



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

Processo nº SEI-220008/000651/2021

Data de Autuação: 10/06/2021

Concessionária: SUPERVIA

Assunto: FATO RELEVANTE DA OPERAÇÃO – CORPO HUMANO NA LINHA 1 – NA PARTE INFERIOR DA ESTAÇÃO PACIÊNCIA - RAMAL SANTA CRUZ - 23/01/2019 – BO SV 10362021

Relator: Conselheiro FERNANDO MORAES

Sessão Plenária Virtual de 09 a 13 de dezembro 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 na parte inferior da estação Paciência, linha 1, em 23/01/2019, às 17h10min, como consta no BO SV10362021.

DA NOTA TÉCNICA DE EVIDÊNCIAS DA CATRA

Acerca do posicionamento da CATRA, é ímpar apontar os pontos cruciais da Nota Técnica CATRA nº NTEV 076/2024 (84370991). Destacou sobre a presença de um corpo entre os trilhos da linha 1 chegou ao COSE, às 17h05min.

Esta informação foi repassada pelo maquinista que circulava pela linha adjacente.

Às 17h20min, o controlador de acesso ratificou a informação, acrescentando que se tratava do corpo de um homem, entre trilhos da linha 1, no km 48, estrutura 25.

Às 20h30min, compareceu ao local a viatura ARC 117. Às 20h50min, o corpo foi removido e encaminhado para o IML. Às 21h08min, a circulação pela linha 01 foi restabelecida.

Informou que a Concessionária não comunicou a ocorrência em menos de 30 (trinta) minutos e também, não encaminhou a Carta 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 a causa provável do acidente decorre de um acesso indevido à via sem autorização, tendo em vista que a inexistência de 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.

DAS ALEGAÇÕES FINAIS DA CONCESSIONÁRIA

Provocada pelo signatário através do Of.AGETRANSP/CD-FM N°27/2024 (84412897), a Concessionária apresentou suas Alegações Finais por meio de Carta (85364773), 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.

Reiterando a Nota Técnica da CATRA, 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.

Diante disto, concluiu que o Fato Relevante da Operação ocorreu exclusivamente por culpa da vítima, devido ao acesso indevido por pessoa não autorizada a acessar regularmente a linha férrea, não tendo sido encontradas evidências de contribuição ativa de seus meios, sistemas e equipamentos para o acidente ou de que tenha descumprido os procedimentos previstos pelo Regulamento Operacional da Supervia – ROS.

Destacou ainda que, 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.



Dessa forma, requereu a abstenção de imputação de penalidade administrativa pelo presente processo por qualquer meio e o arquivamento do mesmo.

DO PARECER DA PROCURADORIA GERAL DA AGÊNCIA

Em seu Parecer nº 212/2023/AGETRANSP/PGA (85384284), 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).

Além disso, destaca que se o evento ocorreu por ação de terceiros ou da própria vítima, e se a Câmara Técnica confirmou que o agente regulado seguiu todos os procedimentos exigidos após o ocorrido, entende-se que, ao que tudo indica, não há violação contratual por parte da Concessionária. Isso porque somente se poderia conjecturar uma eventual inexecução contratual quando o fato gerador da conduta seja imputável ao contratado.

Nesse sentido, a Procuradoria aponta que o caso em tela consistiria em hipótese de fortuito externo, provocado por fatores alheios ao controle da Concessionária, rompendo-se o nexo de causalidade caracterizado pelo binômio conduta-resultado.

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.

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 quanto ao fato relevante, principalmente pela sua não contribuição para o acidente e pela sua devida prestação de socorro. Entende-se que não há nexo de causalidade entre o evento danoso ocorrido e a atuação da Concessionária.



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

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, 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 nexo de causalidade, e exclui, por conseguinte, a responsabilidade da Concessionária.

A CATRA dispôs do mesmo entendimento em sua Nota Técnica (84370991), 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 quanto ao fato relevante da operação no caso presente, inexistindo o nexo de 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 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 não informou a ocorrência dentro do prazo de 30 (trinta) minutos após a ocorrência, o fazendo em 50 (cinquenta) minutos.



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

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 visto que foi encaminhada apenas no dia 28 de janeiro de 2019.

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 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 1036/2019, confirmada a culpa exclusiva da vítima



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

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 N° 21/2014, em razão do descumprimento do art. 1° §§1° e 2°, do supracitado dispositivo, por não ter apresentado a comunicação nos primeiros 30 (trinta) minutos e por não encaminhar a 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 n° 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