

Processo nº 01/2019-STJD

RELATÓRIO

O piloto Thiago Camilo (carro #21) apresentou recurso de **fls. 02/05** perante à Comissão Disciplinar alegando ter ouvido "muitos rumores de que sofreu uma punição, na 3ª Etapa (1ª corrida) do Campeonato Brasileiro de Stock Car 2019, motivada por suposta "queima de largada" em prova onde sagrara-se vencedor e temendo eventual "perda de 10 posições no grid de largada da próxima corrida do Campeonato (CDA), a ser realizada no Autódromo de Londrina/PR..." **requereu de plano a concessão de medida liminar** argumentando tal punição aplicada antes do julgamento de seu recurso acarretar-lhe-ia danos irreparáveis na temporada e que complementaria suas razões recursais após a disponibilização da Pasta de Provas.

Foi **deferida a medida liminar** às **fls. 16/17** e oficiado ao Presidente da CBA (**fl. 20**) para subsequente retorno à pontuação alcançada pelo resultado de pista.

Houve **pedido de reconsideração** da decisão que concedeu efeito suspensivo à punição às **fls. 28/31** apresentado pela a ilustre Procuradora Geral do STJD do Automobilismo **no que foi atendida na CD com a revogação da medida liminar - decisão de fls. 33/34** e, novamente, oficiado ao Presidente da CBA (**fl. 42**) para consequente cômputo da punição e alteração no quadro de pontuação do piloto.

Houve também a **intimação de Comissário Desportivo** que tivesse participado da apuração da infração para **oitiva** instruindo o processo bem como vinda de **imagens de câmeras on board e imagens da largada, Pasta de Provas** da 3ª Etapa do Campeonato - contendo o Regulamento Particular da Prova (Doc 01), Decisão de punição 03 (DOC 43)) e o material utilizado no **Briefing** junto aos pilotos .

Parecer da ilustre Procuradoria do Tribunal de Justiça Desportiva às **fls. 56/61** opinando pelo desprovimento do recurso do piloto.

Audiência de julgamento na CD (**fls. 73/79**), onde após produção de provas oral e audiovisual veio a nobre Comissão Disciplinar **por maioria dar provimento** ao recurso para anular a punição aplicada ao piloto do carro#21 consoante voto prevalente à **fl.79**.

A douta Procuradoria de Justiça do Superior Tribunal de Justiça Desportiva da CBA apresentou então **RECURSO VOLUNTÁRIO** de **fls.88/94** em face do acórdão de **fls. 76/80**, objetivando a manutenção daquela punição pela ocorrência de queima de largada (na modalidade lançada) quando o piloto ocupava a PolePosition no *grid*.

Ciência às partes do acórdão (**fls.86/87**) e certificação de tempestividade do recurso voluntário à **fl.96**.

Apresentação de CONTRARRAZÕES do piloto às **fls. 108/110** e sua manifestação noticiando mudanças no procedimento de largada então introduzidas pela direção de prova no que diz respeito ao posicionamento dos carros no *grid* de largada da 5ª Etapa do Campeonato (Circuito de Santa Cruz do Sul) às **fls. 113/116**.

É o que basta relatar.

RIO DE JANEIRO, 1 DE AGOSTO DE 2019

DARLENE BELLO DA SILVA
RELATORA

VOTO

Trata-se de **RECURSO VOLUNTÁRIO** da douta Procuradoria de Justiça do Superior Tribunal de Justiça Desportiva da CBA em face do acórdão proferido no processo nº 06/2019-CD (**fls. 76/80**), onde esposado entendimento no sentido de 'não ocorrência' de queima de largada por parte do Piloto THIAGO PALMIERE CAMILO (CARRO #21), ora Recorrido, objetivando portanto, reforma da decisão proferida por maioria para venha a ser mantida a aplicação da punição estipulada pelos Comissários Desportivos na 3ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Stock Car 2019.

