

8

A Responsabilidade Civil no transporte de valores em detrimento aos corriqueiros assaltos a carro-forte

Gabryel Rocha Aragão

Advogado. Bacharel em Direito pela Faculdade de Petrolina – FACAPE.

Diogo Giesta Soares

Advogado. Pós-Graduado em Direito Civil e Processo Civil. Professor da Faculdade de Petrolina – FACAPE.

RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo despertar um olhar crítico em detrimento ao transporte de valores e a sua responsabilização frente aos assaltos a carro-forte corriqueiramente evidenciados no mundo contemporâneo. Em primeiro plano, fez-se um apanhado histórico do surgimento do transporte de valores, considerando a sua concepção inicial baseada na proteção de figuras importantes da época, por exemplo, políticos. Ao longo da temática, foi abordado também os assaltos sofridos pela classe trabalhadora que exerce a salvaguarda patrimonial, bem como as condições de labor e os seus efeitos advindos de um infortúnio, em virtude dos percalços psicológicos e das demais esferas que incutem o obreiro quando vitimado. Em detrimento aos assaltos aos veículos automotores pesados, exsurge a responsabilidade civil das empresas transportadoras de valores, tópico bastante debruçado ao longo da temática, sobretudo em virtude do recente julgamento do Recurso Extraordinário 828.040, no Supremo Tribunal Federal, culminando no reconhecimento da repercussão geral nº 932 e a atribuição da responsabilidade civil obje-

tiva àqueles que exercem atividade de risco. Por fim, versou-se sobre os meios de segurança a serem aplicados nos veículos automotores pesados, que possibilitariam a redução dos assaltos a carros-fortes, demonstrando a sua importância para proteger a classe trabalhadora transportadora de valores.

Palavras-chave: Transporte de Valores; Assaltos; Responsabilidade Civil; Atividade de Risco; Medidas Preventivas.

Introdução

O transporte de valores teve seus primeiros traços na Inglaterra¹, quando em 1820, buscava-se proteger figuras importantes, como por exemplo, o presidente Abraham Lincoln. À época, utilizava-se de indivíduos para fazer a segurança do referido presidente. Com o surgimento dos primeiros assaltos, viu-se a necessidade em implementar mecanismos securitários qualificados, sendo que através de veículos de tração humana, advieram os primeiros esboços de meio de locomoção de objetos valiosos. Nos dias de hoje, a tecnologia bem como o aperfeiçoamento nos veículos automotores pesados implicaram em maior segurança as cargas.

Por outro lado, não raro, a ascensão nos assaltos revelava-se uma realidade marcante na sociedade, sobretudo na brasileira, já que colocava em risco trabalhadores que prestam esta atividade de risco, qual seja, o transporte de valores. Com o advento das legislações, primou-se pelo refinamento bem como a especialização, seja através do aparato técnico e material, seja por meio de profissionalizar o vigilante ali presente.

1 **Você conhece a origem da segurança privada?** Pavei Armas, 2018. Disponível em: <https://paveiarmas.com.br/30-anos-de-confianca-e-credibilidade-conheca-historia-da-pavei-armas/>. Acesso em: 30 de set. de 2020.

Todavia, em que pese tais normativas, as dificuldades enfrentadas na atual conjuntura social são patentes, impondo reflexão e adoção de medidas de segurança, especialmente em virtude de que os armamentos utilizados pelos meliantes têm se mostrado cada vez mais incisivos e prevalentes frente à empresa protecionista de valores.

Em decorrência de assaltos, surge a responsabilidade civil da empresa que exerce tal atividade, mormente a previsão no sistema judiciário brasileiro, inclusive com arrimo na Constituição Federal pela reparação de danos, em seu artigo 5º, X, além da disposição infraconstitucional, como os artigos 187 e 926 do Código Civil. Não à toa, a atividade exercida pelos obreiros que atuam no transporte de valores, por expressa disposição legal no artigo 193, II, da Consolidação das Leis Trabalhistas, é de evidente risco acentuado.

Este trabalho tem como objetivo explicar sobre a responsabilidade civil da empresa transportadora de valores, frente aos assaltos que se sujeitam os trabalhadores que atuam em prol destas empresas, até mesmo trazendo a nova delimitação dada perante a repercussão geral reconhecida pelo Supremo Tribunal Federal, sob o tema nº 932, atribuindo a responsabilidade objetiva em acidente de trabalho quando o obreiro atuar em atividade de risco, situação aplicável a temática em voga. Ademais, pretende-se expor meios de segurança capazes de reduzir esses infortúnios, primando pela contenção de efeitos pós-assalto.

A pesquisa neste tema se justifica pelo fato de que a responsabilidade do Estado pela segurança não deve ser exclusiva e responsável única, já que embora legitimado a garantir a segurança da sociedade, cabe também às empresas que transportam valores fornecer as condições de trabalho satisfatórias e aplicar medidas úteis a reduzir assaltos bem como preparar os labutadores, haja vista a atividade de risco acentuado. Trata-se de aplicabilidade da teoria risco do empreendimento.

Para isso, primeiro será feita uma apanhado histórico do transporte de valores. Após esgotado tal assunto, haverá uma breve menção sobre assaltos nesta seara laboral. Isso porque, o presente artigo delimitou-se a estudar de forma crítica sobre a responsabilidade civil das empresas que realizam a salvaguarda patrimonial.

Por fim, debruçou-se sobre as condições de trabalho bem como a preservação da saúde dos trabalhadores que custodiam riquezas, já que necessária para garantir a dignidade da pessoa humana, como também, dos meios de segurança a serem sugeridos para aplicação, visando diminuir os assaltos existentes e frequentes na realidade social.

Aspecto histórico do transporte de valores

A Inglaterra foi a precursora na criação dos primeiros protecionistas, conhecidos como “vigilantes”, que surgiam para coibir e proteger eventuais roubos. À época, para que o indivíduo fosse considerado apto a exercer tal função, a habilidade na luta era essencial, como também, o uso da espada, mecanismos estes aliados ao dever de sentinela.

Diante do avanço dos roubos, em 1820, em busca de proteger o personagem mais importante, qual seja, o seu presidente Abraham Lincoln, surgiu a ideia por meio do detetive e espião Allan Pinkerton, em unir homens que seriam úteis a garantir a proteção feroz do presidente, nascendo um projeto de criação da primeira empresa de segurança privada do mundo. Tal surgimento veio ocorrer apenas no ano de 1852, quando surgiu a empresa Wellsfargo, além da Brink's.

Ora, seja pelo intuito de salvaguardar os personagens importantes, seja pela necessidade de transportar cargas valiosas, considerando as riquezas da época, que não poderiam ficar ao léu e sem uma atenção especial, revelou-se viável o surgimento destas empresas especializadas.

Mas, inicialmente, o transporte de valores não adveio necessariamente de veículos. Isso porque, os primeiros carros do mundo somente surgiram no final do Século XIX.

Na verdade, muito se utilizava no século 19 de carruagens e cavalos, ante a inexistência de veículos tracionados. A Brink's, por exemplo, empresa hoje pioneira no ramo do transporte de valores e que perpetua-se no mercado há muito tempo, proveio do propósito de fornecer soluções de segurança e logística.

Em síntese, a Brink's fez sua primeira entrega, de fato, em 1891², quando entregou seis sacos de dólares de prata para o Home National Bank, tornando-a a primeira transportadora de valores do mundo.

No início de 1917, aconteceu o pontapé inicial que marcava o ramo do transporte de valores: o primeiro assalto. Quatro homens fortemente armados alvejaram o guarda da Brink's, que carregava o dinheiro. A inquietude instaurada trouxe à tona a necessidade de investimento, de modo que as empresas buscaram aplicar tecnologia capaz de oportunizar proteção e mais eficiência acerca das riquezas e valores dos seus contratantes, fato que surgiu o primeiro carro forte em 1.918, consistindo em um veículo automotor fechado com blindagem de aço.

