

PROCESSO DISCIPLINAR N.º: 02/2013

Arguido: NOVAPLUS – GESTÃO DESPORTIVA, LDA.
TEAM NOVA DRIVER (Licenciado N.º 1106/2013)

ACÓRDÃO

I - Na sequência dos factos ocorridos durante a prova do Campeonato de Portugal de Circuitos GT (CPCGT), ocorrida no âmbito do «61º CIRCUITO AUTOMÓVEL CAM III», realizada nos dias 14 e 15 de Setembro de 2013, no circuito Vasco Sameiro, em Braga, foi instaurado o competente processo disciplinar contra TEAM NOVADRIVER (Lic. 1106/2013). ---

II – Nomeado instrutor e, depois de ouvida a arguida e apreciados os meios de prova constantes dos presentes autos, nomeadamente, o memorando da direcção da FPAK, o relatório do Presidente do Colégio de Comissários Desportivos – CCD, o relatório do Delegado Técnico da FPAK, o relatório do observador da FPAK, os depoimentos do representante legal da Arguida e das testemunhas por ela arroladas, os Pilotos João Ramos e João Figueiredo e o mecânico Raul Esperto e os demais documentos juntos aos autos, resultaram como provados, com interesse para a decisão da causa, os seguintes factos: ---

1. Nos dias 14 e 15 de Setembro de 2013, teve lugar o 61º CIRCUITO AUTOMÓVEL CAM III, prova realizada no circuito Vasco Sameiro, em Braga; ---
2. A arguida, TEAM NOVA DRIVER, inscreveu duas viaturas na prova acima referida, nomeadamente, ---
3. A viatura nº 1, que tinha como Pilotos César Campaniço e Mikko Eskelinen, e ---

4. A viatura nº 10, que tinha como Pilotos João Ramos, João Figueiredo e Lourenço Beirão da Veiga; ---
5. A arguida esteve presente no circuito Vasco Sameiro, com os seus dois carros, na sexta-feira dia 13 de Setembro de 2013, em treinos privados; ---
6. No decurso dos treinos privados, ao longo da referida sexta-feira, os carros da equipa arguida não apresentaram qualquer problema, tendo os treinos decorrido normalmente; ---
7. No sábado, dia 14 de Setembro de 2013, o carro com o nº 1, devido a um alegado sobreaquecimento, ocorrido no decurso do treino da hora do almoço, acabou por, queimar a junta da cabeça do motor, facto que inviabilizava a participação da viatura na prova; ---
8. O carro nº 1 teve danos físicos, patenteados na mistura de óleo e água no depósito do líquido de refrigeração do motor, o que inviabilizou a sua participação na prova; -
9. Ainda no sábado, dia 14 de Setembro de 2013, cerca das 20:00 horas, a arguida realizou uma reunião em que participaram todos os membros da equipa (mecânicos, engenheiros e pilotos), tendo sido tomada a decisão da viatura com o nº 10 não alinhar na prova, face aos maus tempos que estava a realizar e ao risco de quebra do motor;
10. A decisão de não alinhar na prova foi comunicada ao Colégio de Comissários Desportivos no domingo, da parte da manhã; ---

11. Resulta dos relatórios juntos aos autos que nenhum dos elementos oficiais presentes na prova se apercebeu de qualquer anomalia nos carros da equipa arguida; ---
12. Apenas foi constatando que as viaturas da equipa arguida estavam mais lentas que o concorrente nº 14; ---
13. Na viatura nº 10 não existia qualquer anomalia mecânica que a impedisse de participar na prova; ---
14. A alegada questão do sobreaquecimento é na verdade uma falsa questão, pois as viaturas em questão dispõem de tecnologia de ponta, pelo que não se concebe que, no mínimo, não estejam equipadas com sistemas de alarme ao nível de temperatura de água/óleo, pressão de óleo, etc.; ---
15. Dai que o receio de quebra do motor devido a sobreaquecimento, não é um receio justificado, pelo que o motivo que levou à não participação na prova da viatura nº 10, terá sido outro que não o alegado na comunicação dirigida ao director de prova.

III – DOS FACTOS

1. Resulta das declarações prestadas pelo responsável pela mecânica da equipa, Sr. Raul Zêzere Esperto, que os pilotos dos dois carros se queixavam que os carros não andavam, que entravam em “safe-mode” e os tempos não apareciam.

