



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 SEI-220008/001374/2020**

**Data de Autuação:** 07/08/2020

**Concessionária:** SUPERVIA

**Assunto:** FATO RELEVANTE DA OPERAÇÃO - ACESSO INDEVIDO A VIA FÉRREA, NA ESTAÇÃO MÉIER - RAMAL SANTA CRUZ - 10/06/2020 - BO SV8862020

**Relator:** Conselheiro FERNANDO MORAES

**Plenário Virtual de 04 a 08 de março de 2024.**

---

### **VOTO**

---

Trata-se de processo administrativo regulatório instaurado para apurar o fato relevante da operação da Concessionária SUPERVIA, ocorrido em 10 de junho de 2020, decorrente de corpo na via permanente, na linha B da estação Méier.

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

Acerca do posicionamento da CATRA, é ímpar apontar os pontos cruciais da Nota Técnica CATRA nº NTEV 011/2023 (64835291). Destacou que a ocorrência é caracterizada como acesso indevido e a composição US-154, TUE's 3044x3052 é a envolvida na ocorrência.

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 há informações que infiram em descumprimento dos procedimentos estabelecidos no Regulamento Operacional da SuperVia – ROS. Também não houve registros de desembarque autorizado no dia 10 de junho de 2020 nos bancos de dados internos, Sistema de Gestão Integrada – SGI, desta AGETRANSP, e nem de qualquer tipo de liberação ou autorização por parte da concessionária para que a vítima acidentada pudesse acessar a via 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

---

forma regular no momento em que houve o atropelamento, o que configura a ocorrência como acesso à via sem autorização.

Por fim, concluiu-se 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. Conjuntamente, não foram encontradas evidências de contribuição ativa dos meios, sistemas e equipamentos da Concessionária para o acidente e nem de que a concessionária descumpriu procedimentos previstos pelo ROS ou MR-AUD 001. Apenas comprovou-se o descumprimento da concessionária com o previsto pela Resolução AGETRANSP nº 09, com a redação dada pela Resolução AGETRANSP nº 21.

#### **DAS ALEGAÇÕES FINAIS DA CONCESSIONÁRIA**

Em suas alegações finais (65779413), 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 (64835291) 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.

Reafirmou, como a mencionada Nota Técnica, que não foram encontradas evidências de contribuição ativa de meios, sistemas e equipamentos da SuperVia para o acidente. Salientou 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 ainda 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.



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

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 administrativas à Supervia, por isso o devido arquivamento do feito.

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

Em seu Parecer nº 166/2023/AGETRANSP/PGA (65886388), 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. Assim, restaria demonstrado que o caso ora retratado consiste em nítida hipótese de culpa 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.

### **DA CONCLUSÃO DO VOTO**

A partir das manifestações do corpo técnico, depreende-se que em relação ao evento em análise 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



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

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 excluindo a responsabilidade da Concessionária. Enquanto a CATRA concluiu em mesmo sentido, no qual 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.



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

Contudo, 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 (64835291).

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, fundado 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 SV886/2020, uma



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

---

vez constatada 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, §2º, do supracitado dispositivo.
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**