

RESOLUCIONES T.N.A. y D.

Ponentes: D. Javier Sanz
D. Eduardo Álvarez

LAS FORMALIDADES EN UNA SANCIÓN DE EXCLUSIÓN

Tener en cuenta que de una amonestación verbal no queda constancia de ella. En caso de preavisos desde Dirección de Carrera se puede pedir informe al Director de Carrera.

Cualquier amonestación debería quedar reflejada de alguna manera para luego poder demostrar una reincidencia y sustentar una posible mayor sanción futura.

La importancia de fundamentar bien una sanción de exclusión por parte de CC.DD.

Si la sanción de exclusión se fundamenta, en parte, en infracciones reincidentes es imprescindible que todas esas conductas antideportivas figuren en la argumentación de la decisión final de la sanción de exclusión.

Tener presente la gravedad de la exclusión y lo que implica.

LA APLICACIÓN DE LA SANCIÓN DE EXCLUSIÓN:

Se insta a los Directores de Carrera y Competición a vigilar y sancionar los cambios de dirección; poniendo especial atención en las salidas.

No existe unanimidad en la sala con la decisión de exclusión una vez visto el primer video.

Después del visionado del segundo video de las cámaras de TV, la decisión de exclusión parece mucho más clara.

LOS PLAZOS DE TIEMPO PARA ACTUAR DE OFICIO

LA NECESIDAD DE QUE EXISTA UN INFORME DE PUESTO

NO HABER SOLICITADO LA COMPARECENCIA DE UN TESTIGO

El Colegio de Comisarios Deportivos tiene potestad de iniciar una actuación de oficio.

Hay que argumentarla.

Importante disponer de un informe.

Es recomendable la comparecencia de testimonios para sustentar la argumentación.

Hay que tener en cuenta que el plazo para iniciar actuaciones de oficio es de 30' desde que el Director de Carrera firma la clasificación.

Es importante avisar al/los pilotos y equipo afectado durante estos 30' para evitar que se vayan del Circuito.



LA AUSENCIA DE COMISARIOS TÉCNICOS HASTA EL FINAL DEL PROCEDIMIENTO

LA FALTA DE PRECINTAJE DE LAS PIEZAS OBJETO DE APELACION

Hay que ajustarse al reglamento y resaltar la importancia de la comunicación permanente entre los Comisarios Técnicos y los Comisarios Deportivos.



EL TRASLADO DE LAS DECISIONES DE UN COLEGIO DE CC.DD. A OTRO DISTINTO.

No se pueden transferir las competencias de un Colegio de CC.DD. a otro. Esta fue la base de la aceptación de la apelación por parte del tribunal.

Tener presente lo que se firma; aunque el presidente del colegio de CC.DD. sea un experimentado y respetado oficial permanente del campeonato, hay que saber lo que implica y a lo que afecta.

El Colegio de una prueba es el único que puede tomar decisiones respecto a esa prueba.



LA FIABILIDAD DE LOS PROCEDIMIENTOS DE MARCAJE DE ELEMENTOS TÉCNICOS

La necesidad de disponer y reclamar los medios necesarios desde el principio de la temporada para poder realizar el trabajo.



MODIFICACIONES EN LAS PRESCRIPCIONES COMUNES DE C.C.T.C. DE ESPAÑA

Ponente: D. Ignacio Martín

ART. 18.5 VERIFICACIONES. NORMAS PARA LOS COMISARIOS TÉCNICOS

18.5 G)

Se modifica el Art. Como sigue:

*Se recomienda a los Comisarios Técnicos no detenerse ante la primera irregularidad técnica encontrada, **incluso si ésta, por sí misma, es suficiente para la exclusión.***

*Si en el caso de una verificación de oficio o como consecuencia de una reclamación, fuera encontrada una irregularidad en alguna pieza que no fuera objeto de la misma, los Comisarios Técnicos deberán tenerla en cuenta en la emisión del ~~juicio~~ **informe** sobre la regularidad del vehículo.*