Preliminarmente suscita o Recurso de **fls. 88/94** a inadmissibilidade do recurso originariamente trazido à CD com base no **art. 160, I do CDA** e, no mérito, pugna pela reforma do acórdão defendendo ter o recorrido queimado a largada e desse modo acertada seria a punição aplicada com acréscimo de tempo de 20 segundos ao seu tempo final vez que não houve oportunidade da penalização por *drive througt* durante a 3ª etapa (**art. 138, I c/c art. 138.3 ambos do CDA**).

Acresce o nobre Procurador estar convencido através da prova audiovisual *“que o piloto recorrido queimou a largada ao imprensar, para o canto esquerdo da pista, toda a formação da fila de largada por ele encabeçada.”*, conduta esta contrária ao que fora passado aos pilotos da prova durante o *briefing* da corrida, por fim apontando: *“...é plenamente cabível e acertada a punição aplicada pelos Comissários Desportivos em desfavor do piloto recorrido, vez que agiu com atitude antidesportiva.”*.

Quanto à Preliminar, observa-se não existir a suscitada *‘irrecorribilidade recursal’* quanto ao recurso dirigido a este Tribunal Desportivo consoante previsto no **CAPÍTULO XIX – DOS RECURSOS AOS TRIBUNAIS DESPORTIVOS, SEÇÃO II – DOS RECURSOS E DA COMISSÃO DISCIPLINAR, art. 162, verbis:**

Art. 162 – Esgotados os termos previstos no Capítulo anterior, o piloto, navegador ou equipe poderá recorrer à Comissão Disciplinar do Superior Tribunal de Justiça Desportiva - STJD, no.

Portanto a norma acima transcrita garante claramente o livre acesso recursal em matéria de defesa de direito do piloto junto ao STJD do Automobilismo quando aponta, *verbis*: ‘...*Esgotados os termos previstos no Capítulo anterior*’, ao passo que o **art. 160** do CDA trata dos recursos dirigidos a Comissários Desportivos (não ao STJD) e em situação específica regulada no capítulo anterior - **CAPÍTULO XVIII – DOS RECURSOS AOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS, SEÇÃO V – DOS RECURSOS INADMISSÍVEIS**, inciso ‘I’ (‘informes dos juízes de largada e de chegada), motivo pelo qual **rejeito a preliminar de mérito.**

Quanto ao mérito, a decisão de nº 03 constante da Pasta de Provas – pag. 29, ‘DOC 43’ aponta:

“ O piloto do carro #21 – THIAGO CAMILO, **no momento da largada está desalinhado conforme orientação passada no Briefing** dos Pilotos de forma visual (documento em anexo) e escrita (conforme DOC 02 Briefing)
Decisão: Acréscimo de 20 segundos ao tempo final da corrida 1)
Fundamento CDA 2019, art 138,IV, art 118 e art 118.1 e Regulamento Desportivo da Categoria art. 31.1”
[]....
Constatada a ausência do piloto #21 no momento de sua convocação. O mesmo deverá ser notificado através da secretaria da CBA.

O cerne da questão, portanto, diz respeito à análise de ocorrência (ou não) de queima da largada quando o piloto do carro#21, ora Recorrido ocupava a Pole Position da 1ª prova da 3ª etapa do Campeonato Brasileiro de Stock Car , penalizada a teor do **art. 138,IV, art. 118 e art. 118.1** e Regulamento Desportivo da Categoria **art. 31.1**”.
Vejam os:

Dispõem os **art. 118 , 118.1 E 138, 'IV'** do CDA :

SEÇÃO VII – DA QUEIMA DE LARGADA

Art. 118 - A queima de largada ocorre quando um piloto, sem ordem do largador, e antes que lhe seja mostrada a sinalização apropriada, avança da posição que lhe foi designada para largar.

118.1 – Nas largadas lançadas, será considerada como queima de largada o carro que se posicionar fora do alinhamento do pelotão.

