transportado pelos danos causados, independente de dolo ou culpa.

O dever de garantir a segurança e a incolumidade do passageiro possui tamanha relevância que não será excluído nos casos em que houver culpa de terceiro, contra o qual caberá a ação regressiva, nos termos do art 735 do Código Civil. A possibilidade de ser ilidida tal obrigação encontra-se nas situações em que se comprovar a quebra de nexo causal por meio de um fortuito externo, sendo considerado o fortuito interno, evento que não exime a responsabilização do transportador.

A *vexata quaestio* em relação ao crime de importunação sexual nos transportes coletivos é definir se este se enquadra como fortuito interno, o qual vincula o transportador a reparar os danos causados ao lesado, sobre quem tinha o dever de garantir a incolumidade. Para isto é necessário analisar o contrato de transporte, com suas características já delineadas, sob a ótica da sociedade do risco.

Na sociedade do risco, as relações intersubjetivas e comerciais não são mais pautadas na divisão de classes (produção e distribuição de riquezas) e sim no risco. Na era da informação os produtos já não são mais fabricados sob a ótica capitalista custo-

benefício, e sim no conhecimento prévio dos riscos individuais e sociais, vendendo, assim o novo bem da modernidade: a segurança ou a falsa aparência de segurança. Segundo Beck, na transição da sociedade industrial para a sociedade do risco os resultados do desenvolvimento técnico e tecnológico geram, sob diferentes concepções culturais, um novo paradigma na modernidade. Neste novo quadro, os riscos são universais, imensuráveis, incontroláveis e incertos.

Ao criticar o poder delegatório que a sociedade transfere às cegas aos estudiosos/cientistas sobre o que pode ou não ser considerado risco, Beck denuncia um dos maiores perigos da atual sociedade que é a aceitação passiva da institucionalização de taxas toleráveis de riscos ou risco médio. Em outras palavras, é justamente este processo político e científico de delineamento do risco que acalma e conforta a sociedade proporcionando uma sensação mercantil de segurança.

Neste sentir, Douglas e Wildavsky consideram que o risco é um construto social ou político, propondo uma teoria cultural do risco. Isso porque não se pode conhecer, na integralidade, todos os riscos. Os riscos, portanto, fazem parte de uma depuração social, com o estabelecimento de algum tipo de prioridade/classificação entre os perigos, pois do contrário, “a mera tentativa de se arrolarem os objetos de risco bastaria para nos deixar indefesos” (DOUGLAS; WILDAVSKY, 2012, p. 3).

Por isso, admitem que o risco há de ser entendido como um “produto conjunto do conhecimento que se tem do futuro e um consenso quanto às perspectivas mais desejadas – o que nos possibilitaria relativizar os problemas” (DOUGLAS; WILDAVSKY, 2012, p. 5). Estes dois conceitos “conhecimento” e “consenso” subsumem-se na teoria cultural, pois o ambiente social, os princípios de seleção e os sujeitos são os partícipes da construção do que se indica como risco.

Nesta linha de pensamento, diferentes grupos ou instituições tendem a ter opiniões diferentes de quais são as maiores ameaças à sociedade e quais as atitudes tomadas sobre os riscos são essenciais para a coesão destes grupos. Por este motivo os autores refletem sobre a invocação do recorrente princípio da precaução.

Advertem Douglas e Wildavsky que as impressões sobre a razoabilidade desta proposta do “princípio da precaução” usualmente induz o foco do raciocínio exclusivamente sobre a possibilidade do dano. E por esse motivo, há de se incidir neste embate qual a lógica da atividade para saber se efetivamente a supervalorização do risco deve acarretar ações para mitigação deste, pelo princípio da precaução. Tendo estas

importantes inferências em mente, é necessário mensurar, para o deslinde deste texto, se o crime de importunação sexual nos transportes coletivos merece a consideração cultural de risco ao ponto de justificar a objetivação da responsabilidade civil, e, coadunando com as ideias de Douglas e Wildavsky, se há de prevalecer o princípio da precaução na discussão do objeto deste escrito.

