

---

**Processo de Apelação nº 03/2026**

---

**ACÓRDÃO**

Veio o concorrente PEDRO JOSÉ SÉRGIO FERREIRA RODRIGUES apelar da Decisão nº 7 do Colégio de Comissários Desportivos (CCD) do evento Faial 1 do Troféu de Karting da Madeira, que teve lugar no dia 19 de abril de 2026, que lhe foi notificada às 18:30h do dia 19/04/2026, que decidiu pela desqualificação da Prova do piloto Afonso Pires, nº 303, por Condução Antidesportiva.

O Apelante manifestou perante o CCD a intenção de apelar pelas 19:00h do mesmo dia 19/04/2026 e apresentou as suas alegações a 23/04/2026, às 16.20h comprovando o pagamento da respetiva taxa, em conformidade com o disposto nos arts. 15.4 do CDI, pelo que se admite o Apelo.

Resumidamente, o Apelante imputa ao piloto Afonso Pires, que conduzia o veículo nº 303, comportamentos durante o aludido evento, e mais concretamente na Final 3, que, no entender do Apelante, integrariam conduta antidesportiva, reiterada e após aviso, que deverá ser sancionada com desqualificação do Evento Troféu de Karting da Madeira 2026 – Faial 1. Foi apresentada prévia reclamação nesse sentido, que conduziu à desqualificação da Final 3, explicitada na Decisão do CCD nº 7.

O Tribunal de Apelação Nacional é um Órgão colegial, dotado de autonomia técnica, funcionando como instância de recurso hierárquico das decisões do Conselho de Disciplina e demais Órgãos Federativos – cfr. art. 56º, nº1, dos Estatutos da FPAK.

Notificados os contrainteressados Catarina Teixeira, titular da licença nº PT 26/3535 e Afonso Pires, titular da licença PT 26/3534, assim como dos representantes legais deste último, para alegarem o que tiverem por conveniente sobre o pedido e seus fundamentos, veio responder a Contrainteressada Ana Catarina Pereira Teixeira, alegando no essencial:

- Ilegalidades da reclamação e das decisões – Destas ilegalidades, a existirem, deveria a contrainteressada ter reclamado ou apelado. Não o tendo feito, precluiu a faculdade de o fazer, não sendo o exercício do direito de audição como contrainteressado no âmbito de um Apelo de terceiro o local nem o momento para o fazer, pelo que este Tribunal não poderá pronunciar-se sobre as mesmas. As incoerências fácticas que são invocadas não são relevantes para a discussão em causa, sendo que não foi posta em causa a reclamação que conduziu à decisão nº 7. Efetivamente existem alguns lapsos de escrita na remissão para as normas regulamentares, sendo, no entanto, certo que o essencial dos factos e da subsunção dos mesmos ao Direito consta da decisão em causa.
- Ilegalidade da decisão do CCD nº 4 – Não foi posta em causa tal decisão, não tendo sido objeto de reclamação ou de apelo, pelo que se consolidou, devendo ser atendida.

Quanto aos factos alegados pela Contra-interessada:

- Relativamente à decisão nº 4, reitera-se que a mesma não foi posta em causa pela concorrente ou pelo piloto, motivo pelo qual deve ser atendida, não podendo aceitar-se, nesta fase, que a contrainteressada questione os factos considerados provados, ou a sanção que foi aplicada.
- Relativamente ao sucedido no âmbito da prova, e mais concretamente o que se refere à colisão que deu origem à decisão nº 7: trata-se de matéria conclusiva, não tendo sido alegado qualquer facto que constitua uma causa desculpante ou justificativa da referida manobra.