Não à toa, nesta época ocorreu a Primeira Grande Guerra Mundial (1.914-1.918), impulsionando a tecnologia e, conseqüentemente, os blindados de guerra. Deste marco histórico, não se pode perder de vista que o lapso temporal foi propício ao transporte de valores, à medida que a inclusão de vidros com capacidade de resistir a disparos de arma de fogo foram importantes para garantir maior segurança às figuras políticas e também ao traslado de valores. Inegavelmente os veículos automotores

2 **Como surgiu o transporte de valores.** Escola de Formação de Vigilantes Coronel Guanabara, 2018. Disponível em: <https://vigcg.com.br/blog/transporte-de-valores/como-surgiu-o-transporte-de-valores/>. Acesso em: 12 de out. de 2020.

se faziam imprescindíveis, à medida que revelavam maior confiança e agilidade no serviço.

No Brasil, essa atividade chegou com intensidade na década de 60, quando o país atravessava instabilidade política, face ao período ditatorial, na qual a governança nacional se dava por meio de militares. Por tal época ser marcada pelo governo militar, grupos opositores objetivavam o contra-ataque, saqueando bancos, estabelecimentos de créditos e instituições financeiras, almejando o recebimento de haveres financeiros com o intuito de equipar as suas tropas através de suprimentos para o combate.

Não obstante, nessa época surgiram empresas visando a atividade securitária, devido ao pico no número de assaltos, nas quais exerciam as atividades de proteção patrimonial e o transporte de valores, cabendo aos vigilantes a responsabilidade pelo controle de cargas e instalações.

A Brink's chegou ao Brasil visando revolucionar o mercado, encomendando 08 caminhões de fabricação nacional da Chevrolet, modelo C65, sendo os primeiros blindados para transportar valores e de concepção modernista. Ao longo dos anos, cada vez mais a tecnologia se aprimorava, incitando as empresas a melhorar seu aparato, aplicando, por exemplo, trancas e comunicação, já que o aperfeiçoamento se fazia necessário para conter os ataques da época.

Neste período, surgiram também os primeiros esboços legislativos brasileiros, como o Decreto Lei nº 1.034/69, autorizando o serviço privado de segurança, principalmente em face do crescimento dos assaltos, que não eram contidos com a segurança ofertada pelo Poder Público. Com a promulgação deste Decreto, regulamentou-se a prestação da atividade de segurança, serviço este que até então era considerado militar.

Com o surgimento desta normativa, equiparou-se seguranças à condição de policiais, sendo o primeiro plano legislativo no que tange

a categoria. Assim, viu-se cada vez mais presente a pretensão pela vigilância, não só no segmento do transporte de valores, como também nas residências, empresas, comércios, com o fito de reduzir possíveis danos em decorrência de um eventual ataque por meio de assaltos.

Surgiram diversas outras alterações legislativas, objetivando aperfeiçoar e regulamentar através de normativas, como a Lei Federal nº 7.102/83, que versava acerca da segurança para estabelecimentos financeiros, além da definição de regras para constituição e funcionamento de empresas particulares que exploram o serviço de vigilância e transporte de valores.

Outrossim, até então, a fiscalização era realizada pelo Ministério da Justiça, entretantes, com o advento da Lei nº 9.017/95, a Polícia Federal (PF) assumiu tal incumbência, abrangendo e atendendo a todo o território nacional.

Com essa nova responsabilidade, a PF começou a disciplinar a atividade com diversas Portarias, vigorando no atual cenário a Portaria 3.233/12. É de ressaltar que com esta Portaria, a PF resolveu por bem separar as atividades, em razão da Lei 9.017/95 dispor de maneira genérica, vindo a instituição a separar as respectivas atividades, criando cursos distintos, nomeados como extensão. Assim, após o curso de vigilância devidamente cumprido, poderia o indivíduo realizar cursos de aprimoramento, como reciclagens para segurança patrimonial, escolta armada, transporte de valor e segurança pessoal.

Com essa Portaria, regulamentou-se também critérios de segurança dos veículos automotores, como a blindagem, sistema de monitoramento, escotilha para possibilitar tiros pelo interior dos veículos automotores pesados, sistema de comunicação permanente com a base da empresa, entre outros.

Não é demais destacar que a preparação dos carros-fortes aliava ao material militar, tanto é que os famosos “caveirões”, rotineiramente utilizados pela Polícia e Forças Armadas, foram implementados nos anos 2000, visando acompanhar o crescimento da segurança privada.

Logo, a tecnologia, sem dúvidas, foi e é uma realidade marcante na sociedade, não sendo diferente nesta seara, mormente a necessidade de trazer maior proteção e garantia as cargas, evitando roubos e tencionando a proporcionar maior segurança.

Dos assaltos

O transporte de valores se modernizou e acompanhou a inovação no que tange a tecnologias, melhorias de armamentos, equipamentos e sofisticções quanto aos seus mecanismos de proteção.

Todavia, em capítulo anterior, restou evidenciado que os saqueamentos constantes e repentinos provocaram o aperfeiçoamento das empresas do ramo da vigilância patrimonial. Nos noticiários³, reiteradamente se nota que as respectivas empresas são alvos de assaltos, considerando que transportam grandes riquezas e valores e, os meliantes vislumbram uma potencial hipótese de locupletar-se indevidamente, principalmente pela quantidade de cargas que geralmente se desloca.

Ou seja, desde a década de 60 as primeiras empresas que exercem a respectiva atividade já buscavam salvaguardar os patrimônios, o que até hoje perdura, ao passo que os episódios de assalto cada vez mais se mostram presentes.

3 MIRANDA, Ana Maria. **Carro-forte é alvo de explosão na BR-407, na zona rural de Petrolina**. NE10 Interior. Disponível em: <https://interior.ne10.uol.com.br/noticias/2020/07/18/carroforte-e-alvo-de-explosao-na-br407-na-zona-rural-de-petrolina-191861>. Acesso em: 15 de maio de 2021.

Naquela época, existiam muitas ocorrências de assaltos às instituições bancárias, na hipótese que os meliantes buscavam causar tumulto e atribuir geralmente os assaltos a ideais políticos, liderada por grandes facções criminosas, como o Comando Vermelho, do Rio de Janeiro, além do Primeiro Comando da Capital – PCC, de São Paulo.

Assaltos contra bancos, carros-fortes e empresas de transporte de valores se proliferaram pelo Estado Brasileiro, multiplicando através das quadrilhas executoras.

Na década de 90, o aumento incessante dos assaltos, atrelado a diversidade dos alvos bem como das estratégias se mostraram cada vez mais frequentes. Isso porque, em que pese anteriormente direcionada apenas a instituições bancárias e demais estabelecimentos em grandes centros urbanos, os anseios e desejos dos meliantes foram se diversificando com o passar do tempo.

Dessa forma, diante da mudança de foco, viram-se obrigados a realizar investimentos na viabilização do saqueamento, com armas de grosso calibre e carros preparados para a troca de tiros. Os canais de notícia da internet demonstram que cada vez mais os meliantes aperfeiçoam seu aparato. Vale mencionar ainda o episódio ocorrido no último dia 26/09/2018, em Salgueiro-PE⁴, que o bando utilizou de armamento militar, além de arma considerada como a mais letal do mundo, como AK-47, e uma metralhadora .50.

Com o aumento do índice de assaltos, as empresas tentaram utilizar de meios capazes de coibir esses eventos, no entanto, é de se deparar, usualmente, de uma desigualdade material, sobretudo no que tange ao armamento, já que por fazerem uso de armamento proibido, constante-

4 BRITTO, Carlos. **Integrantes de quadrilha mortos em Salgueiro utilizavam armas mais letais do mundo; um dos suspeitos era ex-PM.** Carlos Britto. Disponível em: <https://www.carlosbritto.com/integrantes-de-quadrilha-mortos-em-salgueiro-utilizavam-armas-mais-letais-do-mundo-um-dos-suspeitos-era-ex-pm/>. Acesso em: 16 de maio de 2021.

mente os trabalhadores são vítimas de assalto quando em atividade perante o transporte de valores, já que em desvantagem material.