No se aprueba la modificación del párrafo:

*Se recomienda a los Comisarios Técnicos no detenerse ante la primera irregularidad técnica **descubierta**, , **incluso si la misma es motivo suficiente para la declaración de no conformidad del vehículo, haciendo constar en su informe todas aquellas que en la verificación realizada hayan encontrado.***

*Si en el caso de una verificación dispuesta de oficio o como consecuencia de una reclamación, fuera encontrada una irregularidad en alguna pieza que no fuera objeto de la misma, los Comisarios Técnicos deberán **emitir dos informes, uno sobre los aspectos concretos de la reclamación y otro por el resto de irregularidades detectadas.***

Si se encuentran irregularidades en un elemento del vehículo no previsto de verificación, se debe notificar a CC.DD. de este hecho y el colegio ya tomará las decisiones oportunas.

Hay que separar el procedimiento de reclamación y el descubrimiento de una irregularidad no prevista en la verificación prevista.

Los CC.DD. deben sancionar conforme lo reflejado en el reglamento.



LOS JUECES DE HECHO

Ponente: D. Germán Morales

LOS JUECES DE HECHO

Un oficial con licencia de comisario de ruta puede figurar como juez de hecho; se entiende que un oficial nombrado juez de hecho es especialista y reúne los conocimientos necesarios para juzgar los hechos para los que ha sido designado.

El informe de un juez de hecho es definitivo, el informe de otro oficial no nombrado como juez de hecho no tiene ese carácter definitivo. En ambos casos los CC.DD. pueden estudiar dichos informes y juzgarlos.

LA EXCLUSIÓN DEL MEETING: SU CARÁCTER RETROACTIVO

Ponente: D. Benigno Turnes de la Infanta

LA EXCLUSIÓN DEL MEETING: SU CARÁCTER RETROACTIVO

¿Debe el Colegio modificar todas las clasificaciones (entrenamientos, mangas, carreras) con carácter retroactivo, cuando pronuncia la exclusión del meeting?

Y si ya consideró definitivas las clasificaciones anteriores, entrenos, mangas.... ¿?

La exclusión afecta a todo el meeting.

En el Autocros se propone aplicar el procedimiento de creación de la parrilla del Reglamento de Circuitos que configura la segunda carrera respecto a la clasificación provisional de la 1^a.

LA TARDANZA EN COMPARECER ANTE LOS COMISARIOS DEPORTIVOS

Ponentes: D. Jaime Enseñat



LA TARDANZA DE LOS CONCURSANTES / PILOTOS EN COMPARECER ANTE EL COLEGIO DE CC.DD. CUANDO SON CONVOCADOS

Qué margen de tiempo se debiera dar ¿?

En la notificación de la citación figurará el tiempo que tiene el piloto para comparecer delante los CC.DD.

EL PLAZO DE APELACIÓN Y SU INTERFERENCIA EN EL HORARIO DEL MEETING

Ponente: D. Eduardo Álvarez

¿EL PLAZO DE APELACIÓN DE UN CONCURSANTE, PUEDE INTERFERIR EN EL HORARIO GENERAL DEL MEETING?

Caso Karting Zuera + Camiones Jarama.

¿Se debe atrasar el horario del meeting para respetar los plazos de interposición de la intención de apelar?

Debería controlarse que no se pueda dar este hecho en el momento de confeccionar los horarios.

Preguntar y aceptar la intención de apelar o no por parte del concursante mediante un escrito del mismo.

De todas formas hay que tener en cuenta que:

El plazo de una hora para presentar la apelación es un plazo máximo. Los horarios están publicados y son del conocimiento del concursante. El concursante debería saber el tiempo que tiene o no para apelar teniendo en cuentas los dos puntos anteriores.

EL PLAZO PARA NOTIFICAR LA INTENCIÓN DE APELAR. REGLAMENTACIÓN. CASOS ESPECIALES.

