

**IV CONGRESSO INTERNACIONAL DE
DIREITO E INTELIGÊNCIA
ARTIFICIAL (IV CIDIA)**

INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL E JUSTIÇA SOCIAL

I61

Inteligência artificial e justiça social [Recurso eletrônico on-line] organização IV Congresso Internacional de Direito e Inteligência Artificial (IV CIDIA): Skema Business School – Belo Horizonte;

Coordenadores: Daniel Nascimento, Priscila Céspedes Cupello e Adriano da Silva Ribeiro – Belo Horizonte: Skema Business School, 2023.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-65-5648-787-8

Modo de acesso: www.conpedi.org.br em publicações

Tema: Os direitos dos novos negócios e a sustentabilidade.

1. Direito. 2. Inteligência artificial. 3. Tecnologia. I. IV Congresso Internacional de Direito e Inteligência Artificial (1:2023 : Belo Horizonte, MG).

CDU: 34

skema
BUSINESS SCHOOL

LAW SCHOOL
FOR BUSINESS

IV CONGRESSO INTERNACIONAL DE DIREITO E INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL (IV CIDIA)

INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL E JUSTIÇA SOCIAL

Apresentação

O IV Congresso Internacional de Direito e Inteligência Artificial - CIDIA da SKEMA Business School Brasil, realizado nos dias 01 e 02 de junho de 2023 em formato híbrido, consolida-se como o maior evento científico de Direito e Tecnologia do Brasil. Estabeleceram-se recordes impressionantes, com duzentas e sessenta pesquisas elaboradas por trezentos e trinta e sete pesquisadores. Dezenove Estados brasileiros, além do Distrito Federal, estiveram representados, incluindo Amazonas, Bahia, Ceará, Distrito Federal, Espírito Santo, Goiás, Maranhão, Minas Gerais, Pará, Pernambuco, Paraná, Rio de Janeiro, Rio Grande do Norte, Rondônia, Roraima, Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Sergipe, São Paulo e Tocantins.

A condução dos trinta e três grupos de trabalho do evento, que geraram uma coletânea de vinte e cinco livros apresentados à comunidade científica nacional e internacional, contou com a valiosa colaboração de sessenta e três professoras e professores universitários de todo o país. Esses livros são compostos pelos trabalhos que passaram pelo rigoroso processo de double blind peer review (avaliação cega por pares) dentro da plataforma CONPEDI. A coletânea contém o que há de mais recente e relevante em termos de discussão acadêmica sobre a relação entre inteligência artificial, tecnologia e temas como acesso à justiça, Direitos Humanos, proteção de dados, relações de trabalho, Administração Pública, meio ambiente, sustentabilidade, democracia e responsabilidade civil, entre outros temas relevantes.

Um sucesso desse porte não seria possível sem o apoio institucional de entidades como o CONPEDI - Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Direito; o Programa RECAJ-UFGM - Ensino, Pesquisa e Extensão em Acesso à Justiça e Solução de Conflitos da Faculdade de Direito da Universidade Federal de Minas Gerais; o Instituto Brasileiro de Estudos de Responsabilidade Civil - IBERC; a Comissão de Inteligência Artificial no Direito da Ordem dos Advogados do Brasil - Seção Minas Gerais; a Faculdade de Direito de Franca - Grupo de Pesquisa Políticas Públicas e Internet; a Universidade Federal Rural do Semi-Árido - UFRS - Programa de Pós-graduação em Direito - Laboratório de Métodos Quantitativos em Direito; o Centro Universitário Santa Rita - UNIFASAR; e o Programa de Pós-Graduação em Prestação Jurisdicional e Direitos Humanos (PPGPJDH) - Universidade Federal do Tocantins (UFT) em parceria com a Escola Superior da Magistratura Tocantinense (ESMAT).

Painéis temáticos do congresso contaram com a presença de renomados especialistas do Direito nacional e internacional. A abertura foi realizada pelo Professor Dierle Nunes, que discorreu sobre o tema "Virada tecnológica no Direito: alguns impactos da inteligência artificial na compreensão e mudança no sistema jurídico". Os Professores Caio Lara e José Faleiros Júnior conduziram o debate. No encerramento do primeiro dia, o painel "Direito e tecnologias da sustentabilidade e da prevenção de desastres" teve como expositor o Deputado Federal Pedro Doshikazu Pianchão Aihara e como debatedora a Professora Maraluce Maria Custódio. Para encerrar o evento, o painel "Perspectivas jurídicas da Inteligência Artificial" contou com a participação dos Professores Mafalda Miranda Barbosa (Responsabilidade pela IA: modelos de solução) e José Luiz de Moura Faleiros Júnior ("Accountability" e sistemas de inteligência artificial).

