



COMISSÃO DISCIPLINAR DO S.T.J.D. / C.B.A.	
Folha Nº	67
Proc. Nº	4-2002
RUBRICA	<i>[Handwritten Signature]</i>

processo nº 04/2002

recorrente: Carlos Eduardo S. Galvão Bueno Filho – “CACÁ BUENO”

recorrida: Confederação Brasileira de Automobilismo

relator: Francisco Padilha Nesi

RELATÓRIO

O presente recurso tem por objeto obter a declaração de nulidade da decisão dos Comissários Desportivos da 7ª Etapa do Campeonato Brasileiro de “STOCK CAR V8”, realizada em 11.08.02, no Rio de Janeiro.

O recorrente foi desclassificado por “irregularidade técnica”, em decisão proferida em 22.08.02, pelos Comissários Desportivos do evento automobilístico.

Inconformado com a decisão o recorrente apresentou recurso em que, em preliminar, requereu vista da “pasta de provas” e, no mérito, requereu a produção de prova pericial e cinematográfica, bem como o pedido de rejeição da desclassificação do piloto.

O recorrente fez juntada dos documentos indispensáveis à interposição do recurso, relacionados no art. 21 do Regulamento Interno da Comissão Disciplinar do STJD e comprovou o pagamento de custas.

A recorrida apresentou suas contra-razões requerendo a improcedência do recurso afirmando que nada existe que possa alterar a decisão dos comissários de desclassificação do piloto CACÁ BUENO – Stock Car nº 00 e a Procuradoria opinou no mesmo sentido.

Defiro a produção de prova cinematográfica e testemunhal, esta na forma do art. 30 do RICD e indefiro a prova pericial com fundamento no art. 41 do RICD por ser desnecessária em vista das outras provas produzidas.

É o relatório!

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - CEP 20241-180 - Rio de Janeiro
RJ - Brasil - Tel: (021) 221-4895 - Fax: (021) 221-4531

processo nº 04/2002

recorrente: Carlos Eduardo S. Galvão Bueno Filho – “CACÁ BUENO”

recorrida: Confederação Brasileira de Automobilismo

relator: Francisco Padilha Nesi

VOTO DO RELATOR

Foram atendidos os requisitos de admissibilidade do recurso.

Rejeito a preliminar argüida ratificando o despacho do Presidente do STJD, opondo-me veementemente as afirmativas equivocadas do recorrente.

Inicialmente cabe a este membro da Comissão Disciplinar concordar com as palavras do representante da recorrida – CBA – de que o Comissário Técnico – Arnaldo Golfieri “... **não é louco, nem apresenta senilidade ...**”. Pelo contrário, os Comissários – todos eles – devem ser alvo de respeito e de profunda gratidão pelos seus esforços.

Aliás, como parêntesis, deve ser dito que nenhum dos envolvidos – pilotos, técnicos, dirigentes das entidades de automobilismo e membros do Tribunal – estão loucos, ou apresentam senilidade. E se estiverem, não temos capacidade para tal avaliação.

Por disposição do art. 16, V do Regimento Interno da Comissão Disciplinar é dever dos seus membros “**apreciar, livremente, a prova dos autos tendo em vista, sobretudo, o interesse do desporto, fundamentando, obrigatoriamente, sua decisão**”.

Cumprindo esta obrigação esta relatoria apreciou as provas apresentadas, confrontando-as aos fatos e às disposições legais.

As provas documentais trazidas aos autos, notadamente os relatórios de cronometragem e computação confirmam como corretos os dados constantes dos itens 13 a 15 do recurso.

Isto leva, de volta, aos dispositivos que ~~impõem a desclassifi-~~
cação ao final da prova – o que não ocorreu. A desclassificação ocorreu
onze dias após a data em que poderia ser decretada em evidente infringên-
cia ao CDA, tornando-se imperioso que este Tribunal faça valer a le-
gislação e rejeite a violação a ela.

O § único do art. 50 do CDA preceitua que a penalidade de
desclassificação só poderá ser aplicada “... após a convocação do inte-
ressado, de modo que ele faça o seu direito de defesa”.

Não há no Relatório dos Comissários qualquer indício de que
declararam a desclassificação após convocar o piloto e dar-lhe direito de
defesa. Também, aqui, a infringência ao CDA partiu dos Comissários.

Outro desrespeito ao CDA provém da regra do art. 58, onde
está claramente definida a obrigação dos Comissários de indicar as modi-
ficações resultantes da pena de desclassificação e, novamente, não há no
Relatório qualquer indicação dos Comissários neste sentido, o que, tam-
bém, por esta falha, desqualifica o Relatório.

Os Comissários afirmaram, no seu relatório, que houve “retra-
balho” na válvula de abastecimento, motivo ensejador da punição.