118.2 – Todo piloto que tiver queimado a largada deverá receber uma das seguintes penalizações:

I - LARGADA EM GRUPO EM PROVA DISPUTADA EM CIRCUITO – passagem pelos boxes em velocidade reduzida – **Drive-Through.**

II – []

Art. 138- As penalizações em tempo serão aplicadas durante um evento, ou ao seu final, podendo ser:

IV - A notificação da penalização à equipe será efetuada através de qualquer das formas previstas pelas regulamentações desportivas, devendo ainda especificar **o nome do piloto, o número do veículo, a data, o horário e a confirmação da penalização.**

O Regulamento Desportivo da Stock Car/2019 dispõe em seu **art. 31.1:**

31.1. Poderão ser aplicadas penalizações em tempo (5, 10 ou 20 segundos) durante a prova nas paradas obrigatórias (janela) ou ao final da prova. Outras penalizações em tempo, Drive Through deverão seguir o CDA 2019..

Por sua vez o Regulamento Particular da Prova (DOC 01) aponta nas pag.s 4 e 5 da Pasta de Provas:

ARTIGO 10. LARGADA, ABERTURA/FECHAMENTO DE VOLTA E FINAL DE PROVA

Largada será estilo lançada, veículos estarão em movimento no instante em que é dada a ordem de partida. Os procedimentos de largada obedecerão ao Regulamento Desportivo e orientações adicionais poderão ocorrer no briefing.

O "Pole Positionti alinhará na posição nº 1 do grid, do lado direito da pista.

E o Briefing acrescentou :

Grid de largada, volta de apresentação: **O grid de largada será formado na reta em frente aos boxes, devendo o PolePosition se posicionar na posição 01, no lado direito, de onde deverão partir para volta de apresentação.....**

Largada: será realizada na reta: A partir da saída 'S' do miolo, **os veículos deverão estar organizados em duas filas indianas paralelas e perfeitamente alinhadas**, sendo que para o alinhamento de largada **deverá ser respeitado um espaço central de até 1 m e entre si de até 2m**

Pelo regramento acima disposto , na modalidade de largada lançada o carro que se posicionar fora do alinhamento do pelotão estará queimando a largada conforme **art. 118.1** e este alinhamento passa pelas seguintes determinações:

- do Regulamento Particular na pag. 4 :
" O Pole Position alinhará na posição nº 1 do grid, do lado direito da pista".
- do Briefing :
"O grid de largada será formado na reta em frente aos boxes, devendo o PolePosition se posicionar na posição 01, no lado direito, de onde deverão partir para volta de apresentação.....e na LARGADA "será realizada na reta A partir da saída 'S' do miolo, os veículos deverão estar organizados em duas filas indianas paralelas e perfeitamente alinhadas, sendo que para o alinhamento de largada deverá ser respeitado um espaço central de até 1 m e entre si de até 2m".
- do croquis:
esquema com posicionamento dos carros com relação a colchetes/ faixas na pista .

Se bem verdade que há bastante imprecisão na redação do *Briefing* para sua compreensão, tendo dificuldade o próprio Comissário Desportivo em elucidar se o espaço central de até um metro

seria parâmetro de intervalo máximo ou mínimo, bem como sobre o espaçamento de '2 metros entre si'. mas ao que parece entenderam que o posicionamento do piloto no momento da largada não respeitava a posição estipulada no croquis e por isso penalizado pela queima de largada.