Assim, a coletânea que agora é tornada pública possui um inegável valor científico. Seu objetivo é contribuir para a ciência jurídica e promover o aprofundamento da relação entre graduação e pós-graduação, seguindo as diretrizes oficiais da CAPES. Além disso, busca-se formar novos pesquisadores na área interdisciplinar entre o Direito e os diversos campos da tecnologia, especialmente o da ciência da informação, considerando a participação expressiva de estudantes de graduação nas atividades, com papel protagonista.

A SKEMA Business School é uma entidade francesa sem fins lucrativos, com uma estrutura multicampi em cinco países de diferentes continentes (França, EUA, China, Brasil e África do Sul) e três importantes creditações internacionais (AMBA, EQUIS e AACSB), que demonstram sua dedicação à pesquisa de excelência no campo da economia do conhecimento. A SKEMA acredita, mais do que nunca, que um mundo digital requer uma abordagem transdisciplinar.

Expressamos nossos agradecimentos a todas as pesquisadoras e pesquisadores por sua inestimável contribuição e desejamos a todos uma leitura excelente e proveitosa!

Belo Horizonte-MG, 14 de julho de 2023.

Prof^a. Dr^a. Geneviève Daniele Lucienne Dutrait Poulingue

Reitora – SKEMA Business School - Campus Belo Horizonte

Prof. Dr. Caio Augusto Souza Lara

Coordenador de Pesquisa – SKEMA Law School for Business

A QUESTÃO DO ASSÉDIO E OS MECANISMOS DE SEGURANÇA OFERECIDOS PELA UBER

THE ISSUE OF HARASSMENT AND THE SECURITY MECHANISMS OFFERED BY UBER

Maria Eduarda Lima Lopes

Resumo

Este projeto de pesquisa tem como objetivo analisar o assédio e outras agressões sofridas por mulheres em carros de aplicativos de transporte individual e se empresas como a Uber estão tomando medidas cabíveis e efetivas para reduzir essas infrações. Quanto à investigação, adotou-se a metodologia jurídico-social na classificação de Gustin, Dias e Nicácio (2020). Quanto ao tipo genérico de pesquisa, foi escolhido o tipo jurídico-projetivo, com o raciocínio de pesquisa predominantemente dialético e quanto ao gênero, foi adotada a pesquisa teórica.

Palavras-chave: Assédio, Violência contra mulheres, Uber, Segurança, Aplicativos de transporte

Abstract/Resumen/Résumé

This research project aims to analyze harassment and other forms of aggression experienced by women in individual transportation app vehicles, and whether companies like Uber are taking appropriate and effective measures to reduce such offenses. As for the investigation, it was adopted the juridical-social methodology in the classification of Gustin, Dias and Nicácio (2020). As for the general type of research, it was chosen the juridical-projective, with predominantly dialectical research reasoning and for the genre, theoretical research was adopted.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Harassment, Violence against women, Uber, Security, Transportation apps

1. CONSIDERAÇÕES INICIAIS

O tema da presente pesquisa é sobre o assédio e outras agressões sofridas por mulheres em carros de aplicativos de transporte. Fundado em 2009, o aplicativo Uber inovou a rede de transportes de todo o mundo. Ele foi o pioneiro entre as plataformas de locomoção individual e o primeiro a ser utilizado no Brasil. Seu crescimento foi tanto que em julho de 2015 ele se tornou a startup mais valiosa do mundo, sendo avaliado em 51 bilhões de dólares. (FELIPE, 2021).

Apesar de oferecer praticidade e comodidade no dia a dia das pessoas, esse tipo de aplicativo enfrenta diversas problemáticas, principalmente no que diz respeito à segurança de seus passageiros. Com a chegada desse tipo de transporte muitos problemas relacionados à condução pública migraram para a privada.