Então voltemos a leitura do CDA em suas definições, que con-
sidera “retrabalho” o “trabalho” efetuado duas ou mais vezes na mesma
peça. E não há na descrição do exame dos Comissários qualquer informa-
ção de que tenha ocorrido “trabalho” duas ou mais vezes, impondo – por
aquelas informações - a admissão a hipótese de “trabalho” (não de “retra-
balho”).

Nas definições da CDA, “trabalho” é qualquer processo que
seja efetuado sobre componente, peça, sistema ou item.

Por sua vez, a definição de componente é que trata-se da parte elementar de um sistema; peça é cada uma das partes ou elementos de um conjunto ou mecanismo; sistema é o conjunto de peças do projeto original de um **VEÍCULO**; item é o elemento de um conjunto de um sistema integrante do **VEÍCULO**.

Evidencia-se que componentes, peças, sistemas e itens estão vinculados, por definição legal, ao **VEÍCULO**, que não é o caso da válvula do tanque de reabastecimento (no art. 7º, I do CDA têm-se a definição de **VEÍCULO** que, pelo óbvio, não poderia incluir como tal o tanque de reabastecimento).

Assim sendo, um "trabalho", como definido no CDA, só pode ocorrer em componente, peça, sistema ou item de um **VEÍCULO**, que não é o caso da válvula do tanque de reabastecimento, não se podendo aplicar à esta a nomeação da ocorrência de um "trabalho" e, muito menos, por total equívoco de compreensão dos Comissários, um "retrabalho".

Reporto-me ao Anexo J – FIA, que em seu item 1.1 ao tratar de generalidades diz que toda modificação é proibida se não for expressamente autorizada pelo regulamento, mas vincula expressamente esta regra a modificações em **VEÍCULOS**. A aplicação da regra do Anexo J prende-se apenas a situações vinculadas a **VEÍCULOS**.

Em seguida, deve-se admitir a **inexistência**, tanto no CDA, quanto no Regulamento da prova, de qualquer regra controladora do tanque de reabastecimento, a não ser a obrigatoriedade de ser visto, enchido e lacrado pelos Comissários antes da prova.

Como princípio de direito temos que as penalidades devem ser aplicadas restritivamente e, mais, que o que não é proibido, é permitido, o que impulsiona a análise da questão ao princípio de direito de que não há pena sem prévia cominação legal. Neste sentido é o brocardo jurídico: **"NULLUM CRIMEN SINE LEGE ..."**.

Repita-se: não há previsão legal impedindo qualquer alteração do tanque de reabastecimento o que leva, a contrário senso, a possibilidade de serem feitas.

A única regra existente sobre o tanque de reabastecimento é a prevista no art. 11 do Regulamento da prova que impõe aos Comissários que o encham e o lacrem antes da prova.

O documento referido pelo recorrido sob o nome de “**documento normativo**”, na realidade não tem qualquer força de normatização de regras de reabastecimento. Trata-se, apenas, de uma correspondência da Associação Brasileira de Pilotos e Equipes de Stock Car relatando reunião entre a própria ABP e a Rede Globo.

Evidentemente que uma decisão de reunião entre a ABP e a Rede Globo, sem sequer a interveniência da CBA, assinada apenas por um engenheiro da ABP, não pode ser admitida como instituidora de regras para provas automobilísticas.

Ao contrário do que afirma a recorrida, de existência de conhecimento e reconhecimento àquele documento unilateral, não pode ser compreendido como normatização, mesmo porque o Estatuto da CBA, em seu art. 6º dispõe que apenas ela tem poderes de normatizar o esporte automobilístico, não a ABP, não a Rede Globo, não em documento unilateral. Sob pena da CBA renunciar ao seu direito de normatizar.

Mas, em especial atenção aos argumentos do ilustre e respeitado representante da CBA, ainda que admitíssemos a capacidade normativa daquela correspondência, vê-se que se refere ao que chama de “**bocal parte-macho**” e “**bocal parte-fêmea**”; o primeiro no tanque de reabastecimento e o segundo instalado no **VEÍCULO**.

Reveja-se, então, o relatório do Comissário que informa ter hávido modificação na “*válvula da garrafa*”, ou seja, no “*bocal parte-macho*”.

Ora, é o “*bocal parte-fêmea*” que está instalado no veículo e, admitindo a hipótese de regulamentação, volta-se às definições do CDA que vinculam a impossibilidade de alteração (retrabalho – trabalho) apenas nos **VEÍCULOS**.

A recorrida apresentou considerações sobre expressões tais como: retrabalho, trabalho, peça e sistema, sem contudo atentar para as corretas definições do CDA que, sempre, os vinculam a existência em conjunto com o **VEÍCULO**, como já apontado por este relator.