Según el art. 182 del CDI, todo concursante tendrá derecho a apelar. En tal caso deberá notificar a los Comisarios Deportivos, bajo pena de pérdida de su derecho, por escrito y en la hora siguiente a su publicación (debemos entender a la firma de la notificación de la Decisión al Concursante) su intención de apelar.

En algunas disciplinas, por sus Programa Horarios, el espacio temporal que existe para notificar la intención de apelar no presenta problemas. En cambio en otras disciplinas, por la particularidad de sus Reglamentos, Programas Horarios y/o cantidad de participantes surgen algunos posibles problemas.

En este sentido podría darse el caso que, una vez terminada una clasificatoria o carrera y tramitados uno o más expedientes derivados de las mismas, la finalización del plazo para presentar una intención de apelar podría finalizar con posterioridad al inicio del procedimiento de una posterior clasificatoria o carrera afectada por Decisiones derivadas de los expedientes comentados.

Al respecto debemos tener presente que:

- Todo concursante inscrito conoce las especificidades de la disciplina, los Reglamentos y los Horarios del meeting.
- Aunque los horarios previstos entre la finalización de una clasificatoria o carrera puedan prever más de una hora con otras posteriores de la misma categoría, puede darse el caso que por el volumen de expedientes a analizar por los Comisarios Deportivos o por la particular dificultad en la tramitación de un expediente el plazo para presentar una eventual intención de apelar, frente a una Decisión de los CCDD, finalice con posterioridad al inicio de la siguientes clasificatorias o carreras.

Llegados a este punto, desde la perspectiva del CDI, podríamos interpretar que el plazo de 1 hora es un plazo máximo y que por tanto, vista una especial situación, los CCDD, podrían comentar al concursante afectado que debería notificar la intención de apelar con la máxima premura posible, o dándole una limite temporal, para que la misma pueda producir los efectos oportunos.



En este mismo sentido y para mayor soporte legal, creo, que podríamos defender esta posibilidad si analizamos la normativa deportiva general Española, la cual regula claramente una serie de aspectos:

El art. 82 de la Ley del Deporte y el art. 33 del Reglamento de Disciplina Deportiva, establece claramente los siguientes aspectos:

- A. El procedimiento para la imposición de sanciones por la infracción de las reglas del juego o de la competición deberá asegurar el normal desarrollo de la competición. Por lo que el orden establecido en la competición por los horarios no debería alterarse.
- B. Deberá garantizarse el trámite de audiencia a los interesados. En este caso en la práctica habitual este derecho se garantiza totalmente.
- C. Deberá garantizarse el derecho al recurso. Hecho que no quedaría conculcado ni negado en modo alguno ya que, el recurso (Apelación) podría formularse con el tiempo suficiente y realizando las alegaciones que estimasen oportunas, y únicamente deberían notificar la intención de apelar con menos tiempo del establecido en el CDI, pero siempre tendrían la posibilidad de notificarlo, por tanto este derecho en cuanto a su concepto no sería negado.

Teniendo estos elementos de valoración, podríamos afirmar que el concursante conoce todos los reglamentos y horarios aplicables, es conecedor del expediente y de la decisión, por lo que debería decidir en el tiempo que materialmente exista, si presenta o no la intención de apelar. En el caso que nos ocupa, debemos entender que el normal desarrollo de la competición no puede perturbarse, y que debe garantizarse el trámite de audiencia antes de sancionar (hecho que se respeta siempre en nuestra disciplina) y una vez que se le ha notificado la decisión debe tener derecho al recurso, posibilidad que de modo alguno tampoco se conculca por el hecho que desde el momento que se le notifica la decisión puede presentar la notificación de la intención de apelar hasta el momento que se le haya comunicado o que a la práctica pueda notificarlo.

