



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-220008/000281/2023**

**Data de Autuação:** 16/02/2023

**Concessionária:** SUPERVIA

**Assunto:** FATO RELEVANTE DA OPERAÇÃO - ACESSO INDEVIDO - ESTAÇÃO SENADOR CAMARÁ - 06/01/2021 - BO SV11752022.

**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 estação Senador Camará, linha 1, em 06/01/2021, às 04h13min, como consta no BO SV11752022.

### DA NOTA TÉCNICA DE EVIDÊNCIAS DA CATRA

Acerca do posicionamento da CATRA, é ímpar apontar os pontos cruciais da Nota Técnica CATRA nº NTEV 069/2024 (84369080). Destacou que a ocorrência é caracterizada como acesso indevido e a composição WS851, TUEs 3069x3086 é a envolvida na ocorrência.

Relatou em sua nota técnica, que aproximadamente às 04h13min do dia 06 de janeiro de 2021, o maquinista do trem entrou em contato com o controlador do Centro B para informar sobre o atropelamento de um homem, na altura da plataforma da estação Senador Camará.

De acordo com as informações do histórico de estratégia operacional, a operação da linha 1 na altura da plataforma da estação Senador Camará foi interrompida, ficando em operação somente a linha 2, em ambos os sentidos, no trecho entre as estações Bangu e Santíssimo. Compareceu também ao local a viatura do GPFer, que encaminhou a ocorrência para a 14º Batalhão da Polícia Militar, onde foi confeccionado o Boletim de Ocorrência de Polícia Militar nº 3468808. O Agente presente no local informou que elementos do tráfico de drogas na região retiraram o corpo caído entre trilhos da linha 1, colocando-o entre as linhas 1 e 2. Mais tarde o Agente informou que, às 08h03min, os elementos do tráfico movimentaram o corpo novamente, dessa vez o colocaram na Rua Eugênio Paiva, próximo à praça Padre Rolin. Foi relatado que os elementos tomaram tal atitude pois não queriam a presença da polícia no local.



Informou ainda que a Concessionária não comunicou a ocorrência em menos de 30 (trinta) minutos e também, 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 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 Nº28/2024 (84413791), a Concessionária apresentou suas Alegações Finais por meio de Carta (85359371), 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 211/2023/AGETRANSP/PGA (85382829), 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 em relação ao fato relevante, principalmente pela sua não contribuição para o acidente e pela sua devida prestação de socorro. Entende-se que não há nexos 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 culposos, 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 (84369080), 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



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 não informou a ocorrência dentro do prazo de 30 (trinta) minutos após a ocorrência, sendo feito com mais de 2 (duas) horas do fato.

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 encaminhada.

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 1175/2022, 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. 1º §§1º e 2º, 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 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**