



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-220008/000538/2021

Data de Autuação: 27/072021

Concessionária: SUPERVIA

Assunto: FATO RELEVANTE DA OPERAÇÃO – ACESSO INDEVIDO - ENTRE AS ESTAÇÕES BANGU E SENADOR CAMARÁ – RAMAL SANTA CRUZ – 05/11/2020 - BO SV9452021.

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, entre as estações Bangu e Senador Camará, no dia 05/11/2020, sendo lavrado o BO nº SV 945/2021.

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 041/2025 (118323215). A ocorrência é caracterizada por acesso indevido à via, entre as estações Senador Camará e Bangu, linha 01, no dia 05 de novembro de 2020, às 17h11min, devido a um possível atropelamento.

De acordo com as informações do histórico, aproximadamente às 17h11min, chegou ao CCO, a informação de um acesso indevido, cujo um corpo estaria localizado na via férrea, ao lado dos trilhos da linha 01, nas proximidades da Estação Senador Camará e foi solicitado que fosse feita uma vistoria no local. Sequencialmente ao recebimento da ocorrência, o CCO prontamente interrompeu o tráfego na linha 01, da Estação mencionada, redirecionando as composições com sentido bidirecional para a linha 2, entre as estações Bangu e Santíssimo, e acionou o Centro de Operações de Segurança (COSE) para as medidas de acionamento dos órgãos competentes para atendimento da vítima. Às 17h17min, o agente do COSE confirmou a ocorrência, que diante da gravidade, acionou o Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU). Às 17h40min, chegou ao ponto a Viatura de Transporte Rápido (VTR) Auto Socorro de Emergência (ASE) de



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

número: 407. Que ao constatar o óbito, a equipe ASE retirou-se do local. O Agente do Grupo de Apoio ao Cliente (GAC) do Ramal Santa Cruz — ramal correspondente a ocorrência — relatou que às 20h29min foi contatado via telefone pelo Sargento Couto, que buscava informações detalhadas sobre o fato. O Agente informou que, por tratar-se de área de altíssimo risco, o acesso à via pelos policiais não seria recomendado. Às 21h21, compareceu ao local a viatura Auto Remoção de Cadáver (ARC) número: 135, em seguida, o corpo foi removido do local e levado para o IML de Campo Grande, sob a guia de remoção número: 170. Às 21h52min do dia 05/11/2020, o COSE informou ao CCO a conclusão do atendimento. Houve alteração de fidelização nas operações, tornando a linha 2 bidirecional, essas medidas resultaram em 16 atrasos e 04 supressões. Devido à estratégia operacional adotada, a segurança dos passageiros não foi afetada. A Concessionária informou a ocorrência ao CMC, via contato telefônico, às 17h32min.

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 pelos MR-AUD 001 e MR-AUD 013. 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°32/2025 (118329517), a Concessionária apresentou suas Alegações Finais por meio de Carta (119912922), 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 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 258/2025/AGETRANSP/PGA (120075744), 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



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

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 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 (118323215), 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



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

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, foi cumprida, tendo em vista o comunicado às 17h32min e o início da ocorrência às 17h11min, tendo sido feita em 21 (vinte e um) 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 1061/2020-DJ (15564486).

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.

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



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

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. n° SV 945/2021, 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 N° 09, com a redação dada pela na Resolução AGETRANSP N° 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