Este razonamiento parece totalmente ajustado a la legalidad existente, pero ahondando más en el tema podríamos incluso analizar un posible conflicto entre derechos o intereses, su ponderación y su prevalencia. Es decir, en este sentido podríamos decir que el derecho a ejercer la posibilidad de notificar la intención de apelar más allá del espacio temporal estrictamente necesario para realizarla (el menos posible, o el indicado por los CCDD), no sería prevalente por encima del mantenimiento del normal desarrollo de la competición.



Por tanto, la conclusión podría ser que una vez que el concursante haya tenido el derecho a presentar la intención de apelar (una vez le hayan comunicado la Decisión), podríamos considerar que ha podido ejercitar el derecho de una forma real y efectiva, y a partir de este momento, prevalecería el "timing" y desarrollo previstos, por lo que deberían respetarse los horarios establecidos.

LA VERIFICACION DE UN VEHÍCULO DETECTADO COMO NO CONFORME. CASOS ESPECIALES.

PROCEDIMIENTO A SEGUIR

Ponente: D. David Domingo

VERIFICACIONES COMO CONSECUENCIA DE UNA RECLAMACIÓN. IRREGULARIDADES DETECTADAS EN ELEMENTOS QUE NO FUERAN OBJETO DE LA RECLAMACIÓN.

Los Concursantes pueden presentar una Reclamación contra la no conformidad de los vehículos con los Reglamentos que los rigen, durante un plazo de 30 minutos desde la publicación de la clasificación de la competición, según establece el art. 174.d del CDI.

En este caso los CCDD deberían iniciar un expediente indicando al concursante reclamado que se ha presentado una reclamación en su contra y ordenando a los CCTT que realicen las operaciones necesarias para verificar los elementos indicados en la reclamación.

Una vez realizada la verificación y emitido el correspondiente informe por parte de los CCTT, los CCDD decidirán, en cuanto al objeto del expediente se refiere, estimar la reclamación fundada y sancionar (previa comparecencia y estudio de las alegaciones del reclamado) retornando la caución al reclamante o desestimar la reclamación presentada (por no tener fundamento) en base a lo indicado y solicitado en la reclamación, con la pérdida de la correspondiente caución.

Los pasos de este proceso quedan bien claros, pero podría darse el caso que durante la verificación para comprobar la conformidad de los elementos técnicos identificados en la reclamación, los CCTT detectasen una irregularidad en otro elemento.

Según el art. 18.5.g de las Prescripciones Comunes: "... en el caso de una verificación de Oficio o como consecuencia de una Reclamación, fuera encontrada una irregularidad en alguna pieza que no fuera objeto de la misma, los Comisarios Técnicos deberán tenerla en cuenta en la emisión del juicio sobre la regularidad del vehículo ..."

¿Cómo debería actuarse? Se propone el siguiente procedimiento:

- Si los elementos identificados en la Reclamación, una vez verificados, son conformes, debería resolverse la reclamación desestimándola por carecer de fundamento y no devolviendo la caución, en aplicación de los arts. 172 y 179 del CDI (Contra esta decisión podría interponerse apelación).

- En cuanto a la posible irregularidad detectada por los CCTT y así identificada en el informe (según debería realizarse en aplicación del art. 18.5.g de las PPCC), los CCDD deberían abrir un expediente de oficio a raíz de haber tenido conocimiento de posibles anomalías técnicas y por tanto que un vehículo pudiera ser no conforme a la normativa (art. 18.3.2.e de la PPCC). En este caso se tomaría una decisión de elementos a verificar de oficio sobre el vehículo en cuestión y se remitiría a los CCTT para que procedieran a la verificación oportuna.
- Una vez recibido el informe técnico, se citaría al concursante afectado, para que en la correspondiente comparecencia alegase cuanto estimara oportuno.
- Finalmente los CCDD deberían decidir en un sentido u otro, y en el caso que los elementos no fuesen conformes, sancionar al concursante afectado (igualmente contra esta decisión podría interponerse apelación)

VERIFICACIÓN DE UN VEHÍCULO QUE NO ESTÁ IDENTIFICADO EN LA DECISIÓN DE VERIFICACIONES DE OFICIO FINALES Y SOBRE EL QUE EXISTE INFORMACIÓN QUE PUEDE SER NO CONFORME. POSIBILIDADES DE VERIFICACIÓN Y PROCEDIMIENTO.