A queima de largada acontece que a queima além e

Depreende-se da documentação acima: **a uma**, que conforme alegado pelo piloto recorrido a decisão de punição em tela foi tomada após 4(quatro) horas da largada aplicada **Comissários Desportivos**; **a duas**, a teor do croquis exemplificativo apresentado para o momento da largada aos pilotos no Briefing o **posicionamento do carro do recorrido não correspondia ao ali descrito em momento algum**, **a princípio e em tese** caracterizando hipótese de desalinhamento prevista no **118.1** (queima de largada), **a três**, esta decisão foi **tomada realmente após 4h da realização da corrida**, sem contudo ali consignar o motivo da tardia análise e da tamanha demora na aplicação da punição, o que descumpra obrigação imposta pelo **art.138.3** do CDA e **a quatro**,

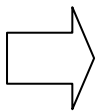
A Pasta de Provas também contém o Regulamento Interno da competição (pag.s 138/139) onde se lê na pag.138:

138.3 - A aplicação e comunicação das penalizações em tempo deverão obedecer ao que segue:

I - Sempre que não houver a possibilidade de a penalização ser aplicada durante a prova, ou que tal seja inconveniente, a critério dos Comissários Desportivos, que deverão justificar a decisão de não aplicar a penalização por tempo durante a corrida, em documento que deverá constar da Pasta de Provas, serão acrescidos 20 (vinte) segundos por penalização ao tempo final do piloto, registrado pela cronometragem. No caso de não ser possível a aplicação da penalização conforme acima, o piloto deverá ser punido na próxima etapa do mesmo campeonato, conforme segue: (grifo nosso)

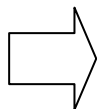
a) Se a pena inicial for advertência, o Piloto já larga advertido;

- b) *Se a pena inicial for “Drive Through”, o Piloto perderá 10 posições no Grid de largada;*
c) *Se a pena inicial for Exclusão, o Piloto será suspenso por uma prova, no mesmo campeonato.*



Da docu

Na pag 29 da Pasta de Provas o documento ‘43’
traz decisão nº 03 tomada às **16h58min** apontando como ‘FATO’:



A análise feita no VOTO proferido pelo ilustre Auditor MARCELO COELHO DE SOUZA se encontra posta de forma irrepreensível no entender dessa Relatora, motivo pelo qual passo a adotar como entendimento sobre a matéria nessa fase recursal. Vejamos, *in verbis*:

A questão objeto do feito consiste em aferir se o ato praticado pelo Recorrente constitui-se atitude antidesportiva a justificar a punição que lhe fora aplicada pelos Comissários Desportivos, de acréscimo de 05 segundos ao final da prova, bem como se estaria adequada a cominação da pena para a eventual infração.

Neste sentido, mostra-se de grande valia a análise das provas produzidas, em especial a prova de vídeo, a qual nos permite uma perfeita análise do fato. Também as oitivas produzidas se mostraram relevantes, seja pela necessária justificativa para aplicação da pena

após o encerramento da prova como também para o esclarecimento das questões técnicas que permeiam o fato.

Pois bem, certo é que o piloto Recorrente e o Terceiro Interessado chegaram à curva 07, na quinta volta da corrida, disputando a posição. Neste momento o Recorrente procedeu a ultrapassagem ao Terceiro Interessado, tendo o mesmo transitado pelos taludes existentes na parte de fora da curva e, por tais fatos, foi considerada antidesportiva a atitude do Recorrente sendo-lhe aplicada, ao final da prova, a penalidade de acréscimo de tempo.

Certo é que o CDA regula, em seu artigo 120, as regras atinentes à ultrapassagem, sendo relevante destacar a situação fática vivenciada. Conforme verifica-se da prova de vídeo produzida no momento em que se inicia a curva o piloto Recorrente já havia colocado parte de seu veículo na lateral esquerda do veículo do Terceiro Interessado, ficando com a parte de dentro da curva.

Neste sentido, o artigo 120, inciso V, do COA prevê que as curvas poderão ser "negociadas" pelos pilotos da maneira que desejarem, desde que respeitados os limites da pista.

As imagens demonstram que apesar do veículo do Recorrente já ter se posicionado na parte interna da curva e com parte do veículo na lateral do veículo do Terceiro Interessado este fez uma leve manobra para a parte interna da curva o que ocasionou o toque de ambos os carros. Em seguida os pilotos seguem disputando a posição, não se podendo ignorar que a força própria decorrente do traçado do carro acaba por forçar o caminho que foi percorrido por ambos os veículos.

