

Proc. nº. 04/2022

ACÓRDÃO:

Rogério Agostinho Ribeiro de Sousa, titular da licença desportiva nº 2254 – Categoria Super 1600, veio apelar da decisão nº. 18 do Colégio de Comissários Desportivos da prova denominada “58º Mação Verde Horizonte”, realizada a 3 e 4 de Setembro de 2022, que faz parte integrante do Campeonato de Portugal de Ralicross 2022, que entendeu não dar seguimento ao incidente reportado quanto ao concorrente 146, que o Apelante considera no Apelo dever ser sancionado por condução anti desportiva, com a sanção de desqualificação, nos termos do disposto no artº 20.06.1 das Prescrições Específicas de Ralicross e Kartcross.

Inconformado com tal decisão, dela apelou o piloto supra identificado, tendo apresentado para o efeito as suas alegações de recurso e terminando as mesmas com as seguintes conclusões:

- I. O presente recurso vem interposto da decisão nº Decisão nº 18 do do Colégio de Comissários Desportivo da corrida de Ralycross categoria 1600 que se realizou em Mação, prova 58º Mação Vila Verde Horizonte, nos dias 3 e 4 de setembro de 2022 que implicitamente considerou casual o toque do carro nº 146 no carro do piloto apelante, Rogério Sousa, concorrente 105.*
- II. em causa está o embate do carro 146 no carro 105 do apelante na aproximação da primeira curva da prova, pendente para o lado esquerdo, toque aquele que se deu entre a parte da quina frontal do 146 na parte traseira (para-choques e roda esquerda traseiros) do carro 105, numa altura em que esteve atacava a curv,a posicionado à frente daquele, sem espaço interior (ou seja, o situado entre o carro do apelante e margem da pista esquerda ou interior) para o carro 146 nele se intrometer.*

- III. O piloto do carro 105 antes de ser embatido encontrava-se com a posição ganha em relação ao carro 146.
- IV. O piloto do carro 146 sabia, nem podia ignorar, fruto da larga experiência que tem como piloto de corridas:
- que não dispunha de espaço suficiente para efetuar a manobra de ultrapassagem que pretendia efetuar pela esquerda, atento o posicionamento do carro 105
 - e que só evitaria o embate neste último caso se “tirasse o pé” (desacelerasse), travasse ou guinasse ligeiramente para a sua esquerda, contrariamente ao que fez que até guinou para a direita.
- V. O piloto do carro 146 não só assim não procedeu, como mandariam as boas práticas da condução desportiva, como guinou até ligeiramente para a sua direita onde se encontrava o carro 105 no qual veio a embateu e assim era previsível em face de tal manobra.
- VI. A análise das imagens dos dois vídeos, incluindo do vídeo on board do carro do piloto 104, piloto André Sousa, conjugadas com as regras de experiência extraídas da natureza do desporto automóvel neste tipo de modalidade, evidenciam que:
- i. a posição do carro 105 estava à frente do carro 146 e com a posição ganha na abordagem à curva à esquerda;
 - ii. o carro 146 não dispunha de espaço do lado interior da pista (lado esquerdo, tomando em consideração o mesmo da curva) para se colocar sequer ao lado do carro 105. mas ainda assim o seu piloto decidiu persistir em se intrometer nesse espaço sem nada fazer para evitar o embate, bem pelo contrário, guinando até ligeiramente para a direita, indo assim de encontro ao carro 105;
 - iii. o piloto do carro 146 **foi o único piloto em prova que não evidenciou qualquer intenção em se preparar para curvar no momento do embate.**
- VII. O piloto do carro 146 agiu com dolo, na medida em que representou o embate