En el caso que se detectase por parte de los CCTT que un vehículo puede ser no conforme con los Reglamentos, pero que no consta en la Decisión de vehículos y elementos a verificar, estos (los CCTT) deberán informar a los CCDD de este hecho. En este momento, los CCDD podrán acordar una Decisión de elementos a verificar sobre el vehículo en cuestión.

En este caso, los CCDD deberían abrir un expediente de oficio a raíz de haber tenido conocimiento de posibles anomalías técnicas y por tanto que un vehículo pudiera ser no conforme a la normativa (art. 18.3.2.e de la PPCC). Como se ha comentado anteriormente, en el caso que lo estimasen oportuno, los CCDD acordarían una Decisión de elementos a verificar de oficio sobre el vehículo en cuestión y se remitiría a los CCTT para que procedieran a la verificación oportuna.

Una cuestión importante sería el plazo temporal de que se dispone para iniciar correctamente este procedimiento. Como norma general podríamos establecer que el tiempo máximo vendría establecido por el momento en el que se produce la notificación al Concursante afectado de la nueva verificación. En todo caso ese momento (notificación de la verificación) debería ser anterior a la apertura del Parque Cerrado de los entrenamientos, clasificatorias o carreras. En el caso que fuera posterior, el Parque Cerrado ya estaría abierto y por tanto los vehículos liberados.

Una vez recibido el informe realizado por los CCTT, los CCDD citarían al concursante afectado, para que en la correspondiente comparecencia alegase cuanto estimara oportuno.

Finalmente los CCDD deberían decidir, y en el caso que los elementos no fuesen conformes (según Informe Técnico), sancionar al concursante afectado, el cual, en el caso de estimarlo conveniente, podría notificar la Intención de Apelar y posteriormente realizar el escrito de Apelación.



Resumiendo podríamos considerar que en el caso que los CCTT detectasen unas posibles anomalías sobre un vehículo que no ha sido identificado en la Decisión de vehículos y elementos a verificar, antes de realizar cualquier tipo de verificación, deberían comunicarlo a los CCDD, y estos en su caso, acordar un Decisión de elementos a verificar sobre el vehículo en cuestión (en virtud del art. 18.3.2.e de las PPCC), que debería notificarse antes de la apertura de Parque Cerrado para que pueda proseguir el procedimiento normal de verificación y tramitación del expediente.

LA NO NOTIFICACIÓN POR ESCRITO DE UNA SANCIÓN DIRECTA

Ponente: D. Juan Luis Ubiña



LA NO NOTIFICACIÓN POR ESCRITO DE UNA SANCIÓN DIRECTA

Se propone suprimir la notificación de la notificación escrita cuando se aplique una sanción directa.

No se aprueba.

Se ha de notificar SIEMPRE.

LA RELACIÓN ENTRE COMISARIOS DEPORTIVOS Y EL DELEGADO TÉCNICO

Ponente: D. Juan Luis Ubiña

LA RELACIÓN ENTRE EL COLEGIO DE CC.DD. Y EL DELEGADO TÉCNICO

Importancia de estar bien comunicados.

La comisión técnica presentará una propuesta para mejorar esa relación y comunicación entre las dos partes.

EL DELEGADO TÉCNICO Y SU EQUIPO DE COMISARIOS TÉCNICOS

Ponente: D. Juan Luis Ubiña



EL PAPEL FUNDAMENTAL Y LA AUTORIDAD QUE DEBE EJERCER EL DELEGADO TÉCNICO SOBRE EL RESTO DE COMISARIOS TÉCNICOS QUE ACTÚAN BAJO SUS ÓRDENES

Caso MINI: Valencia + Albacete

Dejar patente la dificultad que se encuentra un Delegado Técnico en campeonatos mono-marcas, y la importancia de hacer prevalecer la autoridad y figura del Delegado Técnico.