Traçando esse paralelo, indaga-se a seguinte questão: E a segurança pública, não seria responsável por combater essas mazelas sociais?

Tecendo considerações sobre este ponto, Cavalieri Filho⁵ (2007) nos diz:

[...] tem se tornado frequente os assaltos a caminhões, apoderando-se os meliantes, não só das mercadorias, mas, também do veículo. Há verdadeiras quadrilhas organizadas explorando essa nova modalidade de assalto, muitas vezes até com a participação de policiais. Coerente com a posição assumida quando tratamos dos assaltos a ônibus, entendemos, também aqui, que o fato doloso de terceiro se equipara ao fortuito externo, elidindo a responsabilidade do transportador, porquanto exclui o próprio nexo de causalidade. O transporte, repetimos, não é causa do evento; apenas a sua ocasião. Não cabe ao transportador transformar o caminhão em um tanque de guerra, nem colocar um batalhão de segurança para cada veículo de sua empresa a circular por todo país. A segurança pública é dever do Estado.

Contudo, Montenegro⁶ (1996) discorda, aduzindo a seguinte questão:

É salutar observarmos que ante os fenômenos de grave violência na atualidade se torna perfeitamente previsível a possibilidade do roubo

5 CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de responsabilidade civil**. 7.ed.. São Paulo: Atlas, 2007.

6 MONTENEGRO, Antonio Lindbergh C. **Responsabilidade civil**. 2 ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 1996.

da carga, cabendo ao transportador tomar as medidas necessárias à segurança da mercadoria, visto que o contrato deve ser cumprido, e para que este seja perfeitamente cumprido, é necessário que se invista em segurança haja vista que a possibilidade de roubo a ponto de frequente incidência os obriga a tomar as medidas cabíveis de proteção. É inverossímil que o roubo seja considerado algo fortuito e imprevisível, pois os fatos atuais já não são os mesmos antes considerados.

Estamos diante, na verdade, de um embate doutrinário, na qual se discute a responsabilidade do ente público, considerando a previsão constitucional da Carta Política de 1.988 inserida no artigo 6º, que resguarda o dever de segurança e reconhece-os como direito social.

Particularmente, filiamos a corrente exposta por Montenegro (1996), já que entendemos não ser possível eximir a responsabilidade da transportadora de valores, na medida que esta tem o dever de adotar as melhores condições técnicas, aparato tecnológicos, material capaz de neutralizar em eventual episódio de assalto. Trata-se da aplicação da teoria do risco do empreendimento, teoria esta que, *in casu*, cabe às empresas transportadoras de valores arcar com os danos decorrentes de eventos como o assalto.

Não obstante, o que se pretende discutir neste presente artigo não é em si a responsabilidade do Estado, mas sim, a responsabilidade civil das empresas de deslocamento de fortunas frente aos seus obreiros, já que estão diretamente ligados nestes episódios e são os potenciais prejudicados.

Não se pode perder de vista que os contratantes, buscando reduzir os efeitos de um fortuito assalto, buscam na empresa especializada o amparo, haja vista que, pelo menos em tese, esta fornecerá maior pres-

teza no serviço e garantirá melhor segurança. Se assim não fosse, não a contratavam.

Ora, mesmo estas sendo hábeis e costumeiras com o serviço, a violência e o perigo é flagrante na sociedade contemporânea. O fato é que, embora sendo colaboradores treinados para exercer as funções, não raro são indivíduos que possuem família constituída de filhos, que lutam pelo seu sustento e batalham por melhores condições de vida, vitimados usualmente em virtude de assaltos, não podendo ficar ao léu, em razão do risco acentuado da atividade que o exerce.

Por essa razão, não se pode excluir a responsabilidade destas empresas, caso haja algum infortúnio, sob pena de esvaziar a legislação brasileira. Nesse sentido, é o teor do artigo 932, III, do Código Civil de 2.002, que destaca que também são responsáveis pela reparação civil o empregador ou comitente, por seus empregados, serviçais e prepostos, no exercício do trabalho que lhes competir ou em razão dele.

Por vezes, é possível notar que os meliantes logram êxito nas suas investidas, porém, apesar do insucesso em algumas oportunidades, certo é que tal situação pode não ocorrer somente por treinamento da guarnição daquele veículo automotor, mas sim, por eventos alheios à vontade dos criminosos.

É por essa razão que se faz indispensável o investimento em aparato técnico e tecnológico, bem como no que tange ao equipamento material, embora seja compreensível que por se tratar de um transporte que requer maior cautela e cuidado, torna-se um investimento mais custoso.

A normativa que ampara o transporte de valores determina a estipulação e adoção de medidas assecuratórias.

Muitas vezes, o que se nota é que, infelizmente, as empresas estão mais preocupadas em auferir renda e lucro, desconsiderando o bem-estar social dos trabalhadores que exercem a função de salvaguarda patrimonial, no afã de reduzir os custos e se beneficiar em maior escala, bem como desconsiderando a dignidade da pessoa humana, princípio inserto no artigo 1º, III, da CF/88.

O pensamento de Canabrava⁷ (2005) leva a crer que a morosidade no investimento de meios capazes de oportunizar uma maior qualidade de labor está atrelada ao fato do manejo de altos valores nas cifras dos milhões, fato que depende de muito tempo e pela questão burocrática governamental, não se conseguindo atingir ao objetivo de garantir a segurança e a qualidade rodoviária brasileira.

Apesar disso, não há como se imaginar em pleno século 21 com ondas de assaltos em números maiores que o comum, como se pode analisar inclusive dos noticiários já supramencionados e das jurisprudências⁸ que as empresas deixem de investir nos seus carros, equipamentos, além do descaso com a própria higiene.

Isso posto, entendemos que não há como retirar a responsabilidade das transportadoras de valores, principalmente, quando demonstrado que a mesma não adotava a melhor condição de labor, instituto que será melhor elucidado no tópico a seguir.

7 CANABRAVA, Alice Piffer. **História econômica**: estudos e pesquisas. São Paulo: Hucitec, 2005.

8 Araújo, Eneida Melo Correia de. **RECURSO ORDINÁRIO**: PROCESSO 0000697-23.2019.5.06.0412. Tribunal Regional da 6ª Região. Disponível em: <https://apps.trt6.jus.br/consultaAcordaos/exibirInteiroTeor?documento=16304143&tipoProcesso=eletronico>. Acesso em: 15 de out. de 2020.

Da Responsabilidade Civil

Ao se debruçar sobre os assaltos sofridos quando efetuado em atividade de transporte de valores, exsurge ao embate jurídico quanto ao instituto a ser aplicável atinente à responsabilidade civil da empresa de salvaguarda patrimonial, mormente aos danos sofridos pelo trabalhador na função de vigilância.

Isso porque é de inegável sabença que um assalto sofrido pelo obreiro lhe causa diversos prejuízos em diversas ordens.

Buscando apreciar a responsabilidade civil frente o transporte de valores, interpreta-se que a Responsabilidade Civil nada mais é do que um dever jurídico que nasce com a realização de ato ilícito, que por consequência, viola determinada obrigação, surgindo daí o dever de reparar o prejuízo decorrente da violação.

O Código Civil de 2.002, através dos artigos 186 e 187, delimitam o que vem a ser o ato ilícito:

Art. 186. Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.

Art. 187. Também comete ato ilícito o titular de um direito que, ao exercê-lo, excede manifestamente os limites impostos pelo seu fim econômico ou social, pela boa-fé ou pelos bons costumes.

Cometendo o respectivo ato, o ofensor atrairia para si a redação do artigo 927 do mesmo diploma legal, qual seja:

Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.

Ou seja, incumbirá ao ofensor do direito de outrem ser compelido pelo Poder Judiciário a respectiva reprimenda, como exemplo, o pedido de providências ao Ministério Público do Trabalho e Polícia Federal, sobretudo visando que a referida empregadora garanta as condições de trabalho satisfatórias, seja com a apuração rotineira de equipamentos de trabalho, como armamentos, coletes, placas balísticas, além da condenação à empresa transportadora de valores na indenização por danos morais sofrido pelo trabalhador, incidindo a reparação e a indenização pelos danos decorrentes, podendo ainda estes ser de natureza material, moral, estética, entre outros.

