



Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico e Geração de Emprego e Renda  
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 E-12/004.436/2017**

**Data de Autuação:** 01/11/2017

**Concessionária:** SUPERVIA

**Assunto:** FATO RELEVANTE DA OPERAÇÃO - ACESSO INDEVIDO A VIA DA ESTAÇÃO PENHA - RAMAL GRAMACHO EM 26/09/2017 BO SV7322017

**Relator:** Conselheiro FERNANDO MORAES

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

---

### **VOTO**

---

Trata-se de processo administrativo regulatório instaurado para apurar o fato relevante da operação da Concessionária SUPERVIA, ocorrido em 26 de setembro de 2017, decorrente de acesso indevido, na superior da estação Penha do Ramal Gramacho, na linha 2. Neste caso, a vítima tentou atravessar na frente da composição 3044x3054 acarretando seu atropelamento, o que causou a paralização do material rodante parcialmente fora da plataforma da estação Penha.

### **DA NOTA TÉCNICA DE EVIDÊNCIA DA CATRA**

Acerca do posicionamento da CATRA, é ímpar apontar os pontos cruciais da Nota Técnica CATRA nº NTEV 004/2023 (64834804). Destacou que a ocorrência é caracterizada como acesso indevido e a composição UH-638, TUEs 3044x3054 é a envolvida na ocorrência.

Relatou em sua nota técnica, que aproximadamente às 19h14min, a vítima acessou a via de forma indevida e tentou atravessar a linha 02 no momento em que o trem se aproximava, acarretando seu atropelamento. Após o choque com o trem, a vítima veio a ficar localizada abaixo do material rodante. Diante disso, imediatamente foi acionado o CBMERJ, que prestou os socorros no local e encaminhou a vítima ao Hospital Getúlio Vargas com vida.

A rede aérea de tração foi desligada de forma a desernegizar o material rodante, evitando eventual choque da vítima, o que facilitou o atendimento prestado. A linha 02 foi liberada a circulação somente após a retirada da vítima do local, aproximadamente às 19h37min. Após, às 11h57min o corpo da vítima foi retirado da linha 2 e a operação normalizada. O



Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico e Geração de Emprego e Renda  
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

acompanhante da vítima no momento do atropelamento, em depoimento na 22ª delegacia de polícia, afirmou que estavam indo em direção a plataforma da estação ferroviária Penha sozinhos por entre as vias férreas.

Informou que a Concessionária 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.

Além disso, considerando a linha afetada, os acionamentos internos e externos feitos pela Concessionária, entende-se que a estratégia operacional utilizada pela concessionária se mostrou aderente aos procedimentos operacionais vigentes.

Ainda, não foram encontradas evidências de contribuição ativa de meios, sistemas e equipamentos da Concessionária para o acidente e ainda de qualquer descumprimento dos procedimentos estabelecidos no Regulamento Operacional da SuperVia – ROS ou MR-AUD 001.

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**

Em suas alegações finais (66413468), a Concessionária destacou que a inexistência de falha na prestação de serviços, seja em relação à condução do trem, aos usuários, à correção da falha ou à manutenção periódica e preventiva da estrutura afetada, não sendo cabível a aplicação de penalidade à Supervia em razão dos fatos em análise.

Conforme apontou a Nota Técnica (64834804) do corpo técnico desta Agência, a estratégia operacional empregada pela SuperVia demonstrou conformidade com os procedimentos operacionais vigentes. Ressaltou a ausência de informações que sugeriram descumprimento dos procedimentos estabelecidos no Regulamento Operacional da SuperVia – ROS.



Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico e Geração de Emprego e Renda  
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

Salientou que dois dias após o acidente em questão, foi realizado Registro de Ocorrência na 22ª Delegacia de Polícia, sob o nº 022-06435/2017-01. No registro, foi possível notar que o declarante aduz estar presente no momento dos fatos e afirma ter acessado junto com a vítima o sistema ferroviário através da passagem subterrânea, se expondo, por deliberação própria, aos riscos inerentes à caminhada em situação irregular dentro da linha férreas.

Reafirmou, como a mencionada Nota Técnica, que não foram encontradas evidências de contribuição ativa de meios, sistemas e equipamentos da SuperVia para o acidente. Salienta-se que tal conclusão corrobora a inexistência de responsabilidade da SuperVia, haja vista que o Fato Relevante da Operação ocorreu, tão somente, em razão da culpa exclusiva da vítima.

Destacou o seu cumprimento diligente de todas as suas obrigações contratuais previstas e observou todas as normas de segurança e regularidade da prestação de serviços, evidenciando que as medidas adotadas para a segurança dos usuários do trem foram devidamente cumpridas.

Diante do exposto, busca reconhecer total ausência de responsabilidade da Concessionária pelos eventos por se tratar de excludente de responsabilidade perante a comprovação de culpa exclusiva da vítima, deixando de aplicar quaisquer penalidades contratuais em razão do evento, por isso o devido arquivamento do feito.

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

Em seu Parecer nº 17/2024/AGETRANSP/PGA (67595068), a douta Procuradoria da Agência destacou que para responsabilizar a Concessionária, que responde objetivamente pelos danos causados independente 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



Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico e Geração de Emprego e Renda  
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

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.

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



Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico e Geração de Emprego e Renda  
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 CATRA dispôs do mesmo entendimento em sua nota técnica (64834804), 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 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 que este não há registro da comunicação do fato no dia da ocorrência, conforme aponta a CATRA. Dessa forma, não há como imputar quanto a esta obrigação.

Em relação à apresentação de carta pela Concessionária no prazo de 48 (quarenta e oito) horas, conforme a Resolução AGETRANSP nº 09/2011, esta ocorreu fora do prazo, conforme atesta a nota técnica da CATRA (64834804).

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



Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico e Geração de Emprego e Renda  
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

---

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 pelo fato relevante da operação objeto do Boletim de Ocorrência AGETRANSP nº SV7322017, uma vez que ficou caracterizada a excludente de responsabilidade diante de constatação da culpa exclusiva da vítima para a sua ocorrência, como também por não visualizar neste incidente descumprimento em ao Contrato de Concessão ou à legislação vigente aplicável.
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, §2º, do supracitado dispositivo, ao apresentar Carta fora do prazo de 48 (quarenta e oito) horas.



Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico e Geração de Emprego e Renda  
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

- 
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**