no carro 105 como possível conformando-se com o resultado

- VIII. *A conduta do piloto do carro 146, Joaquim Machado, revelou-se, a todos os títulos, imprudente, desleal e antidesportiva, tendo o mesmo atuado com o objetivo de tirar benefício na corrida, como efetivamente retirou, tendo com isso conseguido afastar um seu opositor de disputar a corrida e causado danos avultados na viatura do aqui apelante.*
- IX. *A lealdade e a verdade desportivas constituem valores inalienáveis do desporto justificando-se uma punição severa para os agentes desportivos que os violem.*
- X. *Ao nível da sanção de tais comportamentos a mesma deve ser proporcional ao grau de culpa do agente desportivo, havendo ainda que considerar, de entre outros elementos, as consequências da infração cometida, não deixando de considerar a prevenção geral e especial necessárias ao afastamento de tal tipo de condutas, quer em relação ao destinatário da sanção, como em relação a outros pilotos.*
- XI. *O apuramento da imputação subjetiva de um comportamento ao agente sob qualquer das modalidades da culpa afere-se em função dos factos exteriores que as revelem, **não existindo outro meio de aferir da intenção, por se tratar de um processo interno de decisão do sujeito, senão através dos atos externos que a tal nos permite alcançar.***
- XII. *Mostrando-se, como no caso sub judice, que o piloto do carro 146 agiu com dolo, tendo retirado benefício da sua conduta e causado danos elevados tanto ao nível desportivo do seu concorrente, ao afastá-lo da corrida, vedando-lhe a possibilidade de disputar pontos na classificação geral como os elevados prejuízos materiais causados no carro, afigura-se justa, proporcional e adequada a aplicação da sanção de **desqualificação da prova em causa.***
- XIII. *A decisão impugnada não aplicou como deveria, o disposto no artº 12.2.1.c) do CDI e no artº artº 20.6.1 das Prescrições Específicas de Ralycross e Kartcross.*
- XIV. *Incorreu a decisão recorrida e o CCD da corrida em erro de julgamento de facto*

e de Direito, impondo-se a revogação da decisão e a sua substituição por acórdão que condene o piloto do carro 146 na sanção da desqualificação da corrida em que participou — 58 Mação Verde Horizonte, categoria 1600 Rallycross, ocorrida nos dias 3 e 4 de setembro do corrente.

Como questão prévia, entende-se que, nos termos do disposto nos artigos 12.4.1.m e 12.4.4 do C.D.I., a desqualificação só poderia ser decidida “*depois da convocação da parte interessada para lhe permitir apresentar pessoalmente a sua defesa*”, pelo que se determinou a notificação do piloto do carro 146 (Joaquim Machado) para, querendo, apresentar a sua defesa, o que veio a fazer, alegando, no essencial, que foi o piloto do carro 105 que efetuou uma manobra antidesportiva ao “*guinar*” a viatura para cima da sua, negando que tivesse guinado para a direita, e concluindo pela manutenção da decisão do Colégio de Comissários Desportivos.

Foram juntas aos autos filmagens da corrida, além das que acompanharam a petição de Apelo, mais concretamente as gravações *on board* do carro do piloto 146, as gravações CCTV e as gravações do Drone da corrida. Não foram postas em causa as imagens juntas, ou invocada a adulteração de nenhuma das mesmas, pelo que se consideram válidos elementos de prova.

Foram ainda promovidas todas as diligências probatórias requeridas pelo Apelante, incorporando-se no processo as gravações e os documentos por si juntos, ouvindo-se as testemunhas por si arroladas e apresentadas, e ainda confrontando as testemunhas com a visualização dos vídeos em causa, conforme requerido na petição inicial.

Foi ainda ouvido o Presidente do Colégio de Comissários Desportivos, por determinação do Tribunal.

Finda a audiência, foi concedido prazo ao Apelante para que apresentasse as suas alegações, o que veio a fazer.

Isto posto;

Considera o Tribunal que o que está em causa nos presentes autos é uma mera questão de facto, que se cinge à seguinte questão: o embate ocorrido na prova deveu-se a uma manobra antidesportiva do concorrente do carro 146, que guinou para a sua direita, embatendo no carro do Apelante e provocando a sua saída de pista?

