



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-220008/000684/2021**

**Data de Autuação:** 10/06/2021

**Concessionária:** SUPERVIA

**Assunto:** FATO RELEVANTE DA OPERAÇÃO - ACESSO INDEVIDO - NA ESTAÇÃO MANGUEIRA – RAMAL DEODORO - 12/02/2019 – BO SV 10412021

**Relator:** Conselheiro FERNANDO MORAES

---

### **VOTO**

---

Trata-se de processo administrativo que tem por escopo a apuração de Fato Relevante da Operação da Concessionária SuperVia, decorrente de acesso indevido na estação Mangueira, ramal Deodoro, em 12/02/2019, sendo lavrado o BO nº SV 1041/2021.

#### **DA NOTA TÉCNICA DE EVIDÊNCIAS DA CATRA**

Acerca do posicionamento da CATRA, é ímpar apontar os pontos cruciais da Nota Técnica de Evidências CATRA Nº NTEV 046/2025 (117277685). A ocorrência é caracterizada por acesso indevido à via, na inferior da estação Mangueira, linha B, no dia 12 de fevereiro de 2019, às 18h15min, devido a um possível atropelamento.

De acordo com as informações do histórico, aproximadamente às 18h15min, chegou ao CCO, a informação de um acesso indevido, cujo um corpo de uma pessoa estaria localizado na via férrea, entre os trilhos da linha B, na altura da plataforma da Estação Mangueira e foi solicitado que fosse feito uma vistoria no local. Sequencialmente ao recebimento da ocorrência, o CCO prontamente interrompeu o tráfego na linha 2, da Estação mencionada, redirecionando as composições com sentido bidirecional para linha 1 no trecho entre as estações Maracanã e São Francisco Xavier, e acionou o Centro de Operações de Segurança (COSE) para as medidas de acionamento dos órgãos competentes para atendimento da vítima. Às 18h34min, a agente de segurança da estação encontrou a vítima ainda com vida caída em decúbito ventral entre a plataforma e os trilhos. Imediatamente o SAMU foi acionado, gerando o protocolo de número: S20190030741. Por volta das 19h16min foi informado pelo assistente de segurança do ramal que



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

compareceu a viatura de numeração: SB 234 e em seguida, às 19h20min, constatou que a vítima estava em óbito. Às 19h35min a ambulância se retirou do sistema. Para esse atendimento, foi gerado o RAPH 30741. Às 20h36min, o assistente de segurança, relatou que compareceu ao local pelo 04º BPM, a VTR 54-7631 (UPP Mangueira) comandada pelo SD Guedes RG. 105098. O SD Guedes solicitou ao assistente de segurança do ramal, que fosse com a guarnição para a 17ª DP, a fim de testemunhar o atestado de óbito efetuado pela guarnição do CBMERJ. As 21h52min, compareceu ao local a VTR de auto remoção de cadáveres (ARC) de número: 118, que através da guia de remoção de número: 013, removeu o corpo para o IML do Centro. Por volta das 22h11min do dia 12/02/2019, o COSE informou ao CCO a conclusão da perícia e a liberação da linha para tráfego normal. Houve alteração de fidelização nas estações, tornando a linha 1 bidirecional, essas medidas resultaram em 08 supressões e 02 atrasos. Devido à estratégia operacional adotada, a segurança dos passageiros não foi afetada. A Concessionária informou a ocorrência ao CMC, via contato telefônico, às 18h20min.

Constatou que a Concessionária informou tempestivamente a ocorrência em menos de 30 (trinta) minutos, assim como também 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, destacou a inexistência até o momento de informações que infiram em descumprimento dos procedimentos estabelecidos no Regulamento Operacional da Supervia – ROS ou pelo MR-AUD 001. Também não teriam sido 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°31/2025 (117339276), a Concessionária apresentou suas Alegações Finais por meio de Carta (118076941), na qual buscou



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

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 demorado.

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 240/2025/AGETRANSP/PGA (118205455), 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.

### **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 nexo 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, 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 (117277685), a qual concluiu que a causa provável do acidente decorre de um acesso indevido à via, tendo em vista que a



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

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 onexo 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, foi cumprida, tendo em vista o comunicado às 18h20min e o início da ocorrência às 18h15min, tendo ocorrido em apenas 05 (cinco) minutos.

Em relação à apresentação de carta pela Concessionária no prazo de 48 (quarenta e oito) horas, conforme a Resolução AGETRANSP nº 09/2011, percebe-se a Concessionária enviou a carta no prazo de 48 (quarenta e oito) horas após a ocorrência por meio da Carta SPV 097-19/DAJ (16694671).

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.

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.



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

A aplicação de uma penalidade à Concessionária está vinculada à configuração de descumprimento de uma obrigação legal ou contratual por fato imputável à Concessionária. No caso em tela, **o fato relevante apurado neste processo regulatório não configurou inexecução ao Contrato de Concessão ou à Resolução da AGETRANSP. Logo, não há que se falar em responsabilidade da Concessionária pelo evento danoso ocorrido.**

Após analisar detidamente todo o contido na instrução processual, fundeado nas investigações técnicas apresentadas, bem como nas razões jurídicas, no presente caso, há de se afastar a responsabilidade objetiva da Concessionária, uma vez que não houve falha na prestação do serviço e também vislumbrada a excludente de ilicitude diante de ação de terceiros, não incidindo qualquer tipo de penalidade no caso em tela.

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 1041/2021, confirmada a culpa exclusiva da vítima para a ocorrência do incidente em análise.
2. Reconhecer o cumprimento da Concessionária SUPERVIA dos §§ 1º e 2º do Art. 1º da Resolução AGETRANSP Nº 09, com a redação dada pela na Resolução AGETRANSP Nº 21, ao apresentar a comunicação nos primeiros 30 (trinta) minutos após a ocorrência e ter protocolado dentro do prazo de 48 (quarenta e oito horas) nesta AGETRANSP o relatório da ocorrência do sinistro contendo as informações pertinentes.
3. 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**