Sob a ótica da sociedade do risco, o juízo de valor sobre o que representa um risco deve partir do acúmulo de conhecimentos e experiências pretéritas, não olvidando considerar que o risco possui vinculação com o processo cultural. Vale ressaltar, ainda, que a definição de riscos de uma atividade é dinâmica, pois as percepções sobre quais riscos são aceitáveis e sua respectiva responsabilização, ou não, são alteradas com o passar do tempo.

Neste sentir e considerando a forma corriqueira como tem acontecido o crime de importunação sexual nos transportes coletivos, é irrefutável concluir que se trata de um risco intrínseco à tal atividade, fortuito interno então, que implica na responsabilização do transportador pelos danos experimentados pelo transportado, sejam físicos ou psíquicos.

Cabe à empresa de transporte oferecer a seus passageiros o mínimo de segurança durante o trajeto percorrido, pois em sua atividade empresarial assume o risco e, com isso, a responsabilidade pelos danos causados.

Em que pese não haja obrigação explícita de fiscalização, pelo transportador, aos usuários do transporte coletivo, a responsabilização pelos danos causados aos passageiros, dever este já destacado anteriormente, implica na adoção de medidas que proporcionem esta segurança.

A disponibilização de segurança em cada transporte é medida financeiramente inviável, porém há uma série de alternativas menos onerosas que podem coibir a prática do referido crime. A exemplo da instalação de botões de assédio, iniciativa realizada nos ônibus da cidade de Belo Horizonte, resultado de uma parceria entre a Guarda Municipal da cidade e as empresas privadas responsáveis pela realização do transporte coletivo local. Foi realizada uma campanha de informação aos usuários, com distribuição de panfletos com orientações, além do treinamento dos trabalhadores das empresas, que agora estão instruídos a lidar com a violência.

A instalação de câmeras nos ônibus também é medida efetiva, de baixo custo e que irá proporcionar a identificação do agressor e colaborar com a inibição da prática do crime de importunação sexual.

### **3 RESPONSABILIDADE CIVIL DECORRENTE DA IMPORTUNAÇÃO SEXUAL NO TRANSPORTE PÚBLICO**

Contextualizada a atividade de transporte público na sociedade do risco, cabe analisar, a priori, os aspectos gerais da responsabilidade civil subjetiva e objetiva que guardam maior conexão com o desenvolvimento do tema específico, para na sequência analisar especificadamente a disciplina da obrigação de reparar da transportadora, pelo crime de importunação sexual praticado por terceiros.

Em sentido amplo o termo responsabilidade exprime a ideia de exame e valoração do comportamento humano a partir de regramentos preestabelecidos. A priori, a atividade humana que interferir na esfera jurídica alheia, desequilibrando a harmonia instalada e provocando um dano, gera para um dos sujeitos o direito de restaurar o equilíbrio violado e para o outro o dever de reparar o prejuízo.

Como é cediço, o Direito foi criado para regular a vida em sociedade, sendo assim o dever jurídico pode ser entendido como a necessidade de se observar um determinado comportamento por imposição legal, que recai sobre toda a coletividade e a obrigação jurídica como um dever específico decorrente da lei ou da vontade das partes. Neste sentido, o principal objetivo do ordenamento jurídico é salvaguardar a atividade lícita e reprimir a atividade ilícita.

Vê-se, portanto, que a concepção da responsabilidade civil encontra-se vinculada à atuação e interação do ser humano na sociedade em que está inserido e representa o momento da interconexão das esferas jurídicas materializado pela inobservância das regras jurídicas postas. O instituto da responsabilidade civil ao mesmo tempo em que é um alarme, um sinal para a atuação do sistema jurídico, é o instrumento utilizado para restabelecer a situação originária ou compensar os danos sofridos, resgatando, assim, sintonia social e política.