Em que pese o respeito pelo insígne Procurador da CBA e o seu opinamento de que a reunião da ABP apresentou uma **recomendação** de caráter geral que **determina regra** sobre tanque da ATL, deve esta relatoria discordar ante a evidência do equívoco de que uma **orientação** não pode **determinar regras**, no máximo, pode conduzir, guiar, levar à uma direção, mas sem obrigatoriedade. Se aquela reunião da ABP importou numa **orientação** (e este relator entende que nem isto é), não tem qualquer caráter de obrigação, pois não é uma norma da CBA. Não tem caráter impositivo.

Compete ao Conselho Técnico Desportivo Nacional “*elaborar instruções, regras e normas referentes a quaisquer aspectos da prática desportiva automobilística ...*” (art. 34 do Estatuto da CBA). Portanto, por imposição estatutária, não pode ser aceita como regra de competição aquela chamada reunião da ABP.

Dito isto devemos observar o que disseram os Comissários nos esclarecimentos prestados em seu Relatório: de que efetuaram vistoria nos tanques de reabastecimento e verificaram que a área de vazão era maior, o que torna o escoamento mais rápido. Porém não disseram os

Comissários quanto mais rápida seria esta vazão. Não disseram os Comissários a variação da dimensão maior da chamada área de vazão, fazendo supor que tratou-se não de uma vistoria técnica (porque uma desta deveria ter elementos precisos), mas apenas de uma impressão visual, que não é suficiente para ser adotada.

Ora, se os Comissários verificaram, ao final da prova, que o bocal do tanque de reabastecimento (ou como chamaram o bocal – área de vazão) era maior, poderiam e deveriam tê-lo feito por ocasião de sua obrigação de o encherem e o lacrarem.

É óbvio que se quando da obrigação de encherem e lacrarem o tanque não constataram irregularidade no bocal (ou como chamaram – área de vazão), não podem, após a prova, alegar a irregularidade que não identificaram no início e que seria de sua obrigação.

Se os Comissários não constataram antes da prova que o boca (ou área de vazão) do tanque de reabastecimento era maior e acabaram por admiti-lo, tanto que o encheram e o lacraram, não poderiam, após a prova alegar, em seus comentários, que o bocal do tanque era maior. Isto torna imprestável tal relatório.

A recorrida, no item III de suas razões, disse que a peça vistoriada “... **foi visivelmente modificada** ...”. E se foi visivelmente modificada esta visibilidade poderia e deveria ter sido constada quando do ato do recolhimento, enchimento e lacre do tanque de reabastecimento. Se os Comissários não viram a tal visível modificação, não podem, posteriormente, atribuir responsabilidade ao piloto.

Deve-se, em seguida, considerar os documentos acostados aos autos, que informam os tempos de reabastecimento do recorrente e do piloto do carro nº 17 que tiveram, como diferença a favor do carro do recorrente, diminutos 5 décimos de segundo.

Evidentemente que 5 décimos de segundo de diferença no reabastecimento não podem ser atribuídos a um reabastecimento especial e justificá-lo por uma alteração no tanque de reabastecimento.

Considere-se que os Comissários decidiram fazer verificação em tanques de reabastecimento de apenas 3 carros, ignorando, outros com tempos de reabastecimento aproximados, o que torna a tal verificação insuficiente.

Além disto tudo, apresenta-se procedente a argumentação do recorrente quanto a construção artesanal dos tanques de reabastecimento, tornando-os passíveis de estrutura e composição diferente.

Procede, também, a argumentação do recorrente pela inexistência de informações sobre como foi elaborada a vistoria no tanque de reabastecimento e equipamentos utilizados, o que, também por este ponto a caracteriza como imprecisa.

Quanto a tese da recorrida de que houve procedimento fraudulento em razão da existência de um “trabalho”, conclui-se pela impropriedade de tal afirmativa posto que a definição de “trabalho” não envolve a ocorrência de fraude.

De todo: (1) não existe regra regulamentando a utilização dos tanques de reabastecimento; (2) os Comissários violaram o prazo do CDA para imposição da punição; (3) a figura de “trabalho” não se aplica ao tanque de reabastecimento; (4) a diferença de tempo de reabastecimento entre o carro 00 e 17 afasta uma suposta vantagem excessiva; (5) os Comissários viram e lacraram previamente o tanque de reabastecimento.

Diante disto, conheço o recurso e pela fundamentação apresentada, rejeito a preliminar e, no mérito, julgo **PROCEDENTE** o recurso para revogar a decisão dos Comissários Desportivos de desclassificação do piloto CACÁ BUENO – Stock Car nº 00 – na 7ª Etapa do Campeonato

70
4-2002

Brasileiro de "STOCK CAR V8", motivo pelo qual voto no sentido de ser conferido ao piloto a classificação e a premiação alcançada naquela etapa, alterando-se toda a classificação da prova.