*Ao meu sentir, ao perceber que havia perdido a posição o piloto Terceiro Interessado não mais negociou a curva como previsto no CDA, insistindo em disputa-la mesmo contra os efeitos da força própria e que decorrentes da curva, **o que indica a inexistência de atitude antidesportiva do Recorrente.***

*A reforçar esse posicionamento foi produzida farta prova de vídeo demonstrando o desenvolvimento da própria corrida em que diversas outras ultrapassagens ocorreram da mesma forma e no mesmo local. Ainda, foi demonstrado que logo na sequência **o próprio Terceiro Interessado procedeu de forma idêntica, com a mesma manobra de ultrapassagem e no mesmo local, com as mesmas consequências.***

Diante dessa demonstração fática de que diversas foram as ultrapassagens de forma semelhante, na mesma curva, em diversas provas, foi indagado ao Comissário Desportivo se os outros pilotos também foram punidos por tais atitudes, sendo respondido negativamente. Tal fato demonstra, no mínimo, a ausência da necessária isonomia, caso fosse de fato considerada antidesportiva a atitude do Recorrente.

Ainda, é importante ressaltar que não foi possível compreender as razões que levaram aos Comissários a não aplicar a punição durante a prova, conforme prevê o artigo 138 do CDA, eis que o incidente ocorreu na quinta volta.

Neste sentido, sequer consta dos autos as justificativas que deveriam ser apresentadas para não aplicação da penalização por tempo durante a corrida, conforme prevê o artigo 138.3, inciso I do CDA. Considerando os graves efeitos decorrentes da aplicação dessa penalidade após o término da corrida tal justificativa se demonstraria de fundamental importância.

Entretanto, considerando que pelas provas produzidas não restou demonstrada a atitude antidesportiva imputada ao Recorrente, bem como pela necessidade de se preservar a isonomia entre os competidores de qualquer desporto, entendo que é o caso de ser provido o Recurso para anular a punição aplicada ao Recorrente.

Diante de todo o acima exposto e com base nas provas produzidas, voto pelo provimento do Recurso com a anulação da penalidade aplicada ao Recorrente, eis que não restou caracterizada a atitude antidesportiva que havia motivado a punição.

*Vistos, relatados e discutidos estes autos, acordam os Auditores da Comissão Disciplinar do S.T.J.D, na conformidade dos votos e das gravações constantes dos autos, **por unanimidade de votos, conhecer do Recurso e dar-lhe provimento para anular a penalidade aplicada pelos Comissários Desportivos.***

Outrossim, no que diz respeito à autoridade absoluta dos Comissários Desportivos prevista no art. 83.10 do CDA, não ocorre a violação apontada no recurso voluntário, vez que a própria letra do dispositivo aponta 'preservado o direito de recurso previstos no presente Código' o que se realiza no âmbito desta Corte regularmente.

, cerceando estratégias que poderiam ter sido adotadas caso a punição ao piloto lhe tivesse sido comunicada com a celeridade exigida pela situação.

E no mérito o recurso não merece prosperar.

Destarte, nessa linha de raciocínio e entendendo irretocável o entendimento adotado pelo acórdão recorrido nego provimento ao RECURSO VOLUNTÁRIO.

É COMO VOTO SR. PRESIDENTE .

RIO DE JANEIRO, 1 DE AGOSTO DE 2019

DARLENE BELLO DA SILVA
RELATORA

PROCESSO N 01/2019-STJD

**RELATORA: AUDITORA DARLENE BELLO.
RECORRENTE: Procuradoria de Justiça do
Superior Tribunal de Justiça Desportiva da CBA**

**INFRAÇÃO AOS ARTIGOS 118.1 do CDA -
INOCORRÊNCIA.**