Assim sendo, a obrigação de reparar traduz uma reação a uma conduta transgressora de regras de convivência (ALVIM, 2011). Daí, da violação de um dever jurídico primário, oriundo da lei ou vontade das partes, que provoca prejuízos a terceiros

faz, automaticamente, nascer outro dever imposto por lei, o de reparar o dano (GONÇALVES, 2012). Este dever secundário decorrente da violação do dever primitivo é denominado de responsabilidade civil (CAVALIERI FILHO, 2010).

Por isso se observa, em linhas gerais, que a responsabilidade civil decorre de um ato ilícito, assim considerado no sentido objetivo, lato, de ato contrário ao direito. Entretanto, a conduta contrária ao ordenamento jurídico é diferente do dever de reparação do dano causado. Isso porque o ato ilícito, em sentido lato, implica: o ilícito pela conduta e o ilícito pelo resultado.

A conduta é o comportamento humano integrante de todo ato ilícito ou lícito fonte da obrigação de indenizar e se exterioriza através de uma ação ou omissão voluntária. O ato comissivo ou positivo consiste em promover ou iniciar uma atividade lesiva a direitos de outrem, enquanto que o ato omissivo ou negativo o agente tinha o dever jurídico de agir para evitar o resultado e não o fez. Além do agente se responsabilizar pela própria conduta, é possível responder pelos danos causados por terceiros a quem está ligado por um dever jurídico preexistente de controle, fiscalização ou guarda.

Para que seja imposta a obrigação de reparar o prejuízo é necessária a presença de alguns pressupostos ou requisitos que apesar da divergência doutrinária podem ser assim elencados: a) ação; b) dano; c) nexos de causalidade (RIZZARDO, 2009). Elemento que se destaca na diferenciação da responsabilidade subjetiva da objetiva é a culpa, entendida na sua concepção ampla como toda conduta violadora de uma norma ou dever, seja de caráter intencional – dolo - ou não voluntário, proveniente da falta dos cuidados necessários - imprudência, negligência e imperícia –.

Na responsabilidade civil subjetiva, para obter êxito na reparação, a vítima é quem tem o ônus de provar que a conduta do causador do dano foi dolosa (vontade do lesante de causar o dano) ou culposa (comportamento negligente, imprudente ou imperito), bem como a existência do prejuízo e a relação de causa e efeito entre este e o comportamento ilícito. A prova da culpa se converte, pois, em pressuposto imprescindível do dano indenizável.

Já na responsabilização objetiva a vítima não precisa provar a conduta dolosa/culposa daquele a quem pretende imputar o dever de reparar o dano, pois o responsável direto ou indireto pela conduta responderá pelos danos decorrentes desta ainda que não tenha culpa (CAVALIERI FILHO, 2010; NADER, 2009). Entretanto, há de se provar o dano e que este decorre da conduta comissiva ou omissiva do agente. Se

há ação lesiva e a relação de causalidade entre a ação e o dano, surge a responsabilidade civil já que sempre será irrelevante a comprovação da culpa do agente de quem pretende imputar a obrigação de reparar o prejuízo (GONÇALVES, 2012).

Elemento que merece maior esclarecimento não só pelo fato de ser excludente do dever de indenizar, mas por ser “a primeira questão a ser enfrentada na solução de qualquer caso envolvendo responsabilidade civil” (CAVALIERI FILHO, 2010, p. 46) é o nexo de causalidade, que consagra a máxima de que não se pode imputar um resultado a alguém se este não foi o seu causador.

Nada obstante, e atendo-se ao objetivo específico, o nexo causal assumirá papel de protagonista na imputação à transportadora da responsabilização por atos provenientes de terceiros, vez que dentre as variáveis de isenção da responsabilidade o fato/culpa exclusivo de terceiro rompe o vínculo entre a aparente conduta do agente e o dano tanto nas relações entre particulares quanto nas relações de consumo (arts. 12, § 3º, III e 14, § 3º, II do CDC-90).