Os respeitáveis civilistas Stolze e Pamplona Filho⁹ (2018), manifestam da seguinte maneira:

(...) a noção jurídica de responsabilidade pressupõe a atividade danosa de alguém que, atuando a priori ilicitamente, viola uma norma jurídica preexistente (legal ou contratual), subordinando-se, dessa forma, às consequências do seu ato (obrigação de reparar).

E para a caracterização da Responsabilidade Civil, mister se faz o cumprimento de alguns requisitos, quais sejam: a) conduta (positiva ou negativa); b) dano; c) nexo de causalidade e d) culpa.

A conduta ou ato ilícito é o conceito na qual se visualiza maior amplitude, dado que surge através do mesmo e a partir do tal, fornece a pessoa ofendida o direito de indenização pelo dano sofrido.

No que tange ao dano, esse seria o prejuízo sofrido, na qual impõe a fixação de indenização na medida do dano suportado.

9 GAGLIANO, Pablo Stolze; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. **Manual de Direito Civil** – Volume Único. 2 ed. São Paulo: Saraiva, 2018.

Já o nexa causal seria a relação com o dano efetivamente sofrido pela vítima, na medida que se observa a relação causal entre ofensor e ofendido.

Por último, antes de adentrar na culpa, cumpre tecer algumas considerações acerca da ramificação da Responsabilidade Civil, como exemplo da responsabilidade subjetiva e objetiva.

A responsabilidade subjetiva diz respeito àquela causada por uma conduta culposa *lato sensu*, que envolve a culpa *stricto sensu* e o dolo. Esta culpa se caracteriza a partir de que o agente causador do dano pratica determinado ato de maneira negligente ou imprudente, enquanto o dolo se delimita quando expressada a vontade através da realização do ato.

Ora, para a caracterização da responsabilidade subjetiva, leva-se principalmente em consideração o elemento culpa, que imprescindivelmente deverá ser comprovada.

Ponderando sobre este instituto, Cavaliere Filho¹⁰ expõe que:

Por essa concepção clássica, todavia, a vítima só obterá a reparação do dano se provar a culpa do agente, o que nem sempre é possível na sociedade moderna. O desenvolvimento industrial, proporcionado pelo advento do maquinismo e outros inventos tecnológicos, bem como o crescimento populacional geraram novas situações que não podiam ser amparadas pelo conceito tradicional de culpa.

10 CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de responsabilidade civil**. 7.ed. São Paulo: Atlas, 2007.

Verifica-se, portanto, que segundo a teoria clássica, o ofensor fica responsável pela demonstração cabal do dano sofrido, além do nexos causal e a culpa.

Quando se trata de responsabilidade objetiva, alia-se a ideia de uma teoria moderna, a qual isenta-se da comprovação de culpa. Sob esse véu, Gonçalves¹¹ (2012) define do seguinte modo:

A classificação corrente e tradicional, pois, denomina objetiva a responsabilidade que independe de culpa. Esta pode ou não existir, mas será sempre irrelevante para o dever de indenizar. Indispensável será a relação de causalidade entre a ação e o dano, uma vez que, mesmo no caso de responsabilidade objetiva, não se pode acusar quem não tenha dado causa ao evento.

Nessa esteira, por entender que a responsabilidade objetiva pode interligar-se a ideia de risco, a doutrina interpreta sob o viés de que acaso o risco venha a ser gerado, ainda que não evidenciada a culpa pelo evento danoso, surge o dever de indenizar.

Eis o pensamento de Antônio Elias de Queiroga¹² (2003):

Nesse passo, como assinalam alguns autores, a responsabilidade civil desloca-se da noção de culpa para a idéia (sic) de risco, ora encarada como “risco-proveito”, que se funda no princípio segundo o qual é reparável o dano causado a outrem em consequência (sic) de uma atividade realizada em benefício do responsável (ubi emolumentum, ibi onus).

11 GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito Civil Brasileiro: Responsabilidade Civil**. 7. ed. São Paulo: Saraiva, 2012. V. 4.

12 QUEIROGA, Antônio Elias de. **Responsabilidade Civil e o Novo Código Civil**. 2. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2003.

Por oportuno, é necessário destacar que na seara laboral por muito tempo se debateu acerca de qual responsabilidade seria aplicável, seja ela objetiva ou subjetiva. Isso ocorria em razão de não haver um consenso jurisprudencial, além da inexistência de posicionamento pelo Supremo Tribunal Federal.

Visando parametrizar o entendimento, chegou-se recentemente até a Corte Suprema a apreciação do Recurso Extraordinário 828.040, na qual se discutia quanto a aplicação da teoria da responsabilidade objetiva no que tange ao trabalhador que exerce atividade de risco.

Nesse compasso, o Plenário do STF aprovou no dia 12/03/2020 a tese¹³ para fins de repercussão geral, tombado sob o nº 932, garantindo ao obreiro que atua em atividade de risco o direito a indenização em razão de danos decorrentes de acidente de trabalho, independentemente de comprovação de culpa ou dolo da empregadora.

Não obstante tal posicionamento, a Constituição Federal de 1988, sobretudo no artigo 7º, XXVIII, assegurava que embora fosse direito do trabalhador o seguro contra acidentes de trabalho, não se excluiria a indenização quando a empregadora incorresse em dolo ou culpa.

Diante da repercussão geral reconhecida, prevaleceu o entendimento do relator do Recurso Extraordinário, ministro Alexandre de Moraes, de que não há impedimento à possibilidade de que as indenizações acidentária e civil se sobreponham, desde que a atividade exercida pelo trabalhador seja considerada de risco.

A ementa do respectivo RE, que pacificou a discussão por longos anos na jurisprudência pátria, atraiu o intuito uniformizador da ju-

13 MORAES, Alexandre de. **932 - Possibilidade de responsabilização objetiva do empregador por danos decorrentes de acidentes de trabalho.** Supremo Tribunal Federal. Disponível em: <http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudenciarepercussao/verAndamentoProcesso.asp?incidente=4608798&numeroProcesso=828040&classeProcesso=RE&numeroTema=932>. Acesso em: 18 de maio de 2021.

risprudência, sintetizando que o tema possuía repercussão geral reconhecida sob o tema nº 932, possibilitando a responsabilização objetiva do empregador por danos decorrentes de acidente de trabalho quando a vítima esteja em situações perigosas e de risco, nos casos especificados em lei ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor implicar, por sua natureza, outros riscos, extraordinários e especiais, com potencialidade lesiva e implicar ao trabalhador ônus maior do que aos demais membros da coletividade.

Sob o pálio do transporte de valores, inegável que, por si só, evidencia-se o alto risco existente. Inconteste que os trabalhadores que fazem a proteção patrimonial estão expostos à alto risco, bem como passíveis de violência, levando em consideração que a atividade exercida vos coloca em situações de fragilidade, vulneráveis a possíveis assaltos, o que, infelizmente, costumeiramente ocorre.

Não é demais destacar que o artigo 193, II, da CLT, assegura o adicional de periculosidade àqueles que exercem atividade perigosa, sobretudo quando exposto a roubo ou outras espécies de violência física nas atividades profissionais de segurança pessoal ou patrimonial. Todavia, o fato do vigilante perceber tal adicional em virtude da atividade periculosa não exime a empregadora por danos decorrentes de um acidente de trabalho.

Assim, havendo atividade de risco, como é o caso do transporte de valores, e existindo assalto à carro-forte, como rotineiramente acontece, discussão travada neste artigo, cabível a indenização extrapatrimonial.

Impende ressaltar que as circunstâncias do evento são primordiais para o arbitramento da indenização, já que se trata de tarefa dificultosa e que nunca foi unânime na jurisprudência, sobretudo pela ausência de balizadores objetivos.

Não há como mensurar que o *quantum* arbitrado, no intuito de reparar o gravame, ainda que pecuniária, indenize satisfatoriamente, e nem poderia, o dano íntimo sofrido pela vítima.