No que diz respeito aos problemas que permeiam o uso de ônibus pelas mulheres está o assédio. Segundo o número de denúncias, tal prática tem crescido anualmente. O estado de São Paulo, no ano de 2017, registrou mais de 500 casos de violência sexual, um aumento de 650 por cento em comparação aos registros de 2012 (ASSÉDIO..., 2018). Devido aos números alarmantes desse tipo de infração, muitas mulheres recorreram ao transporte individual como forma de preservar a sua segurança. No entanto, essa sensação de proteção se mostrou uma grande ilusão, pesquisas mostram que 97 por cento das brasileiras relatam já terem sofrido algum tipo de importunação em meios de locomoção, e somente uma em cada quatro diz que se sente mais segura utilizando aplicativos de viagens (SANTIAGO, 2020).

Dessa forma, empresas como a Uber estão longe de oferecer plena segurança aos seus motoristas e passageiros. Mesmo com uma vasta política de proteção ainda há muito o que evoluir nesse quesito.

A pesquisa que se propõe na classificação de Gustin, Dias e Nicácio (2020), pertence à vertente metodológica jurídico-social. No tocante ao tipo genérico de pesquisa, foi escolhido o tipo jurídico-projetivo. O raciocínio desenvolvido na pesquisa foi predominantemente dialético e quanto ao gênero de pesquisa, foi adotada a pesquisa teórica. Nesse sentido, a pesquisa se propõe a apresentar uma visão dos tipos de crimes que podem ser sofridos pelas motoristas e passageiras dentro dos carros de transportes do aplicativo Uber e quais são as medidas tomadas pela empresa para garantir a segurança dessas mulheres.

2.DISTINÇÃO DE CRIMES SOFRIDOS DENTRO DE CARROS DE APLICATIVOS DE TRANSPORTE E ONDE RELATAR

Muitas mulheres são ou podem ser constrangidas por motoristas e passageiros durante o percurso de viagens solicitadas em aplicativos de transporte como a Uber. Quando isso ocorre, muitas vezes essas mulheres se sentem perdidas sobre como qualificar e relatar o crime, ou até mesmo ficam confusas e podem não achar que o ato cometido contra elas foi realmente uma prática criminosa. Sendo assim, é muito importante saber diferenciar tais violências na hora de relatar e pedir ajuda. Os crimes contra a dignidade sexual são variados e possuem diferentes tipos de gravidade e penalidade.

Quando a passageira ou motorista sofre uma “cantada”, isso se configura como crime de injúria. Injuriar é direcionar palavras ou qualidades de caráter ofensivo para alguém, o mesmo que desqualificar, atingir honra e moral. Quando ela consistir em violência ou vias de fato, que se considerem ultrajantes, a pena é de reclusão de três meses a um ano, além de multa (DOS CRIMES..., 2014).

Caso seja dito algo de caráter libidinoso, ou aconteça algum toque sem consentimento em qualquer parte do corpo da vítima, ocorre importunação ofensiva ao pudor. Segundo a lei 13.718/18, praticar ato libidinoso visando obter própria satisfação ou a de terceiros, contra a permissão desse alguém, atribui pena de um a cinco anos. (OLIVEIRA, 2019).

Por último, se houver o constrangimento, mediante violência ou grave ameaça, que implique a prática de conjunção carnal, ou outro ato libidinoso estamos falando de estupro. Segundo o Código Penal, em casos de estupro que acabem em lesão corporal grave ou se a vítima tiver idade entre 14 e 18 anos, a pena é de 8 a 14 anos. Se resultar em morte, de 12 a 30 anos. Se for vulnerável, que implica em pessoa menor de 14 anos ou que tenha sua capacidade reduzida, a pena é de 8 a 15 anos. (CRIME DE..., 2016).

Para denunciar qualquer um desses crimes, a vítima pode usar o próprio aplicativo da Uber. O primeiro passo para relatar a discriminação é abrir o aplicativo e acessar suas viagens, toque sobre a viagem em que ocorreu a violência e entre na lista “Detalhes da viagem”, a empresa vai analisar o caso e entrar em contato para esclarecimentos (COSTA, 2020). É muito importante também que em casos assim você avalie o motorista após a corrida. Durante a corrida, tanto o passageiro quanto o motorista podem utilizar o botão que liga para a polícia, quando acionado os operadores do serviço 190 recebem a localização em tempo real do veículo.

3.POLÍTICA DE SEGURANÇA

A segurança pública é deficitária e não consegue cobrir e atender a todos os setores da sociedade. Sabendo disso, empresas de aplicativos de transporte individual como a Uber, buscam cada vez mais inovar no mercado para atrair usuários de seus serviços. As pessoas querem um deslocamento confortável e seguro, sabendo disso a Uber tem como tema principal a segurança de seus usuários. Isso é visto na ampla política de segurança da empresa que promete oferecer diversos tipos de recursos de proteção durante suas viagens.

