



Govorno do Estado do Rio de Janeiro  
Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários,  
Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro  
GABINETE DO CONSELHEIRO FERNANDO MORAES

---

**Processo nº SEI-220008/001379/2020**

**Data de Autuação:** 18/06/2020

**Concessionária:** SUPERVIA

**Assunto:** FATO RELEVANTE DA OPERAÇÃO - ACESSO INDEVIDO A VIA FÉRREA NA INFERIOR DA ESTAÇÃO OLARIA - RAMAL GRAMACHO - 18/06/2020 - BO SV8922020

**Relator:** Conselheiro FERNANDO MORAES

**Sessão Plenária Virtual de 08 a 12 de julho de 2024.**

---

## VOTO

---

Trata-se de processo administrativo que tem por escopo a apuração de Fato Relevante da Operação da Concessionária SUPERVIA, decorrente de um corpo encontrado sobre a linha 2 na parte anterior a estação de Olaria, em 18/06/2020, às 08h28min, como consta no BO SV8922020 (6923041).

### DA NOTA TÉCNICA DE ESTUDO DA CATRA

Acerca do posicionamento da CATRA, é ímpar apontar os pontos cruciais da Nota Técnica CATRA nº NTEV 005/2024 (70361830). Destacou que a ocorrência é caracterizada como acesso indevido e a composição WH-901, TUE's 2019x2020 é a envolvida na ocorrência

Relatou em sua nota técnica, que aproximadamente às 8h28min do dia 18 de junho de 2020, o maquinista relatou ao controlador de Centro D que havia uma pessoa caída entre os trilhos da linha 2, na parte inferior da estação Olaria.

De acordo com as informações do histórico de estratégia operacional, a operação da linha 2 foi interrompida e também houve aplicação de restrição de velocidade na linha 1; Às 08h45min compareceu ao local uma ambulância do CBMERJ; Às 8h54min foi relatado pelo CBMERJ que o homem seria transferido para fora do sistema ferroviário, pois havia sido atestado o seu óbito; por fim, foi feito o registro de ocorrência policial na 22ª delegacia de polícia, sob N° 022-02764/2020.

Informou que a Concessionária informou tempestivamente a ocorrência em menos de 30 (trinta) minutos, porém não encaminhou a comunicação oficial da ocorrência em 48 (quarenta e



oito) horas, conforme previsto na Resolução AGETRANSP nº 09, com a redação dada pela Resolução AGETRANSP nº 21.

Ainda, não há informações que infiram em descumprimento dos procedimentos estabelecidos no Regulamento Operacional da SuperVia – ROS ou pelo MR-AUD 001. Também não foram encontradas evidências de contribuição ativa de meios, sistemas e equipamentos da Concessionária para o acidente.

Por fim, concluiu-se que não há registros de qualquer tipo de liberação ou autorização por parte da concessionária para que a vítima acidentada pudesse acessar a via de forma regular no momento em que houve o atropelamento, o que configura a ocorrência como acesso à via sem autorização.

### **DAS ALEGAÇÕES FINAIS DA CONCESSIONÁRIA**

Provocada pelo signatário através do Of.AGETRANSP/CD-FM N°5/2024 (70553745), a Concessionária apresentou suas Alegações Finais por meio de Carta (71379502), na qual buscou esclarecer que a infraestrutura cessionada pelo Estado à SuperVia é composta por uma grande variedade de modelos e especificações de equipamentos eletromecânicos de acesso às estações ferroviárias, alguns deles inclusive implantados em condições de operação diferentes de suas especificações técnicas (área interna x área externa), tornando os processos de planejamento e manutenção muito mais dispendiosos e lentos por demandarem a aquisição de peças de reposição específicas e, por muitas vezes, apenas disponíveis por importação ou produção sob demanda.

Informou que o homem caído foi localizado ainda com vida a uma distância aproximada de 410 metros da Estação Olaria, a um metro de distância de uma passarela destinada à travessia segura de pedestre acima das linhas férreas. Ele estava caído sobre a via, parcialmente de braços e inconsciente. Apresentava sinais de respiração e não possuía sinais de lesões ou fraturas aparentes. Embora o CBMERJ tenha prestado o atendimento necessário, o homem não resistiu e veio a óbito.