A sistemática do Código Civil (CC-02) manteve a do seu antecessor ao estabelecer a responsabilidade civil subjetiva como regra, conforme se depreende da leitura conjunta dos artigos 186 e 927, *caput*, verdadeiras cláusulas gerais da teoria tradicional que se funda na culpa. De outra banda, a responsabilidade civil independentemente de culpa é exceção, e como tal somente pode ser aplicada mediante previsão legal. A cláusula geral da responsabilidade objetiva que interessa ao foco deste escrito gira em torno da ideia do risco e encontra-se disposta no parágrafo único do artigo 927 do CC-02.

O aludido parágrafo prevê a exceção da regra da responsabilidade civil subjetiva: “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”. O comando normativo do dispositivo citado traduz a nova técnica de legislar baseada em cláusulas gerais e conceitos indeterminados que devem ser adequados a cada contexto. Vislumbra-se aqui uma preocupação também do microsistema consumerista: atividade de risco e dever de segurança.

Atento a indeterminação do conceito e a exigência de sua adequada interpretação para a segurança jurídica, Sérgio Cavalieri Filho (2010) aduz ser forçoso interpretar esta cláusula geral com a precaução que exige a sociedade atual em que “todas ou quase todas as atividades implicam algum risco”. Ao traçar o verdadeiro sentido e alcance da

expressão atividade, Cavalieri Filho (2010) e Rizzardo (2009) definem como o comportamento sucessivo e habitual que busca uma determinada vantagem econômica. Alerta Carlos Roberto Gonçalves (2012) que a teoria do risco é uma das que buscam justificar a responsabilidade objetiva. A responsabilidade civil, pois, traslada-se da ideia de culpa para a noção de risco. Este é usualmente classificado em “risco-proveito”, que se alicerça na máxima de que é reparável o dano causado por uma atividade que aufero benefício do responsável (*ubi emolumentum, ibi onus*); e “risco-criado”, que se funda na responsabilização daquele que, “sem indagação de culpa, expuser alguém a suportá-lo” (GONÇALVES, 2012, p. 68.).

Dentre as modalidades do risco, a doutrina advoga no sentido de que o CC-02 adotou a teoria do risco criado, modalidade na qual o agente responderá objetivamente pelo simples fato de executar determinada atividade que expõe riscos a direito de outrem, cabendo ao lesado provar o dano e o nexu causal entre a atividade exercida pelo agente e o dano (NADER, 2009; RIZZARDO, 2009).

A questão nodal da sociedade de risco foi também retratada por Cavalieri Filho ao enfatizar a distinção de risco inerente, aquele umbilicalmente vinculado à “natureza ou modo de funcionamento” que afasta a responsabilidade, e do risco adquirido, “quando bens e serviços não apresentam riscos superiores àqueles legitimamente esperados, mas tornam-se perigosos por apresentarem algum defeito” (2010, p. 175).

Ademais, o Cavalieri Filho (2010) aduz que o risco, por si só, não gera dever de indenizar, sendo necessária a violação de um dever prévio de segurança e a ocorrência de um dano. Em outras palavras, a pessoa que exerce habitualmente ou profissionalmente uma atividade de risco somente será objetivamente responsável mediante comprovação da não observância do dever de segurança que lhe é legalmente imposto.

A delineação da responsabilização das transportadoras, na esfera cível, dependerá da inclusão ou exclusão de algumas obrigações cuja prestação é imputada às transportadoras. Para tanto, indispensável é a análise da natureza da participação destas como parte contratante, isto é, a responsabilidade da transportadora por ato próprio perante o usuário e perante terceiro.

A fim de realizar esta análise no contexto do crime de importunação sexual nos transportes públicos, devemos considerar que o crescimento e constância deste crime, nestes ambientes, configura um problema cultural e sua discussão ganha nova leitura sob a ótica da Sociedade do Risco. Diante das obrigações da transportadora, já abordadas

anteriormente, destacamos a de assegurar a incolumidade física e psíquica dos passageiros, sendo assim o crime sexual praticado por terceiro é fortuito interno, já que a ocorrência guarda conexão com a prestação do serviço, e se encontra dentro dos limites dos riscos assumidos pelo transportador, permitindo a conclusão de ser objetiva sua responsabilidade.