- Não se pode aceitar afirmações como a que consta da resposta, de que o piloto “mais do que qualquer outra pessoa saberia calcular corretamente o momento certo para efetuar, visto que em todas as outras nunca houve qualquer incidente ou manobras perigosas”.
- As considerações que são feitas a propósito da possibilidade de ultrapassagem do piloto 303 são totalmente conclusivas e não se encontram sustentadas, do ponto de vista deste Tribunal, nos vídeos que foram juntos à resposta ou ao Apelo.
- Quanto à reclamação junta como doc. 3, não tendo a mesma sido objeto de contestação sequer, não cabe a este Tribunal pronunciar-se sobre a mesma.
- O mesmo se diga relativamente aos demais incidentes descritos na resposta, que não foram objeto de reclamação ou apelo, pelo que não deverão ser objeto de pronúncia por este Tribunal.
- Na verdade, o que está em causa nos presentes autos é uma concreta manobra, que conduziu a um acidente em pista, sendo certo que a contrainteressada não invoca factos, repete-se, que justifiquem o sucedido, mas antes estados de alma dos pilotos e outros supostos incidentes que obviamente não poderão ser objeto de sindicância nos presentes autos.
- A contrainteressada não alega que o Piloto 321 tenha sido alvo de alguma repreensão na prova em causa, por condução antidesportiva ou por qualquer outro facto, nem demonstra que tenha reclamado ou apelado de qualquer omissão de tal facto.
- Quanto à alegação de que não teria sido comunicada a decisão nº 4 ao piloto, refira-se que a decisão consta como notificada ao concorrente e ao piloto às 14.32 do dia 19.04.2026, o que a própria contrainteressada confirma – “após a decisão foi-nos comunicado por escrito a decisão”.
- Mais uma vez, quanto à invocada irregularidade da hora aposta na decisão nº 4, não é essa decisão que está em causa no presente Apelo, que não foi posta em causa, sendo que o essencial é que foi aplicada uma repreensão e feito um alerta ao Concorrente e ao Piloto para a necessidade de conduta desportiva durante a prova – o que a contrainteressada confessa que lhe foi notificado.

- A alegada falta de conhecimentos regulamentares ou qualificações da Oficial de Prova não releva, igualmente, para o caso dos autos, na medida em que não tem sequer relação direta com o mesmo.
- Visionados os vídeos juntos aos autos pela contrainteressada, considera este Tribunal que os mesmos não justificam a manobra que conduziu à decisão nº 7 do CCD, não competindo, por outro lado, a este Tribunal a análise da integralidade das ultrapassagens e das manobras da prova em causa, que não tenham sido, repete-se, postas em causa ou alvo de sanções.

As demais invocações da Contrainteressada, embora alvo obviamente do respeito deste Tribunal, não consubstanciam factos que devam ser alvo de apreciação ou que ponham em causa o invocado no Apelo em apreciação.

Isto posto, considerando o Tribunal que os autos contêm elementos que permitem, desde já, uma decisão, elementos que se reconduzem às decisões proferidas pelo CCD e aos diversos registos de vídeo juntos, dispensa-se a inquirição das testemunhas arroladas pelo Apelante, por se considerar que tal audição não teria a virtualidade de modificar a perceção do Tribunal sobre os factos.

## **I. DA COMPETÊNCIA DO TAN**

Os Estatutos da FPAK dispõem, no seu artigo 57º, n.1, que o *“Tribunal de Apelação Nacional tem as competências definidas no Código Desportivo Internacional e no Regulamento do Tribunal de Apelação Internacional da FIA, e constitui para os Licenciados da FPAK a última instância que decide, definitivamente, qualquer diferendo surgido em território nacional, relativamente ao desporto automóvel em geral ou a uma competição em particular”*.

É, pois, este Tribunal de Apelação Nacional material e organicamente competente para apreciar o apelo interposto pelo aqui Apelante, que, conforme ficou dito, foi interposto em tempo.

## II. DA FUNDAMENTAÇÃO DO APELO:

Em face dos elementos constantes dos autos, considera-se provado o seguinte:

- i. O Apelante Pedro José Sérgio Ferreira Rodrigues participou do Evento Faial 1 do Troféu Karting da Madeira 2026, como concorrente 321, com um carro conduzido por Daniel Ferreira.
- ii. A concorrente Catarina Teixeira participou do mesmo Evento, com o carro 303, conduzido por Afonso Pires.
- iii. No âmbito da referida prova, o piloto Afonso Pires e a concorrente Catarina Pires foram alvo da decisão do CCD nº 4, proferida em 19.04.2026, entre as 14:00 e as 14:30, a qual aplicou a decisão de Repreensão por Condução Antidesportiva, tendo os mesmos sido notificados da decisão, da qual constava que ficavam alertados para a necessidade de cumprimento da conduta desportiva durante a prova.
- iv. Aquela decisão não foi impugnada.
- v. Às 18.20 do mesmo dia 19.04.2026 o CCD proferiu a decisão nº 7, aqui dada por reproduzida (documento junto à petição inicial), a qual concluiu pela Desqualificação da Prova do Piloto 303, por Condução Antidesportiva, invocando que *“tendo analisado extensivamente o assunto e ouvido o Piloto e o respetivo representante, e após visualização do vídeo enviado, o CCD consultou o Diretor de Prova que afirmou que o piloto nº 303 nunca conseguiria efetuar a curva sem bater no piloto nº 321 ou na melhor das hipóteses ir contra os pneus. O piloto nº 321 após ser ouvido, afirmou que o piloto nº 303 passou por cima do kart do mesmo magoando-o no pé direito, onde se pode verificar marcas do pneu da bota do pé direito. Foi possível confirmar esta versão através do vídeo enviado pelo concorrente nº 321 juntamente com a reclamação. Devido ao facto de o piloto nº 303 ser reincidente o CCD determinou aplicar desqualificação na Final 3, tendo sido o piloto novamente advertido para a necessidade de cumprimento da conduta desportiva durante a prova”*.
- vi. Esta decisão foi alvo do Apelo em causa nos presentes autos, no qual o Apelante termina requerendo que a decisão em causa seja substituída por outra que aplique

ao piloto nº 303 a sanção de desqualificação da totalidade do Evento Troféu de Karting da Madeira 2026 – Faial 1, com a conseqüente perda de toda e qualquer classificação e pontuação por si obtidas nos treinos cronometrados, na Final 1, na Final 2 e na Final 3.

- vii. Na final 3 da Prova em causa, e na curva antecedente à reta da meta, em forma de U, o piloto 321 circulava pela linha exterior da mesma, que é a trajetória correta para realizar a curva em segurança.
- viii. O piloto 303 abordou a mesma curva, na última volta da corrida, pelo interior, numa trajetória que, pela velocidade a que foi executada e pelo ângulo de entrada na abordagem, era inevitável que levasse a uma colisão com o piloto 321, o que sucedeu.
- ix. A colisão foi consequência direta e inevitável da trajetória seguida pelo piloto 303, que assim agiu de forma deliberada no sentido de embater no piloto 321.
- x. O kart do piloto 303 embateu na lateral do kart do piloto 321, e passou por cima do mesmo, atingindo o pé direito do piloto 321, o que foi confirmado pelo CCD.

A convicção do Tribunal baseou-se nos registos de vídeo juntos aos autos, visualizados por diversas vezes e com cuidado, nas listas de classificações e nas declarações feitas pelo Diretor de Prova transcritas na decisão apelada, e nas duas decisões do CCD – decisões nº 4 e nº 7.

Isto posto;

Dispõe o artº 3.6.2.b) do Código de Conduta da CIK – FIA sobre a condução em circuitos de Karting que *“manobras que possam interferir com outros pilotos, como mudar de direção várias vezes para defender uma posição, conduzir voluntariamente karts para além da borda da pista ou fazer outras mudanças perigosas na direção são estritamente proibidas”*.

Por outro lado, dispõe o artº 38.2 e) das Prescrições Específicas de Karting que o *“Comportamento Perigoso em Treinos ou Corrida”* pode levar à *“desqualificação ou de acordo*

com a gravidade *desqualificação do evento*”, dispendo ainda o artigo 38.2 f) que o Comportamento ou Conduta Antidesportiva pode ser sancionado com sanção a analisar pelo CCD, podendo ir até à desqualificação da prova/ evento,

Dispendo, por outro lado, o artigo 38.4 a) que a Conduta Antidesportiva pode ser sancionada com pena até à desqualificação da corrida ou prova/ evento, nomeadamente toques repetidos e intencionais a outro(s) condutor(es) após aviso prévio com bandeira de triângulos preta e branca.

Dispõe, finalmente, o artigo 18.2 e) que a Bandeira Preta e Branca dividida diagonalmente significa que o condutor praticou condução antidesportiva e poderá vir a ser penalizado em caso de reincidência.

Isto posto ainda,

Verifica-se que a manobra do piloto 303 que está sob análise, mais concretamente a abordagem que conduziu à decisão nº 7 do CCD e que levou à colisão com o piloto 321, tal como resulta dos factos dados como provados, foi uma manobra objetivamente perigosa, que consubstancia manobra estritamente proibida de acordo com o Código de Conduta aplicável.