Busca-se, na verdade, sopesar a sanção para fins de equilibrar a sensação dolorosa sofrida pela vítima, atraindo um sentimento de regozijo neutralizador do trauma conhecido.

Nessa vereda, o legislador, após a vigência da Lei nº 13.467/2017 (Reforma Trabalhista) atribuiu parâmetros objetivos, precisamente no artigo 223-G da CLT.

Assim, toma por base questões como: a) natureza do bem jurídico tutelado; b) intensidade do sofrimento/humilhação; c) possibilidade de superação física ou psicológica; d) reflexos pessoais e sociais da ação ou omissão; e) extensão e a duração dos efeitos da ofensa; f) condições em que ocorreu a ofensa ou o prejuízo moral; g) grau de dolo ou culpa; h) ocorrência de retratação espontânea; i) esforço efetivo para minimizar a ofensa; j) perdão, tácito ou expresso; k) situação econômica e social das partes e por fim, l) grau de publicidade da ofensa.

Tais elementos são basilares para fins de apuração do *quantum* indenizatório, mormente a disposição do §1º do mesmo artigo, fixando a indenização nos parâmetros de acordo com a ofensa e tomando por base o último salário contratual do ofendido, possibilitando ainda a elevação ao dobro da indenização, com arrimo no §3º do mesmo artigo, em caso de reincidência entre partes idênticas.

Apenas como reforço, a jurisprudência do Tribunal Superior do Trabalho tem reafirmado o posicionamento no sentido de que o montante de R\$ 30.000,00 (trinta mil reais) é razoável em virtude de assalto à carro-forte, senão vejamos o recente julgado:

“I - AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA REGIDO PELA

LEI 13.467/2017. TRANSCENDÊNCIA RECONHECIDA. 1 - PRELIMINAR DE NULIDADE POR NEGATIVA DE PRESTAÇÃO JURISDICIONAL (VIOLAÇÕES NÃO CONFIGURADAS) Não merece ser provido agravo de instrumento que visa a liberar recurso de revista que não preenche os pressupostos contidos no art. 896 da CLT quanto ao tema em epígrafe. Agravo de instrumento não provido. 2 - VIGILANTE. TRANSPORTE DE VALORES. ASSALTOS. SEQUELAS PSÍQUICAS. DANO MORAL. VALOR DA INDENIZAÇÃO. Demonstrada possível violação dos artigos 5º, X, da Constituição Federal e 944 do Código Civil, impõe-se o provimento do agravo de instrumento para determinar o processamento do recurso de revista. Agravo de instrumento provido. II - RECURSO DE REVISTA REGIDO PELA LEI 13.467/2017 . VIGILANTE. TRANSPORTE DE VALORES. ASSALTOS. SEQUELAS PSÍQUICAS. DANO MORAL. VALOR DA INDENIZAÇÃO . Considerando-se a gravidade e a extensão do dano, sobretudo o fato de que o reclamante sofreu sequelas de ordem psicológica resultantes dos 02 assaltos dos quais foi vítima quando transportava valores em veículo carro-forte da empregadora, bem como de que após o assalto sofrido o autor não recebeu qualquer auxílio médico ou psicológico , e, além disso, sopesando-se o porte econômico da reclamada, concluo que o arbitramento da indenização em R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) não é razoável, devendo ser majorado. Este Tribunal, em julgamentos realizados em 20.2.2019, no processo RR-1574-52. 2012.5.09.0005, 3.ª Turma, Rel. Min. Alexandre de Souza Agra Belmonte, e em 16/12/2015, no processo RR-29300-38. 2009.5.01.0034, 8.ª

Turma, Rel. Des. Convocada Jane Granzoto Torres da Silva, ao decidir processos que também envolviam empregados vítimas de transtornos psiquiátricos decorrentes de assalto, arbitrou a quantia de R\$ 30.000,00 (trinta mil reais), a qual entendo mais consentânea à gravidade e à extensão dos danos, bem como o porte econômico da ré. Recurso de revista conhecido e provido” (RR-321-06.2019.5.06.0413, 2ª Turma, Relatora Ministra Delaide Miranda Arantes, DEJT 06/11/2020).

Dessa maneira, denota-se que a responsabilidade aplicável perante o trabalhador que sofre assalto e, conseqüentemente, danos morais, é a responsabilidade objetiva, mormente a tese de repercussão geral firmada no STF bem como de acordo com a jurisprudência do TST, devendo ser adotada na aferição do *quantum* indenizatório, principalmente após o advento da novel legislação trabalhista, os parâmetros objetivos dispostos no artigo 223-G da CLT.

Das condições de trabalho. Preservação da saúde da classe trabalhadora

A atividade exercida pela classe trabalhadora que exerce a proteção patrimonial é de inegável risco acentuado. Nessa senda, se mostra imprescindível a capacitação, investimento em qualidade do aparato técnico bem como o treinamento dos obreiros.

A legislação, visando regulamentar a atividade bem como fomentar a proteção dos empregados, atribuiu através do artigo 48, §1º, da Portaria 3.233/12, da Polícia Federal, a determinação da formação, extensão, reciclagem e seguro de vida para os vigilantes, aplicando como requisito para que as empresas do ramo patrimonial que garantam a au-

torização ao funcionamento, em face das constantes revisões para manutenção da atividade securitária.

Muito embora seja dever em prezar por boas condições de trabalho, oferecer e fazer cumprir as normas de segurança e medicina do trabalho, por força do artigo 157, da Consolidação das Leis Trabalhistas, usualmente é possível encontrar na jurisprudência dos nossos Tribunais Trabalhistas brasileiros o contrário, inclusive com situações lamentáveis, diga-se de passagem.

À guisa de exemplo, vejamos o trecho do acórdão em que proferiu-se o nos autos do processo de nº 0000190-34.2019.5.06.0412, da lavra da Douta Magistrada Convocada Carmen Lucia Vieira Do Nascimento, *in verbis*:

Acrescente-se a isto que, segundo bem pontuado pela decisão de primeira instância, “A testemunha do reclamante depôs em consonância com os termos da inicial, confirmando a ausência de medidas que evitem ou diminuam os danos à saúde e ao psicológico dos vigilantes, vítimas de assalto”, transcrevendo o referido depoimento.

Sobreleva destacar que estamos diante de uma atividade composta de risco acentuado, sendo fato notório que nos últimos anos ocorre uma crescente onda de roubos a carros forte em todo o Brasil, fato esmiuçado detalhadamente em capítulo supra, muitos deles valendo-se os bandidos de táticas de guerrilha e armamentos pesados, até mesmo bazucas e fuzis.

Por simples consultas nos sites de busca, o risco de vida se mostra evidente a qual os trabalhadores que fazem a proteção de valores se sujeitam.

Portanto, é de inegável sabença que os equipamentos assecuratórios de segurança devem estar em excelentes condições, sejam eles: coletes à prova de balas e placas balísticas. Ora, a própria Portaria nº 3.233/12 da PF, em seu artigo 132, impõe que as empresas devem realizar aquisições frequentes, sobretudo em até 30 dias antes do fim do prazo de suas respectivas validades.

Trata-se, na verdade, de garantir um princípio constitucional e buscado por qualquer nação, qual seja, o da dignidade da pessoa humana, insculpido no artigo 1º, III, da Constituição Federal de 1.988. Isso em razão de a classe trabalhadora está na linha de frente, cabendo as empregadoras arcar com os custos da proteção do bem da vida que se deve albergar, já que na condição de funcionário, representa a empresa transportadora de valores e atende aos anseios daquela, fornecendo assim as melhores condições de labor, sob pena de recair com os dissabores econômicos advindos da famosa teoria do risco do empreendimento.