Antes das viagens, a Uber oferece recursos como U-Check, esse mecanismo é usado para validar informações de seus novos usuários. Essa verificação conta com: checagem de antecedentes criminais, verificação de informações pessoais com o Serpro, empresa do Governo Federal, e com o Serasa; U-Selfie que pede em diferentes tempos fotos de confirmação para o motorista; U-Análise tecnologia que analisa os riscos da viagem objetivando a prevenção de incidentes; U-Áudio que fornece a opção dos motoristas e usuários de gravarem a viagem e U-Câmera que permite ao motorista cadastrar sua câmera veicular ao app (UBER, 2022).

Durante a viagem outros mecanismos oferecidos são o Registro de viagens, que permite ao usuário ver sua rota em tempo real; U-Ajuda recurso que monitora paradas e mudança de rota, o que aciona o envio de mensagem para o motorista e passageiro e U-Acompanha que permite aos seus usuários o compartilhamento de sua localização em tempo real com contatos de confiança. A empresa conta também com um canal de suporte dedicado às vítimas de violência. O que acontece é que a política de segurança oferecida não é compatível com a realidade e com os diversos abusos sofridos por mulheres dentro dos carros durante suas viagens (UBER, 2022).

O site da Uber define muito bem o U-check como o principal ponto de entrada no serviço, o que acontece é que ele não descreve e não deixa claro como ocorre essa checagem. A Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) do Brasil em seu artigo 235-A estabelece a devida apresentação de antecedentes criminais e até mesmo exame toxicológico, contudo tal jurisdição se aplica somente para caminhoneiros, essa lei não poderia valer para os condutores desses aplicativos, além disso a Uber não mantém vínculo empregatício com seus motoristas. No que diz respeito à checagem U-check, ela não deixa claro quais crimes ou fatores são eliminatórios no processo de quem entra e também não especifica se considera a relação de tempo no que diz respeito a alguém que cometeu algum delito. A Uber já foi convidada para reportagens onde detalhasse a análise dos antecedentes, contudo tudo o que ela afirma foi que todos os motoristas passam por checagens feitas por uma empresa especializada. (LISBOA, 2023).

Outro fator fundamental, é que embora a startup tenha uma política de segurança vasta, as informações sobre seus mecanismos são mal divulgadas e não possuem visibilidade, além de que elas se mostram muitas vezes inefetivas. A ineficácia dessas normas pode ser provada pelos alarmantes números de relatos de abuso sexual registrados pela empresa. Nos EUA entre os anos de 2017 e 2018 foram registrados quase 6 mil denúncias de abuso sexual. O relatório da mesma pesquisa aponta que do total de notificações os passageiros representavam 45 por cento dos acusados e os motoristas 54 por cento (UBER..., 2019).

Diversas motoristas mulheres também já relataram problemas de segurança na plataforma. Entre as principais reclamações estava o serviço de achados e perdidos do aplicativo, que segundo as motoristas era muitas vezes usado indevidamente por aqueles que queriam contato com elas após a corrida. Uma delas, residente da Carolina do Sul, disse que uma vez foi solicitada para entrar em contato com um homem que dizia ter perdido um item em seu carro. Após chamá-lo, a motorista relata que ele disse não ter perdido nada e que somente queria seu telefone, logo abaixo dessa mensagem ele anexou um vídeo de seu pênis (LEE, 2019).

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Frente ao exposto, verifica-se que as violências que podem ser sofridas pelas mulheres dentro de carros de aplicativos de viagem são diversas, e por mais que a empresa tenha uma ampla política de segurança, nada adianta se esses mecanismos são pouco conhecidos e usados. Sem a visibilidade necessária às vítimas não têm acesso fácil aos recursos que a Uber oferece.

Logo, é preciso que a startup faça mudanças na interface do app, para que assim esses recursos sejam mais visíveis. Uma forma de otimizar o aplicativo é a troca do design atual da página inicial, por um novo que coloque em evidência as políticas de segurança. Além disso, antes de confirmar uma corrida poderiam ser colocados alguns dos termos de proteção ao usuário, e também maiores e mais chamativos ícones nos mecanismos de ajuda. Ademais, um dos requisitos para ser motorista da Uber poderia ser a aquisição de uma câmera para o carro, dessa forma todas as corridas poderiam ser monitoradas e assim mais seguras.

