

[Marcio Malfatti*](#)[Adilson Campoy**](#)

Viajar pela Europa e transitar pelas já antigas linhas de metrô existentes em grande parte de suas cidades nos fascina e revolta, ao mesmo tempo.

É verdade, as estações – tome-se Barcelona por exemplo – não se preocupam muito com o quesito acessibilidade. Intermináveis escadarias nos lembram que esqueceram de alguns – idosos e portadores de deficiência, por exemplo –.

Também são, em regra, acanhadas. Aqui, em São Paulo principalmente, há estações que mais parecem monumentos futuristas. Lá, pode-se passar por elas sem notar suas existências, ao menos pode acontecer assim para quem não as conhece bem e isto não é necessariamente negativo se considerados os gastos que a suntuosidade brasileira impõem.

Vai-se a qualquer canto dessas cidades europeias vindo de outros. É inacreditável aos nossos olhos. Do estádio do Barcelona chega-se ao centro da cidade sem esforço – esqueçam as escadarias -. De lá para qualquer outro lugar.

Aqui, vivemos a expectativa de num futuro não muito distante vermos linhas de metrô prometidas para a Copa do Mundo de 2014 – já enxergando a luz que vem de 2026 –.

Mas, como dizem, nosso país ainda é novo. O problema é que envelhecemos, e tão rápido que mal podemos sentir o tempo passar.

Nem toda notícia é ruim, porém. Descobre-se que as novas linhas de metrô operam com equipamentos de última geração em nome, principalmente, da segurança dos transportados.

É bem recente episódio que, agora e por algum tempo ainda, tornará a operação da linha que liga o bairro da Luz à Vila Sônia – próximo de onde fica o estádio do Morumbi –, administrada pela empresa ViaQuatro, tortuosa.

Numa das viagens, um dos trens soltou-se da composição que integrava e descarrilou. O sistema de sinalização evitou uma tragédia porque, tendo detectado o problema, automaticamente fez parar o trem.

O sistema é conhecido pela sigla CBTC, que permite a operação das composições sem maquinistas, automatizando partidas, paradas e aberturas de portas. Ele foi parcialmente danificado pelo acontecimento.

A demora para a normalização da linha decorre da impossibilidade imediata de reposição de peças desse sistema. Explica a matéria:

“Ele (o sistema) funciona a partir de equipamentos espalhados por toda a extensão da linha, que se comunicam com antenas instaladas nos trens e com o centro de controle operacional.

Cada equipamento é programado de acordo com as características específicas do trecho em que está instalado. Por isso, não é possível usar uma peça de outro ponto da linha como substituta.

Segundo a ViaQuatro, não há peças em estoque justamente por conta dessa personalização. Quando ocorre uma falha grave, é preciso solicitar diretamente ao fabricante internacional.”

O relato acima está no G1, veículo de comunicação do Grupo Globo.

Ah, pelo amor de Deus! Bastava uma linha recomendando a leitura da matéria, se a entendemos relevante. E, de resto, o que isso tem a ver com a nova Lei de Seguros brasileira?

Quem desenvolve atividade relacionada à área de seguro no Brasil acostumou-se a compreender o processo de sinistro como um só: ocorrido um sinistro – evento predeterminado no contrato e que em princípio obrigará a seguradora a suportar as perdas do garantido dele decorrentes -, procede-se à indenização correspondente – seguro de dano – ou recusa-se a indenização por variadas razões. Esse processo tido por único era chamado por alguns de liquidação de sinistro; por outros, de regulação de sinistro.

A Nova Lei dispôs separadamente sobre regulação e sobre liquidação de sinistro, tornando claro o que antes era cinzento: são procedimentos distintos e que não se confundem, cada qual tendo um fim específico e que, juntos, completam um processo de sinistro que se inicia, em regra, com o aviso que o garantido pelo contrato faz da ocorrência do evento presumivelmente indenizável.

O que vem trazendo discussões intermináveis é que a Lei fixou prazos para cada um desses procedimentos: trinta dias para cada um, e eles podem ser suspensos se necessários novos elementos para a apreciação de ambos os procedimentos. Elementos novos, diga-se, não previstos no momento da contratação do seguro, mas que se revelem imprescindíveis para a apreciação final sobre se o fato ocorrido está amparado pelo contrato e, se sim, sobre o valor a ser indenizado. Mas a seguradora tem, segundo a regra e na melhor hipótese, a possibilidade de requerer a apresentação ou a produção desses novos elementos por apenas duas vezes, não mais.