Especificamente no que concerne à culpa de terceiro, a doutrina e a jurisprudência são unânimes no sentido de reconhecer o rompimento do nexo causal quando a conduta é praticada por terceiro, desde que a única causa do evento danoso, não apresente qualquer relação com a organização do negócio e os riscos da atividade desenvolvida pelo transportador. Considerando a dinâmica do risco, já discutida anteriormente, e evidenciando a situação corriqueira do cometimento de crimes de importunação sexual nos transportes coletivos, não é possível concluir pela inexistência de nexo causal.

Em que pese seja causado por terceiro, o dano enquadra-se dentro dos limites dos riscos inerentes ao transporte, a jurisprudência do Tribunal da Cidadania é firme no sentido de não afastar a responsabilidade do transportador, garantido o direito de regresso, na esteira do art. 735 do CC/02 e da Súmula 187 do Supremo Tribunal Federal. Nessas hipóteses, afirma-se que o fato de terceiro é conexo com as atividades prestadas pela transportadora e, assim, é caracterizada como caso fortuito interno, sem a exclusão da responsabilidade objetiva do prestador de serviço.

Como ressalta Roberto Senise Lisboa (2012), a moderna objetivação da responsabilidade provém de um conceito mais real de igualdade material, cujo escopo nas relações de consumo, tende a possibilitar uma proteção mais efetiva tanto para os danos individuais como os transindividuais ocasionados por atividades profissionais destinadas às massas.

Dado o avanço tecnológico dos meios de transporte, de comunicação e do fenômeno da globalização, o microsistema jurídico do Código de Defesa do Consumidor (CDC-90) estabelece a responsabilidade objetiva para a reparação dos danos provenientes da relação de consumo, ampliando esta reparabilidade pelo simples fato de o prejuízo existir (arts. 12, 14, 18 e 20).

Embora o CDC-90 não conceitue taxativamente a relação de consumo, instituiu a esta espécie de relação jurídica como parâmetro para a sua aplicação nas relações sociais ou intersubjetivas. Sua definição é extraída dos arts. 2º e 3º como o vínculo entre uma pessoa (fornecedor) que habitualmente promove a circulação de produtos e serviços e um

destinatário final (consumidor), mediante vantagem direta ou indireta, com incidência do art. 3º, § 2º. Constatando-se, pois, os elementos subjetivos (o fornecedor e o consumidor) e de um dos elementos objetivos mediatos (o produto ou o serviço), ao lado da causa, é que se torna aplicável o CDC-90.

Em reforço à responsabilidade objetiva do transportador, não se pode olvidar que a legislação consumerista preceitua que o fornecedor de serviços responde pela reparação dos danos causados, independentemente da existência de culpa, decorrente dos defeitos relativos à prestação destes serviços, nos termos do art. 14, §§ 1º e 3º, do CDC, in verbis:

Art. 14. (...) § 1º O serviço é defeituoso quando não fornece a segurança que o consumidor dele pode esperar, levando-se em consideração as circunstâncias relevantes, entre as quais: I - o modo de seu fornecimento; II - o resultado e os riscos que razoavelmente dele se esperam; III - a época em que foi fornecido. (...)

§ 3º O fornecedor de serviços só não será responsabilizado quando provar: I - que, tendo prestado o serviço, o defeito inexiste; II - a culpa exclusiva do consumidor ou de terceiro. (...)

Em outras palavras, nas relações de consumo, pois, com a gramaticalidade do art. 14, § 3º, I e II, do CDC-90, o fornecedor de serviços somente não será responsabilizado quando provar que ao prestar o serviço não existe defeito (não há dano) ou o fato é exclusivo do consumidor ou de terceiro (não há nexos causal).