Francisco Padilha Nesi

Membro da Comissão Disciplinar

Relator



ACÓRDÃO

COMISSÃO DISCIPLINAR DO S.T.J.D. / C.B.A.	
Folha Nº	22
Proc. Nº	4-2002
<i>[Handwritten Signature]</i>	

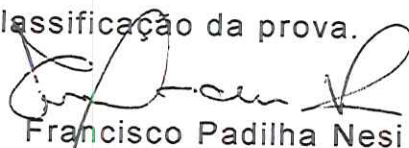
DESCCLASSIFICAÇÃO POR IRREGULARIDADE TÉCNICA. DOCUMENTO NORMATIVO NÃO HOMOLOGADO PELA CBA. AUSÊNCIA DE NORMA LEGAL APLICÁVEL PARA DESCCLASSIFICAÇÃO DO PILOTO.

O art. 7, item XXXVIII do CDA diz que "a classificação obtida pelo piloto infrator é decidida sempre ao final da prova". O art. 54 do CDA diz que a desclassificação "será imposta ao final das competições". A prova automobilística foi realizada no dia 11.08.02 e a desclassificação só ocorreu no dia 22.08.02, onze dias após. Vê-se, claramente, a infringência dos Comissários ao prazo para aplicação da penalidade. É bem verdade que o art. 120, inciso II do CDA possibilita a aplicação da punição de desclassificação após exames especializados. No entanto, tal dispositivo não pode ter sua aplicabilidade afastada do disposto no caput do artigo, que possibilita exame especializado quando for o caso de irregularidade técnica nos VEÍCULOS. Evidentemente que uma irregularidade técnica no tanque de reabastecimento não pode ser admitida como sendo uma irregularidade técnica no veículo, o que afasta a aplicabilidade do art. 120 do CDA e a possibilidade de ser diferida a decisão sobre a desclassificação para data posterior ao imediato final da competição. O § único do art. 50 do CDA preceitua que a penalidade de desclassificação só poderá ser aplicada "... após a convocação do interessado, de modo que ele faça o seu direito de defesa". Não há no Relatório dos Comissários qualquer indício de que declararam a desclassificação após convocar o piloto e dar-lhe direito de defesa. Deve-se admitir a inexistência, tanto no CDA, quanto no Regulamento da prova, de qualquer regra controladora do tanque de reabastecimento, a não ser a obrigatoriedade de ser visto, enchido e lacrado pelos Comissários antes da prova. Como princípio de direito temos que as penalidades devem ser aplicadas restritivamente e, mais, que o que não é proibido, é permitido, o que impulsiona a análise da questão ao princípio de direito de que não há pena sem prévia cominação legal. Neste sentido é o brocardo jurídico: "NULLUM CRIMEN SINE LEGE ...". A única regra existente sobre o tanque de reabastecimento é a prevista no art. 11 do Regulamento da prova que impõe aos Comissários que o encham e o

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - CEP 20241-180 - Rio de Janeiro
RJ - Brasil - Tel: (021) 221-4895 - Fax: (021) 221-4531

larem antes da prova. O documento referido pelo recorrido sob o nome de "documento normativo", na realidade não tem qualquer força de normatização de regras de reabastecimento. Trata-se, apenas, de uma correspondência da Associação Brasileira de Pilotos e Equipes de Stock Car relatando reunião entre a própria ABP e a Rede Globo. Compete ao Conselho Técnico Desportivo Nacional "elaborar instruções, regras e normas referentes a quaisquer aspectos da prática desportiva automobilística ..." (art. 34 do Estatuto da CBA). Portanto, por imposição estatutária, não pode ser aceita como regra de competição aquela chamada reunião da ABP. Deve-se considerar os documentos acostados aos autos, que informam os tempos de reabastecimento do recorrente e do piloto do carro nº 17 que tiveram, como diferença a favor do carro do recorrente, diminutos 5 décimos de segundo. Evidentemente que 5 décimos de segundo de diferença no reabastecimento não podem ser atribuídos a um reabastecimento especial e justificá-lo por uma alteração no tanque de reabastecimento. Apresenta-se procedente a argumentação do recorrente quanto a construção artesanal dos tanques de reabastecimento, tornando-os passíveis de estrutura e composição diferente. Foram exibidas fitas fonográficas e cinematográficas, examinadas peças componentes dos tanques de reabastecimento, ouvidos depoimentos acolhidos como informantes. Foi conhecido o recurso e, por unanimidade de votos, rejeitada a preliminar e dado provimento ao recurso para o fim de revogar a decisão dos comissários desportivos de desclassificação e conferida ao piloto recorrente a classificação e a premiação alcançada na 7ª etapa do Campeonato de "Stock Car V8, alterando-se a classificação da prova.



Francisco Padilha Nesi

Membro da Comissão Disciplinar

Relator