E nem poderia ser de outra forma – a manobra em causa é objetivamente suscetível de provocar, além de elevados danos no veículo do outro concorrente, graves consequências a nível da sua integridade física, porquanto leva a que o outro piloto seja atingido diretamente pelo kart do concorrente, a uma velocidade elevada e com uma trajetória impossível de assegurar que não embata diretamente no outro concorrente.

Tal manobra é, do ponto de vista deste Tribunal, totalmente inadmissível, e deve ser sancionada como perigosa e antidesportiva, tal como fez o CCD na Apelada decisão nº 7.

E não se diga, como pretende a contrainteressada, que o piloto em causa saberia calcular, melhor do que ninguém, o momento certo para fazer a ultrapassagem.

Não saberia, como não soube, de tal forma que o seu veículo passou por cima do kart do concorrente 321, numa manobra de altíssimo perigo para o mesmo e para o próprio concorrente 303, diga-se em abono da verdade.

Uma coisa é disputar uma posição na corrida, outra coisa – bem diferente - é dirigir o veículo contra outro concorrente, sem outro resultado previsível que não fosse a colisão. Não pode deixar de se concordar com o Apelante quando mesmo refere que este tipo de manobras é especialmente censurável no contexto competitivo como o do Karting, onde a segurança dos pilotos depende do cumprimento de regras de conduta em pista,

Trata-se de uma modalidade que abrange muitos jovens pilotos, pelo que devem ser especialmente alertados para a perigosidade de determinado tipo de manobras, que não podem ser admissíveis em qualquer contexto. Muito menos reiteradamente, e depois de terem ocorrido avisos para a condução antidesportiva que estava a ser praticada.

Tudo aquilo que o desporto não deve motivar, não deve aceitar, não deve e não pode admitir.

Assente que está a condução perigosa e antidesportiva da parte do piloto nº 303, importa analisar se assiste razão ao concorrente 321, aqui Apelante, quando requer que lhe seja aplicada pena mais gravosa.

Conforme se referiu, dispõe o artigo 38.4 a) que a Conduta Antidesportiva pode ser sancionada com pena até à desqualificação da corrida ou prova/ evento, nomeadamente toques repetidos e intencionais a outro(s) condutor(es) após aviso prévio com bandeira de triângulos preta e branca, dispoendo ainda o artigo 38.2 e) das Prescrições Específicas de Karting que o Comportamento Perigoso em Treinos ou Corrida pode levar à desqualificação ou de acordo com a gravidade desqualificação do evento, e o artigo 38.2 f) que o Comportamento ou Conduta Antidesportiva pode ser sancionado com sanção a analisar pelo CCD, podendo ir até à desqualificação da prova/ evento igualmente.

Ora, é entendimento deste Tribunal que a sanção de repreensão por conduta antidesportiva aplicada no mesmo dia, previamente à decisão apelada, com o alerta para a necessidade de cumprimento de conduta desportiva durante a prova constitui circunstância equivalente à bandeira preta e branca que alerta para condução antidesportiva.

Por outro lado, a gravidade da infração em causa, conforme ficou referido, justifica igualmente, no entender do Tribunal, a pena mais gravosa de desqualificação do Evento, nos termos dos artigos 38.2 e) e f) e 38.4 a).

### **III. DECISÃO:**

Pelo exposto, decidem os membros deste Tribunal de Apelação Nacional:

- a) Julgar procedente o presente Recurso de Apelação interposto por PEDRO JOSÉ SÉRGIO FERREIRA RODRIGUES e, em consequência, revoga-se a decisão recorrida e determina-se a desqualificação do piloto 303 do Evento Faial 1 do Troféu de Karting da Madeira 2026, ordenando-se a retificação das classificações e da tabela de classificação em conformidade, nos termos e com os fundamentos acima expostos, com as demais consequências.**

- b) Sem custas, determinando-se a devolução da caução ao Apelante, nos termos do disposto no artigo 15.5.5 do CDI..

Registe-se e Notifique-se esta decisão ao Apelante, à Contrainteressada Ana Catarina Pereira Teixeira e ao Piloto Afonso Pires, na pessoa dos seus representantes legais, bem como ao Colégio de Comissários Desportivos da prova em questão.

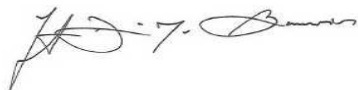
Porto, 21 de Maio de 2026



Mariana Albuquerque Oliveira (Relatora)



Tiago Cardoso da Silva



Diogo Barreiros