A Concessionária alegou que agiu imediatamente após tomar conhecimento da inoperância, contudo diante da complexidade do reparo e da dita dificuldade de aquisição dos componentes importados no mercado, o processo acaba sendo retardado.

Por fim, concluiu que a SuperVia, ao identificar o acesso indevido à via férrea, agiu de maneira diligente e em conformidade com os procedimentos estabelecidos. Prontamente acionou as autoridades competentes, comunicou à Agência Reguladora e colaborou ativamente com as investigações. Logo, requereu a isenção de sua responsabilidade quanto ao evento tratado pelo presente processo.

### **DO PARECER DA PROCURADORIA GERAL DA AGÊNCIA**

Em seu Parecer nº 071/2024/AGETRANSP/PGA (71442890), a douta Procuradoria da Agência destacou que para que haja uma responsabilização da Concessionária, que responde objetivamente pelos danos causados independentes de sua culpa, basta que se comprove nos autos a existência de um resultado danoso decorrente de sua atividade e a comprovação do nexo de causalidade entre o dano e a atuação do agente privado (ação ou omissão deste).

Reiterou que os apontamentos do corpo técnico desta Agência (CATRA), conduziram ao entendimento de que o incidente foi ocasionado pela presença irregular da vítima na via férrea, restando demonstrado que o caso ora retratado consiste em nítida hipótese de culpa exclusiva da vítima, rompendo-se o nexo de causalidade caracterizado pelo binômio conduta-resultado e exclui, por conseguinte, a responsabilidade da Concessionária.

Além disso, em relação ao cumprimento da Resolução AGETRANSP nº 21, que complementa a Resolução AGETRANSP nº 09, a CATRA atesta, em sua Nota Técnica, que a Concessionária não cumpriu o disposto no §2º do art. 1º da referida Resolução.

No caso concreto, entendeu-se que a Concessionária logrou comprovar a ocorrência de uma das hipóteses de excludente de responsabilidade legalmente admitidas a fim de afastar sua responsabilidade pelo evento em análise, de maneira que não se afigura possível sua responsabilização pelo incidente.



Governo do Estado do Rio de Janeiro  
Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários,  
Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro  
GABINETE DO CONSELHEIRO FERNANDO MORAES

## **DA CONCLUSÃO DO VOTO**

A partir das manifestações do corpo técnico, depreende-se que não houve qualquer descumprimento imputável à Concessionária que ensejasse a sua responsabilidade, principalmente pela sua não contribuição para o acidente e pela sua devida prestação de socorro. Entende-se que não hánexo de causalidade entre o evento danoso ocorrido e a atuação da Concessionária.

Primeiramente, deve-se destacar que é ônus da Concessionária provar que não foi responsável pela ocorrência, em situações pelos quais não teria o controle sobre o resultado do feito, demonstrando que o fato causador do dano não lhe pode ser imputado e também que cumpriu com todas as suas obrigações legais, contratuais e normativas. É a Concessionária quem precisa demonstrar que o inadimplemento não foi culposo, que por circunstâncias alheias à sua vontade e não submetidas ao seu controle impediram o desempenho satisfatório de suas obrigações.

A Supervia argumenta pela culpa exclusiva da vítima no atropelamento, pois o transeunte adentrou a via sem qualquer tipo de autorização. Em consonância com a concessionária, a PGA atenta que restou demonstrado que o caso retratado consiste em nítida hipótese de culpa exclusiva da vítima, rompendo-se o nexode causalidade, e exclui, por conseguinte, a responsabilidade da Concessionária.

A CATRA dispôs do mesmo entendimento em sua Nota Técnica (70361830), a qual concluiu que a causa provável do acidente decorre de um acesso indevido à via, tendo em vista que a vítima não tinha autorização para acessá-la.

Além disso, não foram encontradas evidências de contribuição ativa de meios, sistemas e equipamentos da Concessionária para o acidente, bem como os acionamentos internos e externos feitos pela Concessionária, a estratégia operacional utilizada se mostrou aderente aos procedimentos operacionais vigentes.

Dessa forma, a Concessionária consegue afastar o inadimplemento contratual no caso presente, inexistindo o nexode causalidade entre o evento danoso ocorrido e a atuação da Concessionária pela existência de culpa exclusiva de terceiro na questão.