Dessa maneira, a Uber deve divulgar melhor sua política de segurança. Com isso cada vez mais pessoas vão estar cientes das ferramentas de proteção aos passageiros e motoristas, o que vai trazer mais segurança para as passageiras e mais dificuldade na hora da prática de delitos.

5.REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ASSÉDIO no transporte público, o medo de quem viaja ao lado. **Segurança da Família**, 3 mai. 2018. Disponível em:
<https://segurancadafamilia.com.br/assedio-no-transporte-publico-o-medo-que-viaja-ao-lado/#:~:text=Segundo%20dados%20da%20Secretaria%20de%20Seguran%C3%A7a%20P%C3%ABlica%2C%20em,m%C3%A9dia%20subiu%20paras%20quase%20dois%20casos%20por%20dia>. Acesso em: 8 mai. 2023.
- COSTA, Marvin. Como fazer reclamação no Uber? Saiba relatar discriminação do motorista. **Techtudo**, Brasília, 8 abr. 2020. Disponível em: <https://www.techtudo.com.br/dicas-e-tutoriais/2020/04/como-fazer-reclamacao-no-uber-saiba-relatar-discriminacao-do-motorista.ghtml>. Acesso em: 8 mai. 2023.
- CRIME de estupro. **TJDFT**, Brasília. 2016. Disponível em:
<https://www.tjdft.jus.br/institucional/imprensa/campanhas-e-produtos/direito-facil/educacao-semanal/crime-de-estupro>. Acesso em: 9 mai. 2023.
- DOS crimes contra a honra. **TJDFT**, Brasília. 2014. Disponível em:
<https://www.tjdft.jus.br/institucional/imprensa/campanhas-e-produtos/direito-facil/educacao-semanal/dos-crimes-contr-a-honra>. Acesso em: 9 mai. 2023.
- FELIPE, Victor. Uber: Como surgiu o aplicativo que se tornou uma das empresas mais valiosas do mundo. **Codificar**, 30 jun. 2021. Disponível em:
<https://codificar.com.br/uber/>. Acesso em: 8 mai. 2023.
- GUSTIN, Miracy Barbosa de Sousa; DIAS, Maria Tereza Fonseca; NICÁCIO, Camila Silva. **(Re)pensando a pesquisa jurídica: teoria e prática**. 5ª. ed. São Paulo: Almedina, 2020.
- LEE, Davi. Mulheres dirigindo Uber: ‘Somos entregues aos lobos’, dizem motoristas sobre assédio sexual. **BBC News Brasil**, São Paulo, 11 fev. 2019. Disponível em: Mulheres dirigindo Uber: 'Somos entregues aos lobos', dizem motoristas sobre assédio sexual - BBC News Brasil. Acesso em: 9 mai. 2023.
- LISBOA, Alveni. Como funciona a checagem de antecedentes criminais de Uber e 99?. **Canaltech**, pipipipi, 5 mar. 2023. Disponível em: <https://canaltech.com.br/apps/como-funciona-a-checagem-de-antecedentes-criminais-de-uber-e-99-241466/>. Acesso em: 8 mai. 2023.
- OLIVEIRA, Murilo. Importunação sexual. Importunação ofensiva ao pudor. **Jusbrasil**. 2019. Disponível em:
<https://www.jusbrasil.com.br/artigos/importunacao-sexual-importunacao-ofensiva-ao-pudor/686194985>. Acesso em: 9 mai. 2023.
- SANTIAGO, Bruna. Transportes públicos e o assédio sexual. **A Verdade**. 2020. Disponível em:
<https://averdade.org.br/2020/04/transportes-publicos-e-o-assedio-sexual/>. Acesso em: 8 mai. 2023.

UBER, Equipe. Segurança é a nossa prioridade. **Uber Newsroom**, 19 jul. 2022. Disponível em: Uber Newsroom. Acesso em: 9 mai. 2023.

UBER registra quase 6 mil denúncias de abuso sexual em dois anos nos EUA. **BBC News Brasil**, São Paulo, 6 dez. 2019. Disponível em:

Uber registra quase 6 mil denúncias de abuso sexual em dois anos nos EUA - BBC News Brasil. Acesso em: 9 mai. 2023.