¿LA BANDERA DE PREAVISO: DEBE IR APAREJADA CON UNA SANCIÓN?

Ponentes: D. Juan Andrés Fernández
D. Benigno Turnes



¿CUANDO SE MUESTRA UNA BANDERA DE PREAVISO A UN PILOTO SE LE DEBE APLICAR TAMBIÉN UNA SANCIÓN?

En base a la nueva redacción en el reglamento de Karting, referente a la bandera de preaviso, queda claro que se trata de una bandera de advertencia que luego puede tener consecuencias a criterio de los comisarios deportivos.

EL CONTROL ANTI-DOPING Y LAS CLASIFICACIONES

Ponente: D. Germán Morales

EL CONTROL ANTI-DOPING Y COMO AFECTA A LAS CLASIFICACIONES

ART. 40.- CLASIFICACIÓN R.G.V.C.

40.6. En caso de haberse presentado una intención de Apelación, o de estar pendiente del resultado de un análisis antidoping, etc., la parte de la clasificación afectada mantendrá su carácter provisional hasta la resolución definitiva. En este caso los Comisarios Deportivos firmarán la Clasificación Oficial, haciendo mención en la misma de qué parte está afectada y cual es el motivo de la provisionalidad.

Hay que aclarar con la Comisión Médica que los controles médicos se realicen realmente fuera de competición.

Se modificará la redacción del Art. 40.6

LAS ACLARACIONES Y/O RECTIFICACIONES DE LAS RESOLUCIONES DE LOS COMISARIOS DEPORTIVOS

Ponente: D. Eduardo Álvarez

LAS ACLARACIONES Y/O RECTIFICACIONES DE LAS RESOLUCIONES DE LOS COMISARIOS DEPORTIVOS

Se propone incluir en las P.C.C.C.T.E. el siguiente texto:

Los Colegios de Comisarios Deportivos sin variar las resoluciones que pronuncien después de ser firmadas, pueden aclarar, no obstante, algún concepto que hubiera quedado confuso o rectificar cualquier error material que hubiese sido advertido.

Las aclaraciones a las resoluciones, podrán hacerse de oficio dentro de los dos días siguientes al de la publicación de la resolución. Si es por petición de parte, deberán ser resueltas por el Colegio de Comisarios Deportivos en plazo no superior a las cuarenta y ocho horas desde la solicitud de la aclaración.

Los errores materiales manifiestos y los aritméticos en que el que incurran las resoluciones de los Comisarios Deportivos podrán ser rectificadas en cualquier momento, una vez que hayan sido advertidos, ya sea de oficio o a instancia de parte.



EL PROTOCOLO DE SEGURIDAD PARA OFICIALES

Ponente: D. Arturo Fernández



EL PROTOCOLO DE SEGURIDAD PARA LOS OFICIALES

Diapositiva 1

PROTOCOLO DE SEGURIDAD OFICIALES DE AUTOMOVILISMO



PROTOCOLO DE SEGURIDAD PARA OFICIALES

Diapositiva 2

0.- INTRODUCCION

Como complemento de los diferentes Protocolos de Seguridad editados para cada especialidad automovilística, este Protocolo pretende recoger aspectos relacionados con la seguridad de los oficiales de una prueba, desde el mismo momento que dicho oficial conoce su nombramiento para un meeting, hasta que termina la prueba



PROTOCOLO DE SEGURIDAD PARA OFICIALES

Diapositiva 3

1.- LA LICENCIA

Todo oficial que vaya a actuar en una prueba automovilística deberá estar en posesión de una licencia válida y en curso.

El seguro de la licencia, comprende el desplazamiento *in itinere*: del domicilio a la prueba y el regreso.