Devidamente ponderados todos os elementos probatórios constantes dos autos, é convicção do Tribunal que:

1. O Apelante iniciou a abordagem da curva antes do que seria normal, atendendo à posição em que se encontrava, no segundo lugar da segunda fila da grelha de partida.
2. A viragem à direita do carro 146 deu-se ainda na fase em que se encontrava dentro da linha delimitadora da zona de partida, a qual não chegou a pisar ou a transpor.
3. O Apelante ao virar para a esquerda, não permitiu ao concorrente 146 manter a sua trajetória, atendendo, além do mais, que estava enquadrado pelo limite da pista à sua esquerda, e pela viatura do Apelante à direita;
4. Quando o Apelante invadiu a faixa do concorrente 146, este já lá se encontrava.
5. O eixo dianteiro do concorrente 146, aquando do embate, está alinhado ou ligeiramente à frente do eixo traseiro do concorrente 105.

A convicção do Tribunal fundou-se, como ficou dito, na ponderação de todos os elementos probatórios constantes dos autos, e mais concreta e especialmente todas as imagens juntas, que traduzem de forma fidedigna e de diversos ângulos o momento do embate em causa, imagens que, repete-se, não foram postas em causa pelo Apelante, bem como as fotografias juntas com o Apelo.

Quanto aos depoimentos prestados, verifica-se que os mesmos não foram de forma a infirmar a convicção formada pelo Tribunal com a visualização das imagens. Com efeito, a testemunha Bruno José Nogueira da Silva Campos, por estar a assistir à corrida do lado exterior da curva em causa, em nada contribuiu para esclarecer as imagens que, já de si, eram claras; tendo a testemunha André Sousa, irmão do Apelante, apresentado a sua versão do sucedido enquanto concorrente da mesma prova, obviamente com uma visão do sucedido limitada pelo facto de estar ele próprio em competição e necessariamente atento igualmente à trajetória do seu próprio carro. Ambas as testemunhas mostraram conhecer as filmagens e ter formado a sua convicção igualmente pela visualização das mesmas.

Ora, considera o Tribunal, principalmente tendo em conta as imagens CCTV (15:29:56), Live Stream (2.43) e Drone (0:06), todas visualizadas em audiência por diversas vezes (e posteriormente por cada um dos julgadores), que resulta claro que foi o Apelante que invadiu a trajetória do concorrente 146, não lhe permitindo manter a mesma, numa altura em que este estava alinhado com o Apelante, o que provocou o embate. Não foi, ao contrário do que pretende o Apelante, o concorrente 146 que guinou para a direita, embatendo no Apelante e provocando a sua saída de pista.

A demonstração de tal facto, além das imagens visualizadas atrás referidas, decorre ainda das fotografias juntas, das quais ressalta o posicionamento em que as viaturas se encontravam aquando do embate, designadamente pelas marcas azuis, originadas pelo carro nº146, deixadas no carro do Apelante, na zona lateral esquerda, imediatamente à frente da roda traseira desse mesmo lado.

Por outro lado, as diversas imagens *on board* apresentadas, e devidamente analisadas pelo Tribunal ao pormenor, não são suscetíveis de pôr em causa aquilo que mostram as imagens do exterior, mais latas e com perspetiva abrangente do posicionamento dos carros em causa.

Assim, conclui-se que a decisão do Colégio de Comissários Desportivos não padece de nenhum erro de julgamento de facto ou de Direito, ao contrário do que pretende o Apelante.

DECISÃO:

Nestes termos, decide o Tribunal de Apelação Nacional da Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting negar provimento à apelação, confirmando a decisão nº 18 do Colégio de Comissários Desportivos da prova denominada “58º Mação Verde Horizonte”, realizada a 3 e 4 de Setembro de 2022, que entendeu que o toque entre os concorrentes 105 e 146 foi motivado pela trajetória adotada pelo Apelante, que não permitiu ao Piloto nº 146 ter espaço disponível entre o limite da pista e a viatura do Apelante, mantendo-se, conseqüentemente, tal Decisão.

Custas pelo Apelante, determinando-se a perda da caução, atento o estipulado no art.15.4.4 do CDI.

Lisboa, 10 de Novembro de 2022



Mariana Albuquerque Oliveira (Relatora)



Luis Paulo Relógio



José Manuel Leite