Prazo já havia. A novidade vem da limitação à possibilidade de se exigir novos elementos além dos previstos no momento da contratação, limitação antes inexistente. O que basta para que muitos afirmem que esses prazos serão de cumprimento impossível algumas vezes.

Voltemos ao Metrô de São Paulo e o acidente narrado, mas, nas linhas seguintes, segue-se um relato ficcional porque desamparado de fatos que nos sejam conhecidos.

A ViaQuatro celebrou contrato de seguro justamente para garantir seu interesse contra o risco de dano aos equipamentos de seu sistema de sinalização – embora toda a operação deva estar garantida, estamos nos fixando apenas no sistema de sinalização -.

A seguradora, rapidamente, compreendeu que o evento estava coberto pelo contrato – conclusão decorrente do procedimento de regulação, quando se apuram as causas, circunstâncias e consequências do evento -. Mesmo antes do prazo de trinta dias para tanto, atestou estar obrigada à indenização dos danos.

Nasceu daí a obrigação de iniciar a fase de liquidação do sinistro – fase em que se apura exatamente o valor dos danos -. E nasceu, também, um problema: impossível a indenização – embora possível a liberação de valores à ViaQuatro a título de adiantamentos – porque não se tem, neste momento, como quantificá-la. Lembrem-se: os equipamentos terão que ser fabricados de acordo com especificidades dos locais onde serão instalados e, num primeiro momento, nem mesmo o fabricante deles é capaz de apontar para os custos necessários. Para tanto, podem ser necessários dias. Ou meses.

Mas a seguradora, então, e na pior hipótese, não terá meios de cumprir sua obrigação de liquidar o sinistro no prazo de trinta dias. Certo? Errado.

É possível, até provável, que em trinta dias nada quanto a isto se resolva, mas é preciso ver que ausente requisito essencial para que a seguradora se veja obrigada: a entrega de elementos necessários e suficientes para a apuração do quanto deve pagar.

Significa dizer que, enquanto o fabricante do equipamento não apontar para os valores finais da produção dos equipamentos, o prazo de trinta dias estabelecido por lei está suspenso. Sua contagem se iniciou da notícia, pela seguradora, de que o evento estava amparado pela cobertura do contrato e suspendeu-se com o pedido da seguradora, justificado, de que a ViaQuatro lhe apresentasse a planilha de custos da reparação, esta que, por sua vez, para atendimento do quanto solicitado, depende do fabricante dos equipamentos. Não custa compreender: não há mora da

seguradora.

Imagine-se que, ainda na fase da regulação, fosse necessária uma perícia para avaliar se o dano aos equipamentos teve como causa determinante um defeito nos trilhos ou nos equipamentos de sinalização. Na primeira hipótese, o evento estaria coberto pelo contrato; na segunda, não.

Então, para dizer se o evento estava coberto pelo contrato ou não, antes ainda da fase de liquidação, depender-se-ia da realização da citada perícia com o concurso de vários especialistas, inclusive estrangeiros, o que não permitiria a finalização do procedimento de regulação do sinistro no prazo da lei. Mas a contagem do prazo da lei, se se inicia com o aviso da ocorrência pela ViaQuatro à seguradora, suspende-se no exato momento em que esta última defina e comunique, como imprescindível ao seu mister, a realização de tal perícia, que pode ser concluída meses após a ocorrência do evento.

Tudo isto está escrito na lei? De certa forma, sim, ao prever a suspensão dos prazos para tais procedimentos – o de regulação e o de liquidação do sinistro -.

Mas é possível interpretação diversa? Sim. Discute-se se a Terra é plana.

* **Marcio Malfatti** é advogado e sócio do Pimentel – Advogados Associados. Pós-graduado em Processo pela Universidade Paulista e especialista em Direito dos Seguros, com formação complementar pelas universidades de Salamanca, Lisboa, Buenos Aires e Montevidéu.

** **Adilson Campoy** graduado em direito pela Universidade Braz Cubas, especialista em direito de seguros pela Universidade de Lisboa, especialista em direito de seguros pela Universidade de Salamanca, especialista em direito de seguros pela Universidade de Buenos Aires e especialista em direito de seguros pela Universidade de Montevidéu, advogado, sócio fundador do escritório Pimentel e Associados Advocacia, autor e coautor de vários artigos sobre direito de seguro e autor do livro Contrato de Seguro de Vida, editado pela Revista dos Tribunais.

(15.09.2025)