Tais equipamentos e o fornecimento de boas condições de trabalho são primordiais para o labor diário. O treinamento dos trabalhadores que vivenciam a atividade de risco, visando minimizar os efeitos de eventual assalto à carro-forte, bem como a capacitação para lidar com situações anormais e periculosas são elementos substanciais, sendo imprescindível a adoção de treinamento e capacitação com frequência, não obstante ser a atividade de proteção patrimonial de relevante risco acentuado e envolvimento psicológico demasiado, objetivando proteger ao máximo, vidas. Repise-se, estar-se-á a pôr em risco um lar, uma família, e mesmo vulneráveis com as mazelas sociais, batalham pelo seu sustento diário, se submetendo a situações degradantes para se ter uma vida razoável, situação que, infelizmente, via de regra, não é ponderado pelos meliantes, já que irrelevante perto do desejo e o objetivo do assalto, qual seja, o roubo da carga.

Não raro aos episódios, surgem os efeitos pós-assalto. O abalo emocional e psicológico é latente, sobretudo quando se tem a percepção

de que sua vida esteve a passo de ser ceifada ou quando um colega de trabalho sofre a pior.

Na lição de Green, Choi e Kane (2010)¹⁴, um assalto com frequência gera desequilíbrio, que suscita tensão e desconforto, podendo decorrer em sentimentos de raiva, medo, ansiedade e depressão, que variam em função da forma como a vítima vivenciou o crime e dos recursos disponíveis para enfrentar o trauma e o risco de novos assaltos.

Ora, as consequências advindas de um assalto são das mais diversas, podendo incapacitá-lo para atividade do transporte de valores, já que um disparo de arma de fogo sofrido pode deixá-lo incapaz permanentemente, notadamente porque a atividade exercida utiliza de sentidos aguçados, movimentos frequentes de membros inferiores e superiores que podem ser afetados por um possível assalto quando da realização do mister. Ademais, experiências negativas podem colocar fim à carreira dos vigilantes, seja pela agressão, ameaça ou vulnerabilidade advinda do resultado de que uma arma de fogo pode produzir, como estresse, frustração, medo.

Sob a perspectiva de VandenBos (2010), a depender do caso concreto, os efeitos causados por um assalto podem ser analisados sob o prisma de fatores de risco e proteção, compreendidos a partir do comportamento, características particulares e ambientais que, nesta ordem, implicam no aumento ou diminuição do fator de proteção à probabilidade de acontecer um problema com o indivíduo.

14 Green, D. L., Choi, J. J., & Kane, M. N. (2010). **Coping Strategies for Victims of Crime:** Effects of the Use of Emotion-Focused, Problem-Focused, and Avoidance-Oriented Coping. *Journal of Human Behavior in the Social Environment*, 20,732-743. doi: 10.1080/10911351003749128

Nesse sentido, os fatores de risco ou proteção podem ser individuais ou contextuais¹⁵. Partindo para uma análise sobre o assalto em seara laboral, esses fatores podem ser demonstrados pela força emocional, resiliência, medo, vulnerabilidade, particularidade, estratégias de enfrentamento, etc. Os fatores de risco, além dos de proteção contextual, podem ser explanados vide a disponibilidade de suporte no controle emocional pós-assalto, através de sessões psicológicas e psiquiátricas, que poderão auxiliar ao restabelecimento do trabalhador que exerce a atividade de transporte de valores, vulnerável após aquela situação anormal e inimaginável, além das singularidades do assalto sofrido quando em atividade perante carro-forte, a exemplo de questões como violência, exposição, entre outros fatores.

Nesse cenário, o treinamento e a capacitação no transporte de valores se mostram impreteríveis, devido a possibilidade de se analisar o histórico pessoal dos indivíduos e de certo modo, buscar conhecer a realidade de cada, com o fito de reduzir os impactos advindos de eventual assalto ocorrido, além de implementar intervenções para auxiliar na recuperação de possíveis efeitos pós-trauma.

Destarte, cediço destacar a relevante importância do acompanhamento psicológico e psiquiátrico pós-episódio, tendo que proteger o necessitado nas suas inquietudes causadas, circunstâncias essas que podem auxiliar o restabelecimento funcional bem como o social, considerando os efeitos negativos de quem de fato vivenciou.

15 Poletto, M., & Koller, S. H. (2008). **Contextos ecológicos:** Promotores de resiliência, fatores de risco e de proteção. *Estudos de Psicologia (Campinas)*, 25(3), 405-416. doi:10.1590/S0103-166X2008000300009.

Dos meios de segurança visando reduzir os efeitos advindos dos assaltos

Os meios de segurança no âmbito do transporte de valores é algo precípua no âmbito do transporte de valores, como também no meio social.

Com a ascensão dos assaltos a carro-forte, a adoção de medidas de segurança visando a redução das possibilidades em êxito dos meliantes se torna paulatinamente mais necessária.

De conhecimento notório que vivenciamos uma era cada vez mais tecnológica.

Da subseção IV da Portaria 3233/2012, da Polícia Federal, nota-se que no artigo 27 existe disposição acerca da blindagem utilizada nos veículos, classificadas em níveis de proteção, quais sejam:

Nível	Munição	Energia Cinética(Joules)	Grau de Restrição	
I	.22 LRHV Chumbo	133 (cento e trinta e três)	Uso permitido	
	.38 Special RN Chumbo	342 (trezentos e quarenta e dois)		
II-A	9 FMJ	441 (quatrocentos e quarenta e um)		
	.357 Magnum JSP	740 (setecentos e quarenta)		
II	9 FMJ	513 (Quinhentos e treze)		
	.357 Magnum JSP	921 (novecentos e vinte e um)		
III-A	9 FMJ	726 (setecentos e vinte e seis)		
	.44 Magnum SWC Chumbo	1.411 (um mil quatrocentos e onze)		
III	7,62 FMJ (.308 Winchester)	3.406 (três mil quatrocentos e seis)		Uso restrito
IV	.30-06 AP	4.068 (quatro mil e sessenta e oito)		

Fonte: Imagem retirada da Portaria 3233/2012¹⁶, da Polícia Federal, de 12 de dezembro de 2002.

16 BRASIL. Departamento da Polícia Federal. **Portaria n. 3.233**, de 10 de dezembro de 2012. Dispõe sobre as normas relacionadas às atividades de Segurança Privada.

Diário Oficial da União. Brasília, DF, 14 de janeiro de 2013. Disponível em: [http://www.pf.gov.br/servicos-pf/seguranca-privada/legislacao-normas-e-orientacoes/portarias/portaria-3233-2012-2.pdf/@download/file/PORTARIA%203233-2012\(2\).pdf](http://www.pf.gov.br/servicos-pf/seguranca-privada/legislacao-normas-e-orientacoes/portarias/portaria-3233-2012-2.pdf/@download/file/PORTARIA%203233-2012(2).pdf). Acesso em: 15 de mai. de 2021.

Do nível III e IV, de maior proteção possível quanto aos veículos de transporte, é de se notar que suporta munição 7.62 e .30, em que pese tal blindagem seja de uso restrito, somente sendo autorizada a ser instalada mediante requisição as Forças Armadas e chefes de estado do território brasileiro.

Embora tal blindagem forneça uma certa segurança aos veículos de transporte de valores, tal utilização é excessivamente burocrática, o que inviabiliza muitas vezes a adoção pelas empresas de uma blindagem mais eficiente.

Como trazido em capítulo dos assaltos, usualmente os meliantes têm-se utilizado de armamento de grosso calibre, inclusive com proibição de uso, como exemplo da AK-47 e .50.

Isso pode ser ratificado, em especial, através da notícia veiculada no G1¹⁷, portal de notícias do Portal G1, que traz a informação de que determinados bandidos levaram mais de um milhão de reais em assalto a carro forte. Na referida matéria, é de se notar acerca de motivos capazes de impulsionar a parada brusca pelos trabalhadores, seja pelo receio em ter sua vida ceifada, seja pela vulnerabilidade frente ao armamento dos ladrões, com munições de 7.62 e 5.56, armas inclusive proibidas à civis.

Do exposto, é forçoso perceber que em diversos cenários os meliantes se mostram superiores e em vantagem ao aparato técnico das transportadoras de valores.