2. Questionada a testemunha, direta e especificamente, sobre se os Pilotos de ambos os carros informaram que nos “dash board” dos mesmos aparecia a temperatura excessiva e que entravam em “safe-mode”, esta testemunha referiu que sim.
3. Posição que vinha ao encontro do que vem sustentado pela Arguida na resposta à acusação apresentada.
4. No entanto, tal posição é totalmente posta em causa pelo depoimento dos pilotos do carro nº 10, João Ramos e João Figueiredo.
5. Dos depoimentos dos referidos pilotos estes, entre o mais, referiram “... que existe muita informação disponível no interior do carro, no entanto nada de anormal aparecia...”, “... no interior do carro, a temperatura que aparecia era a habitual...”, “o carro nunca entrou em “safe-mode”, Não notaram em momento nenhum perda de rendimento acentuado e momentâneo...”
6. A única queixa que os Pilotos são unânimes em apresentar é a de que o carro estava, desde o início, com um rendimento inferior ao que seria expectável.
7. Foi também referido claramente pelos pilotos ouvidos nos autos, contrariando mais uma vez o exposto na resposta à acusação e no depoimento da testemunha Raul Esperto, que o carro nunca entrou em “safe-mode”, bem como nunca apresentou no “dash board” valores superiores aos que eram habituais, no carro e naquela pista.



8. Toda a informação relativa a alegados problemas na viatura, referidos nas declarações dos pilotos – para além da potência inferior à habitual – resulta única e exclusivamente de informação transmitida pela equipa, que os pilotos acataram como certa.
9. Na verdade, não obstante a “muita informação disponível no interior do carro”, nada de anormal apareceu no “dash board” da viatura.
10. Os pilotos do carro nº 10, João Ramos e João Figueiredo, não tiveram dúvidas em afirmar que no “dash board”, nunca foi acusado excesso de temperatura, ou apareceu qualquer outra indicação de problemas na mesma.
11. É certo que foi junta a telemetria dos carros nºs 1 e 10, a qual indicia que a temperatura da água terá atingido valores na ordem dos 120 graus. No entanto, desconhece-se os termos em que a parametrização da temperatura no gráfico da telemetria foi feita, tanto mais que, os valores apresentados, segundo os pilotos, nunca foram atingidos no “dash board”.
12. Também é verdade que ambos os Pilotos afirmaram que o carro não estava com o andamento habitual, que estaria com menos potência do que era espectável, face ao conhecimento/experiência que tinham do carro. Não obstante, essa falta de potência pode dever-se a inúmeros factores e não necessariamente ao nível do aquecimento.

13. Aliás, se a perda de potência fosse devido ao sobreaquecimento, seria até normal que os pilotos referissem que essa falta de potência se ia agravando conforme o número de voltas que davam, facto que não foi referido – referiram, isso sim, que o carro não estava com a potência habitual. ---
14. Ora, a falta de potência do motor pode resultar, como se sabe, de um sem número de factores, voluntários ou não, mas no caso do carro nº 10, confiando nas declarações dos pilotos e nomeadamente no “dash board”, não foi certamente por sobreaquecimento. ---
15. Face ao exposto, entendemos que a Arguida, por razões que se desconhecem, mas que não se prendiam com os alegados problemas de sobreaquecimento, pelo menos quanto ao carro nº 10, não quis participar na prova. ---

IV - DO DIREITO

1. A Arguida invocou, na oposição apresentada, a nulidade da acusação, por entender que a mesma se limitava a produzir “imputações genéricas, sem qualquer facto concreto que as suporte”. No entanto, da sua leitura resulta claramente que os factos ali descritos estão suficientemente individualizados e identificados, preenchendo os mesmos o tipo legal da infracção imputada à Arguida. ---
2. Da mesma maneira, também se deve referir que, com a notificação da acusação não poderão ser juntos a totalidade de elementos, nomeadamente probatórios, que fazem parte do processo disciplinar, sendo certo que este está sempre disponível para consulta, mais se estranhando neste caso, quando o representante legal da

Arguida foi ouvido em momento anterior à prolação da acusação, tendo nessa altura tido oportunidade de consultar o mesmo.