Todo Oficial se asegurará que en caso de algún percance durante el ejercicio de su cargo durante la prueba, estará totalmente amparado por el seguro de su licencia.


Todo Oficial deberá asegurarse que la licencia que tiene, le faculta para ocupar el cargo para el que ha sido nombrado.

P.ej.: Con una licencia de Cronometrador (OB) no podrá desempeñar el cargo de Comisario Deportivo (CD).



PROTOCOLO DE SEGURIDAD PARA OFICIALES

Diapositiva 4

 AMBITO DE ACTUACION LICENCIAS RFEDA		
LICENCIA	SIGLAS	AMBITO DE ACTUACION
COMISARIO DEPORTIVO	CD	Comisario Deportivo Comisario Deportivo Oyente Relación con los Participantes Jefe de Tramo Jefe de Puesto Jefe de Parque Comisario de Ruta / Señalador
DIRECTOR DE CARRERA	DC	Director de Carrera Director de Carrera Adjunto Responsable de Seguridad Relación con los Participantes Jefe de Tramo Jefe de Puesto Jefe de Parque Comisario de Ruta / Señalador
SECRETARIO DE CARRERA	SC	Secretario de Carrera Secretario de Carrera Adjunto Responsable de Seguridad Relación con los Participantes Jefe de Tramo Jefe de Puesto Jefe de Parque Comisario de Ruta / Señalador
JEFE DE AREA	JDA	Jefe de Tramo Jefe de Puesto Jefe de Parque Comisario de Ruta / Señalador
COMISARIO TECNICO	OC	Comisario Técnico
COMISARIO TECNICO CONTROLADOR	OCC	Comisario Técnico Controlador
CRONOMETRADOR	OB	Cronometrador
COMISARIO DE RUTA / SEÑALIZADOR	OD	Comisario de Ruta / Señalador



PROTOCOLO DE SEGURIDAD PARA OFICIALES

Diapositiva 5

2.- EL REGLAMENTO PARTICULAR

Le corresponde al Organizador plasmar en el Reglamento Particular de la Prueba, el listado con todos los oficiales que van a actuar y sus correspondientes números de licencia: CUADRO DE OFICIALES.

Por ello, el oficial comprobará que figura correctamente reflejado en dicho Cuadro.

Es importante este hecho a efectos de cobertura de seguro.



PROTOCOLO DE SEGURIDAD PARA OFICIALES

Diapositiva 6

3.- VESTIMENTA

ESPECIALIDAD	PETOS DE OFICIAL
Rallyes de Asfalto	
Rallyes de Tierra	
Rallyes de T T	
Montaña	
Circuito	
Karting	
Autocross	



PROTOCOLO DE SEGURIDAD PARA OFICIALES

Diapositiva 7

4.- LLEGADA A LA PRUEBA

Una vez recogida la documentación, el Oficial deberá chequear que está toda en regla y que no falta nada. Incluida tanto la acreditación personal como la del vehículo.

El Oficial deberá aparcar su vehículo particular, en la zona donde haya sido acreditado por el Organizador. Un vehículo mal aparcado, puede dificultar el montaje de otras zonas de la Prueba. (Paddock, Parque de Asistencia, Parque Cerrado, Parque Técnico, Parque de Repostaje, etc...)

El Oficial (dependiendo de la labor a realizar), deberá comprobar debidamente el Puesto de Trabajo a utilizar y verificar que existen los siguientes elementos:

.- Mobiliario necesario para ejercer la labor de Oficial si se trata de una labor dentro de las diferentes salas y oficinas de la Dirección de Carrera, CC.DD. CC.TT., Secretario de la Prueba, Adjuntos...etc.. Tanto el mobiliario a utilizar, como los equipos informáticos y sus diferentes periféricos, deberán guardar un mínimo de ergonomía y seguridad para evitar con ello posibles lesiones físicas y riesgos de accidente.