Diante dessas circunstâncias, é importante buscar meios capazes de reduzir a probabilidade de êxito nos assaltos. No artigo 28 da referida Portaria, verificamos a imposição de adoção de nível III na maioria dos

17 ALENCAR, Taisa. Carro-forte explodido por bandidos levava mais de R\$ 1 milhão, diz PM. G1 – Globo. Disponível em: <http://g1.globo.com/pe/petrolina-regiao/noticia/2017/01/bandidos-levam-mais-de-r-1-milhao-em-assalto-carro-forte-em-pe-diz-pm.html>. Acesso em: 19 de maio de 2021.

equipamentos, no entanto, entendemos ser frágil ante ao material visto nos últimos incidentes. Isso em razão de que, embora a legislação seja de 2012, a tecnologia que se aperfeiçoa a cada dia fornece meios a se refletir em uma normativa ultrapassada.

Em detrimento ao que já existe no mercado, curial ressaltar um dos mecanismos adotados pela empresa Prosegur S/A, qual seja, o botão SIPE – Sistema de injeção de poliuretano expandido – sistema esse que foi pioneiro e inédito no Brasil, na qual cria um empecilho ao arrombamento do cofre do carro-forte, mesmo sendo submetido a tremenda explosão. Tal informação, inclusive, é obtida através da consulta pública de processos que a referida empresa figura no polo passivo de reclamações trabalhistas, tendo em vista que tais informações são trazidas com o fito de demonstrar o intuito da empresa em fornecer condições satisfatórias de labor, até mesmo para fins de redução do *quantum* indenizatório a ser arbitrado em desfavor desta.

O mencionado equipamento libera um jato da substância (poliuretano) e a mesma se transforma em uma espuma, na qual enrijece e inviabiliza a quebra por impacto ou corte, servindo como resistência e vedação aos valores ali presentes, tendo em baixos 22 segundos todo o procedimento efetivado.

Interessante trazer à baila outros procedimentos adotados pela respectiva empresa Prosegur S/A, como blindagem extra nos pneus, que possibilitam o trânsito por até 70 quilômetros após a perda de pressão por rajadas de tiro, ou seja, além do previsto em normativa, primando pela segurança dos trabalhadores que exercem a atividade de vigilância patrimonial e, sobretudo, das mercadorias alvo de transporte, levando-se em consideração que se trata de grande monta de dinheiro e que merecem demasiada proteção.

Embora esta seja uma iniciativa da Prosegur S/A, como trazido em capítulos anteriores, nem sempre as transportadoras de valores investem o necessário nos seus veículos automotores pesados.

Denota-se, também, que mesmo os mecanismos já adotados, outros podem ser essenciais no propósito de reduzir assaltos a carro-forte, como a adoção de artifícios para fornecer resistência ao motor, com acréscimo de blindagem, capaz de evitar a trasladação de tiros entre o motor, uma vez que, tais mecanismos serviriam à oportunizar o regular andamento do veículo, evitando a parada obrigatória.

Ora, outros meios de segurança capazes de minimizar os episódios seriam a inserção de botões capazes de noticiar a base da empresa quando houvesse freadas bruscas, que poderia fazer contato com o veículo em movimento para comunicar se existe alguma situação anormal, ou até o rastreo instantâneo do veículo via satélite, permitindo o acompanhamento em tempo real e de modo que se o veículo apresentasse alguma movimentação suspeita, forneceria o contato através da Polícia da região circunvizinha, de modo a fornecer suporte.

O videomonitoramento também poderia ser uma alternativa plausível, transmitindo imagens instantâneas à central de monitoramento, visando averiguar a situação em que o veículo se encontra e reduzir eventual assalto.

Conclusão

Após uma reflexão das informações apresentadas, verifica-se que os corriqueiros assaltos presente na seara do transporte de valores gera diversos percalços bem como evidenciam as fragilidades das referidas empresas que prestam tal atividade.

Chega-se à conclusão que a responsabilidade civil a ser adotada é a objetiva à empresa transportadora de valores, respondendo pelos danos decorrentes do infortúnio. Não se desconsidera o fato da segurança ser um dever estatal, entretanto, não se pode isentar a empresa da responsabilidade civil pelos danos sofridos pelos seus trabalhadores, ainda mais em razão do recente posicionamento do STF através da tese de repercussão geral de nº 932, reconhecendo a responsabilidade objetiva ao trabalhador vítima de acidente de trabalho e que exerce atividade de risco, que inegavelmente o transporte de valores os expõe.

Percebe-se, nesse sentido, que nem sempre são adotadas condições satisfatórias de labor para os trabalhadores que atuam perante o transporte de valores. Embora adotada parcialmente por algumas instituições, se faz necessária a implementação de uma cultura de medidas preventivas visando reduzir as consequências de um possível assalto a carro-forte, reiterando a responsabilidade do empregador por tais fatos.

Não raro, os meliantes superam a guarnição composta naquele veículo automotor pesado, sobretudo em razão da superioridade no que tange ao armamento, possuindo, sistematicamente, armas que são proibidas para civis. Por isso, se faz curial implementar mecanismos de segurança, como os já narrados em tópico anterior, a saber: blindagem reforçada; sistema SIPE; blindagem extra nos pneus; sinalização de freada brusca à empresa; revestimento de proteção no motor, além do rastreo via satélite e por meio de videomonitoramento.

Por fim, a reciclagem e a capacitação rotineira é de grande valia para fins de melhor preparar os trabalhadores do transporte de valores para condições anômalas, como também na adoção de tratamento psicológico pós-assalto, de modo a assistir e dar guarida ao trabalhador, visando minimizar os efeitos pós-traumáticos, advindos de episódios de horror quando de assalto perante veículos do transporte de valores.

Referências Bibliográficas

ALENCAR, Taisa. Carro-forte explodido por bandidos levava mais de R\$ 1 milhão, diz PM. G1. Disponível em: <http://g1.globo.com/pe/petrolina-regiao/noticia/2017/01/bandidos-levam-mais-de-r-1-milhao-em-assalto-carro-forte-em-pe-diz-pm.html>. Acesso em: 19 de mai. de 2021.

ALVES, Magda. Como Escrever Teses e Monografias: um roteiro passo a passo. Rio de Janeiro: Campus Ltda, 2003.

Aprovada tese que garante a trabalhador em atividade de risco direito a indenização em caso de acidente. Supremo Tribunal Federal, Brasília, 12 de março de 2020. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/noticias/verNoticiaDetalhe.asp?idConteudo=439172&ori=1>. Acesso em: 14 de mai. de 2021.

AQUINO, Jania Perla Diógenes de. Negócios e riscos: aproximações e discrepâncias entre criminosos e empresários. Universidade de São Paulo – USP. Rio de Janeiro, 28 a 31 de julho de 2009. Disponível em: https://www.google.com/url?sa=t&rc=1&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwiBwYCzwwAhVYILkGHSOhCu4QFjACegQIExAE&url=http%3A%2F%2Fwww.sbsociologia.com.br%2Fportal%2Findex.php%3Foption%3Dcom_docman%26task%3Ddoc_download%26gid%3D3738%26Itemid%3D171&usq=AOvVaw28oAjpJCZJDfZ4p81rDNJM. Acesso em: 14 de mai. de 2021.

ARAGÃO, Ricardo. História e legislação da segurança privada no Brasil. Roubo de Carga, 2017. Disponível em: <https://roubodecarga.com/historia-e-legislacao-da-seguranca-privada-no-brasil/>. Acesso em: 30 de set. de 2020.

Araújo, Eneida Melo Correia de. RECURSO ORDINÁRIO: PROCESSO 0000697-23.2019.5.06.0412. Tribunal Regional da 6ª Região. Disponível em: <https://apps.trt6.jus.br/consultaAcordaos/exibirInteiroTeor?documento=16304143&tipoProcesso=eletronico>. Acesso em: 15 de out. de 2020.