3. Pelo exposto, resulta evidente que a Arguida, ao não fazer alinhar na prova o carro nº 10, violou claramente os artigos 68º e 69º do código desportivo internacional, o que consubstancia a prática, plea mesma, de uma infracção disciplinar grave, p.p. pela alínea g) do artigo 28º do Regulamento Disciplinar, sob a epígrafe – faltas graves:

CÓDIGO DESPORTIVO INTERNACIONAL

Art. 68º – Inscrições

Pela inscrição fica firmado um contrato entre o Concorrente e a comissão organizadora (ver Art. 25). Este contrato pode ser assinado conjuntamente ou resultar de uma troca de correspondência. Obriga o Concorrente a participar na competição em que se inscreveu, salvo caso de força maior, devidamente constatado.

Obriga a comissão organizadora a cumprir perante o Concorrente, todas as condições particulares da inscrição, sob a única reserva de que o Concorrente tenha feito todos os esforços para participar lealmente na competição respectiva.

Art. 69º – Cumprimento das inscrições

Toda a contestação entre um Concorrente e a comissão organizadora relativa a uma inscrição será julgada pela autoridade desportiva que aprovou a comissão organizadora (ver Art. 25), sem prejuízo do direito de apelo quando de um Concorrente estrangeiro se tratar.

Se a contestação não puder ser julgada antes da competição em questão e se qualquer Concorrente inscrito, ou Condutor que tendo aceite conduzir nessa competição não participar na prova, será imediatamente suspenso internacionalmente (suspensão provisória da licença), a menos que deposite uma caução cujo montante será fixado em cada país pela autoridade desportiva competente.

O depósito desta caução não implica que o Concorrente ou o Condutor possam trocar essa competição por outra (ver Art. 124).

Art. 151º – Infracções aos regulamentos:

Serão consideradas infracções aos regulamentos, além dos casos previstos:

(...)

c) Todo o processo fraudulento ou manobra desleal de forma a prejudicar a sinceridade das competições ou os interesses do desporto automóvel.

REGULAMENTO DISCIPLINAR

Art 28º - (Faltas graves)

São consideradas graves, puníveis com as penas de multa ou suspensão até 1 ano as seguintes faltas:

(...)

g) Comportamento em geral incorrecto, violador da ética e correcção desportivas, dos Estatutos e Regulamentos da FPAK e do Código Desportivo Internacional da FIA, em tudo o que não estiver especialmente previsto;

(...)

A Arguida beneficia como circunstâncias atenuantes, do bom comportamento anterior. Não obstante existir no seu cadastro registo da prática de uma infracção anterior, esta ocorreu em 2007, pelo que entre a prática do facto e a presente data, já decorreram mais de seis anos. Tanto mais, se se tiver em consideração o número de provas em que participa, tanto a nível nacional como internacional, contribuindo assim para a projecção de pilotos, não só em Portugal como no estrangeiro e prestando assim serviços relevantes ao desporto automóvel nacional.

Não pode também deixar de relevar, todo o interesse e colaboração demonstrado pela Arguida no bom desenrolar do presente processo.

Assim, encontram-se reunidas um conjunto de circunstâncias atenuantes, que nos termos do Artigo 23º do Regulamento Disciplinar, devem ser levadas em consideração para uma redução extraordinária da pena a aplicar à Arguida:

Artigo 23º - Redução extraordinária da pena

Quando exista concurso de circunstâncias atenuantes de especial relevância, poderá aplicar-se excepcionalmente pena de escalão inferior, até ao limite mínimo da pena de repreensão simples, ou multa correspondente a um salário mínimo nacional mais elevado.

(...)

Face ao exposto, ponderada a gravidade dos factos, o grau de culpa e censurabilidade, entende este Conselho de Disciplina que à Arguida, TEAM NOVA DRIVER (Lic. FPAK 1106/2013, deverá ser aplicada uma pena de repreensão registada Art, 12º, nº 2 do Regulamento Disciplinar).

Custas, nos termos do art. 5º do Regulamento de Custas da FPAK, a cargo da Arguida, as quais se fixam em € 900,00.

Registe-se e notifique-se a Arguido. ---

Lisboa, 29 de Outubro de 2015

O Conselho de Disciplina