Destaca-se que a Concessionária atendeu ao dever de segurança e incolumidade dos usuários, com todos os esforços contratualmente exigidos para superar os impactos na operação



Governo do Estado do Rio de Janeiro  
Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários,  
Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro  
GABINETE DO CONSELHEIRO FERNANDO MORAES

---

comercial e na prestação do serviço público, atendendo ao Regulamento Operacional – ROS e aos procedimentos de desembarque de passageiros fora da plataforma.

Acerca do horário de comunicação ao CMC – Controle de Monitoramento de Concessionárias desta Agência, que deve ser feito no prazo de até 30 (trinta) minutos da ocorrência, como previsto na Resolução AGETRANSP nº 09/2011, percebe-se a Concessionária informou tempestivamente a ocorrência, conforme o previsto na Resolução.

Em relação à apresentação de carta pela Concessionária no prazo de 48 (quarenta e oito) horas, conforme a Resolução AGETRANSP nº 09/2011, esta não foi cumprida de acordo com a Nota Técnica da CATRA (70361830).

Diante disso, a Concessionária, que se obrigou contratualmente a realizar a prestação do serviço público por sua conta e risco, terá que arcar com as consequências do inadimplemento sempre que houver uma falha na prestação do serviço, exceto se lograr comprovar causa impeditiva a prestar o serviço ao qual se comprometeu.

No caso em tela **o fato relevante apurado neste processo regulatório configurou-se uma inexecução contratual parcial**. Logo, mesmo com a comprovação do excludente de responsabilidade da empresa pelo evento danoso, **há a responsabilidade da Concessionária por descumprimento de Resolução da AGETRANSP**.

Os serviços objeto da concessão devem ser prestados pela Concessionária de forma a assegurar a sua boa qualidade e segurança, satisfazendo, durante toda a sua vigência da concessão, as condições de regularidade, continuidade, eficiência, conforto, segurança, atualidade tecnológica, generalidade e cortesia na sua prestação de serviço, como prevê a Cláusula Quarta do Contrato de Concessão, que foi inteiramente cumprido neste caso.

Após analisar detidamente todo o contido na instrução processual, fundeado nas investigações técnicas apresentadas, bem como nas razões jurídicas, no presente caso, entendo como causa efetiva do acidente, caso fortuito, restando caracterizada a excludente de responsabilidade da concessionária quanto aos fatos ora analisados. Contudo, também entendo que há uma inexecução contratual que enseja penalidade à Concessionária, mas não alcança ao nível de sanção pecuniária pelo ocorrido.

Dessa forma, a sanção de advertência se mostra a mais adequada ao caso, tendo em conta os



Governo do Estado do Rio de Janeiro  
Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários,  
Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro  
GABINETE DO CONSELHEIRO FERNANDO MORAES

---

princípios de proporcionalidade e razoabilidade na dosimetria de tal pena.

Ante o exposto e em consonância com o parecer da Procuradoria Geral desta Agência, bem ainda de acordo com a instrução técnica dos autos, **VOTO** por:

1. Não responsabilizar à Concessionária SUPERVIA ante ao evento em voga, uma vez que ficou caracterizada a excludente de responsabilidade pelo fato relevante da operação objeto do B.O. nº SV 892/2020, confirmada a culpa exclusiva da vítima para a ocorrência do incidente em análise.
2. Aplicar à Concessionária SUPERVIA a penalidade de advertência, por descumprimento da Resolução AGETRANSP nº 09/2011, com redação dada pela Resolução AGETRANSP Nº 21/2014, em razão do descumprimento do art. §2º, do supracitado dispositivo, por não ter apresentado Carta no prazo previsto de 48 (quarenta e oito) horas.
3. Determinar à Câmara de Transportes e Rodovias – CATRA – que seja lavrado o correlato auto de infração na forma disciplinada pela Resolução AGETRANSP nº 17, de 28 de janeiro de 2014, e realizadas as anotações de cabimento.
4. Determinar à Secretaria Executiva – SECEX – que se publique no D.O.E.R.J. e após o trânsito em julgado da presente decisão, archive-se.

**FERNANDO MORAES**

**Conselheiro Relator**