Blindagem em carros fortes e transporte de Valores. Vertco Blindagens, 2017. Disponível em: <http://www.vertcoblindagens.com.br/blindagem->

em-carros-fortes-e-transportes-de-valores/. Acesso em: 30 de set. de 2020.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Promulgada em 05 de outubro de 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/ConstituicaoCompilado.htm. Acesso em: 16 de mai. de 2021.

BRASIL, Código Civil Brasileiro, 14ª edição. Rio de Janeiro. Saraiva. 2012.

BRASIL, Consolidação das Leis do trabalho. Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del5452.htm. Acesso em: 16 de mai. de 2021

BRASIL, Decreto nº. 1.034, de 21 de outubro de 1969. Dispõe sobre medidas de segurança para Instituições Bancárias, Caixas Econômicas e Cooperativas de Créditos, e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 21 de outubro de 1969. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/Del1034.htm. Acesso em: 30 de set. de 2020.

BRASIL. Departamento da Polícia Federal. Portaria nº. 3.233, de 10 de dezembro de 2012. Dispõe sobre as normas relacionadas às atividades de Segurança Privada.

Diário Oficial da União. Brasília, DF, 14 de janeiro de 2013. Disponível em: [http://www.pf.gov.br/servicos-pf/seguranca-privada/legislacao-normas-e-orientacoes/portarias/portaria-3233-2012-2.pdf/@@download/file/PORTARIA%203233-2012\(2\).pdf](http://www.pf.gov.br/servicos-pf/seguranca-privada/legislacao-normas-e-orientacoes/portarias/portaria-3233-2012-2.pdf/@@download/file/PORTARIA%203233-2012(2).pdf). Acesso em: 15 de mai. de 2021.

BRASIL, Lei nº. 7.102, de 20 de junho de 1983. Dispõe sobre segurança para estabelecimentos financeiros, estabelece normas para constituição e funcionamento das empresas particulares que exploram serviços de vigilância e de transporte de valores, e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 20 de junho de 1983. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7102.htm. Acesso em: 15 de out. de 2020.

BRASIL, Lei nº. 9.017, de 30 de março de 1995. Estabelece normas de controle e fiscalização sobre produtos e insumos químicos que possam ser destinados à elaboração da cocaína em suas diversas formas e de outras substâncias entorpecentes ou que determinem dependência física ou psíquica, e altera dispositivos da Lei nº 7.102, de 20 de junho de 1983, que dispõe sobre segurança para estabelecimentos financeiros, estabelece normas para constituição e funcionamento de empresas particulares que explorem serviços de vigilância e de transporte de valores, e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 30 de março de 1995. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9017.htm. Acesso em: 30 de set. de 2020.

BRASIL, Lei nº. 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Institui o Código Civil. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 11 de janeiro de 2002. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/2002/L10406compilada.htm. Acesso em: 30 de set. de 2020.

BRASIL. Lei nº 13.467, de 13 de julho de 2017. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/l13467.htm. Acesso em: 17 de mai. de 2021.

BRITTO, Carlos. Integrantes de quadrilha mortos em Salgueiro utilizavam armas mais letais do mundo; um dos suspeitos era ex-PM. Carlos Britto. Disponível em: <https://www.carlosbritto.com/integrantes-de-quadrilha-mortos-em-salgueiro-utilizavam-armas-mais-letais-do-mundo-um-dos-suspeitos-era-ex-pm/>. Acesso em: 16 de mai. de 2021.

CANABRAVA, Alice Piffer. História econômica: estudos e pesquisas. São Paulo: Hucitec, 2005.

CAVALIERI FILHO, Sergio. Programa de responsabilidade civil. 7.ed. São Paulo: Atlas, 2007.

Como surgiu o transporte de valores. Escola de Formação de Vigilantes Coronel Guanabara, 2018. Disponível em: <https://vigcg.com.br/blog/transporte-de-valores/como-surgiu-o-transporte-de-valores/>. Acesso em: 12 de out. de 2020.

GAGLIANO, Pablo Stolze; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. Manual de Direito Civil. Volume Único. 2ª Ed. São Paulo: Saraiva, 2018.

GARCIA, Douglas; VIECILI, Juliane. As consequências do assalto para o trabalhador do comércio vitimizado. *Rev. Psicol., Organ. Trab.*, Brasília, v. 18, n. 2, p. 396-402, jun. 2018. Disponível em http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1984-66572018000200008&lng=pt&nrm=iso. Acesso em: 30 de set. de 2020.

GIL, A. C. *Métodos e Técnicas de Pesquisa Social*. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2000

Globalização Tecnológica: panorama atual. *Cia Websites*, Belo Horizonte, [s.d.]. Disponível em: <https://www.ciawebsites.com.br/tecnologia/globalizacao-tecnologica-panorama-atual/>. Acesso em: 14 de mai. de 2021.

GONÇALVES, Carlos Roberto. *Direito Civil Brasileiro: Responsabilidade Civil*. 7. ed. São Paulo: Saraiva, 2012. V. 4.

Green, D. L., Choi, J. J., & Kane, M. N. (2010). Coping Strategies for Victims of Crime: Effects of the Use of Emotion-Focused, Problem-Focused, and Avoidance-Oriented Coping. *Journal of Human Behavior in the Social Environment*, 20,732-743. doi: 10.1080/10911351003749128

História. BRINK'S. Disponível em: <https://brinks.com.br/pt/story>. Acesso em: 12 de out. de 2020.

Histórico de Segurança. SESPE-SP, [s.d.]. Disponível em: <https://www.sesvesp.com.br/institucional/historico-seguranca/>. Acesso em: 30 de set. de 2020.

LIMA, Francisco Meton Marques de; Lima, Francisco Pérciles Rodrigues Marques de. *Reforma Trabalhista: entenda ponto por ponto*. São Paulo: LTr, 2017.

MANSILHA, Sergio. A história da Brinks. Sergio Mansilha Blogspot. Disponível em: <http://sergiomansilha.blogspot.com/2009/11/historia-da-brinks.html>. Acesso em: 14 de mai. de 2021.

MIRANDA, Ana Maria. Carro-forte é alvo de explosão na BR-407, na zona rural de Petrolina. NE10 Interior. Disponível em: <https://interior>.

ne10.uol.com.br/noticias/2020/07/18/carroforte-e-alvo-de-explosao-na-br407-na-zona-rural-de-petrolina-191861. Acesso em: 15 de mai. de 2021.

MONTENEGRO, Antonio Lindbergh C. Responsabilidade civil. 2 ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 1996.

MORAES, Alexandre de. 932 - Possibilidade de responsabilização objetiva do empregador por danos decorrentes de acidentes de trabalho. Supremo Tribunal Federal. Disponível em: <http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudenciarepercussao/verAndamentoProcesso.asp?incidente=4608798&numeroProcesso=828040&classeProcesso=RE&numeroTema=932>. Acesso em: 18 de maio de 2021.

QRA Volantão. Como surgiu o CARRO FORTE? história e evolução. 1 vídeo. (10:07 min). Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=SvccA8oW2vE>. Acesso em: 15 de mai. de 2021.

Quadrilha assalta carro-forte em Petrolina e Empresa nega que dinheiro tenha sido roubado. Rede GN, 2014. Disponível em: https://www.redegn.com.br/index.php?sessao=noticia&cod_noticia=47086/. Acesso em: 15 de out. de 2020.

QUEIROGA, Antônio Elias de. Responsabilidade Civil e o Novo Código Civil. 2. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2003.

RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrósio. Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e à logística internacional. São Paulo: Aduaneiras, 2007.

SOUZA, Clarisse. Vítimas de assalto ficam com sofrimento gravado na memória. Estado de Minas, Minas Gerais, 01 de maio de 2013. Disponível em: https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2013/05/01/interna_gerais,380067/vitimas-de-assalto-ficam-com-sofrimento-gravado-na-memoria.shtml. Acesso em: 30 de set. de 2020.

SOUZA, Cleber Augusto Rosa de. GOULART, Gabriela Camilo. Gabriela. Atos Ilícitos: responsabilidade civil. Jus.com.br, 2015. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/37317/atos-ilicitos-responsabilidade-civil>. Acesso em: 30 de set. de 2020.