O art. 14 do CDC-90 prescreve a responsabilidade objetiva de toda cadeia dos fornecedores pelos danos causados por defeitos dos serviços prestados. Considerando que o serviço defeituoso é aquele não oferece segurança ao consumidor (art. 14, § 1º, CDC-90), responsabilização objetiva com fulcro neste dispositivo entende que o serviço prestado pelas empresas de transporte público será defeituoso diante da inobservância do dever de assegurar a incolumidade física e psíquica dos usuários.

#### **4 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

O aumento e habitualidade dos crimes sexuais em transportes coletivos configura um fenômeno cultural e sua discussão há de ganhar nova leitura na Sociedade do Risco.

Nesta linha de pensamento, com esta investigação, alguns resultados podem ser desta forma condensados: (i) a obrigação da transportadora é de resultado; (ii) a transportadora deve assegurar a incolumidade física e psíquica dos passageiros; (iii) o crime sexual de terceiro é fortuito interno estando dentro dos limites dos riscos assumidos

pelo transportador; (iv) o ato de terceiro estranho aos riscos inerentes da atividade de transporte é fortuito externo e afasta a responsabilidade civil; (v) a responsabilidade decorrente da ofensa a dignidade sexual é objetiva com base nos art. 37, § 6º, da C.F, art. 927, parágrafo único do C.C e art. 14 do CDC.

Conclui-se que a violação da liberdade sexual das mulheres em espaços públicos é um fenômeno cultural e que a classificação de riscos é dinâmica. Assim, a ofensa à dignidade sexual que é um risco inerente ao contrato de transporte se encontra conexo com a atividade, não excluindo, portanto, o dever da transportadora de objetivamente reparar os danos decorrentes da violação do dever prévio em assegurar a incolumidade física e psíquica dos passageiros.

## **REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA**

- ALVIM, Arruda. **A evolução do Direito e a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça na busca do equilíbrio entre a culpa e risco na fundamentação da responsabilidade civil: estudo de caso sobre a responsabilidade por fato de terceiro (Comentários ao acórdão no REsp 608.869/RJ, rel. Min. Fernando Gonçalves, DJE 09.02.2009)**. In: FRAZÃO, Ana; TEPEDINO, Gustavo (Coord.). O Superior Tribunal de Justiça e a reconstrução do direito privado. São Paulo: RT, 2011, p. 151-185.
- BAUMAN, Zygmunt. **Medo Líquido**. Tradução Carlos Alberto Mediros. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2008.
- BECK, Ulrich. **Sociedade de risco: rumo a uma outra modernidade**. 2. ed. São Paulo, SP: Ed. 34, 2011.
- BRASIL. **Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial nº 1.662.551–SP**. Camila Aparecida Lilola e Companhia Paulista de Trens Metropolitanos. Rel.: Min. Nancy Andrighi. Disponível em: <[http://www.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia/toc.jsp?livre=1662551&&tipo\\_visualizacao=RESUMO&b=ACOR](http://www.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia/toc.jsp?livre=1662551&&tipo_visualizacao=RESUMO&b=ACOR)>. Acesso em: 20 ago. 2018.
- CAVALIERI FILHO, S. **Programa de responsabilidade civil**. 9. ed. São Paulo: Atlas. 2010.
- DOUGLAS, M; WILDAVSKY, A. **Risco e cultura: um ensaio sobre a seleção de riscos tecnológicos e ambientais**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2012.
- GONÇALVES, Carlos Roberto. **Responsabilidade civil [e-book]**. 14. ed. São Paulo: Saraiva, 2012.

LISBOA, Roberto Senise. **Responsabilidade civil nas relações de consumo**[e-book].

3. ed. São Paulo: 2012.

NADER, Paulo. **Responsabilidade Civil**. 2. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2009.

RIZZARDO, Arnaldo. **Responsabilidade civil**. Rio de Janeiro: Forense. 2009.

VENOSA, Silvio de Salvo. **Direito Civil: responsabilidade civil**. 8. ed. São Paulo, Atlas. 2008.