PROTOCOLO DE SEGURIDAD PARA OFICIALES

Diapositiva 8

- .- Documentación, Permisos, etc... necesarios para ejercer la labor de Oficial.
- .- Chequear las Comunicaciones a utilizar.
- .- En caso de necesitarla, comprobar la Uniformidad de Seguridad según Normativa RFEDA
 - . Peto
 - . Mono
 - . Guantes
 - . Casco
 - . Calzado.....
- .- Verificar las Medidas de Seguridad en el Puesto de Trabajo.
 - . Protecciones de Seguridad
 - . Elementos de Extinción.
 - . Sistema de Comunicaciones
 - . Vehículos de Seguridad
 - . Banderas
 - . Señalización y cartelería

El Oficial deberá informar –ipso facto- al Organizador, de cualquier anomalía encontrada en el Puesto de Trabajo donde vaya a ejercer su labor como Oficial de la Prueba.



PROTOCOLO DE SEGURIDAD PARA OFICIALES

Diapositiva 9

5.- EL OFICIAL DURANTE LA PRUEBA

El Oficial deberá extremar siempre las medidas de seguridad acordes con su cargo, poniendo especial interés en los siguientes aspectos:

- .- Completa Uniformidad de Seguridad dependiendo del puesto a cubrir
- .- Mínimo Riesgo para público, participantes y Oficiales en el puesto a cubrir.
- .- Informar al Organizador de cualquier carencia encontrada en materia de seguridad y que pueda poner en riesgo la seguridad del público, participantes y Oficiales.

Los Oficiales que actúen en Pruebas de Circuito, (Pista, Pit Lane ó Paddock), y en Pruebas de Carretera (Ruta, Parque Cerrado, Parque de Asistencia y Parque de Verificaciones) no deberán nunca perder de vista, ni dar la espalda, a los vehículos participantes.

Los Oficiales que actúen en Pruebas de Circuito, (Pista, Pit Lane ó Paddock), y en Pruebas de Carretera (Ruta, Parque Cerrado, Parque de Asistencia y Parque de Verificaciones, Parques de Repostajes...), deberán estar totalmente uniformados según marca la Reglamentación de la RFEDA en materia de Seguridad y Uniformidad.



PROTOCOLO DE SEGURIDAD PARA OFICIALES

Diapositiva 10

Los Oficiales que actúen en el Pit Lane en pruebas de Circuito, deberán estar atentos siempre a la señal acústica que marca la entrada de un vehículo. El Oficial deberá abandonar momentáneamente, la labor que está ejerciendo hasta que haya controlado la entrada del vehículo por el que suena la señal acústica. Una vez controlado visualmente el vehículo en cuestión, se podrá continuar con la labor antes abandonada.

Los Oficiales que actúen en los diferentes parques de Trabajo, Paddock, Parques Cerrados, Pit Lane, Parques de Verificaciones, Parques de Repostaje y Parques de Asistencia, tanto en Pruebas de Circuito como en Pruebas de Carretera, deberán extremar las medidas de Seguridad en lo referente al uso del Tabaco y Móviles, cerca de los combustibles. Cualquier anomalía dentro de las Medidas de Seguridad, deberán ser informadas –ipso facto- al Organizador.

Los Oficiales en el ejercicio de su función, deberán evitar la compañía de familiares y amigos, que sean susceptibles de ocasionar una situación de riesgo para la Seguridad.

P.ej.: Comisarios de Ruta, Cronometradores, Personal de Seguridad, Caravana de Seguridad, Técnicos, Comisarios de Pit Lane, Comisarios de Pista, etc....



PROTOCOLO DE SEGURIDAD PARA OFICIALES

Diapositiva 11

Los Oficiales en el ejercicio de su función, deberán evitar colocarse en zonas donde se puedan crear situaciones de riesgo para el público, participantes y ellos mismos. Una vez desplazados a su lugar de intervención, deberán buscar siempre zonas que no sean susceptibles de ocasionar situaciones de riesgo para la Seguridad.

P.ej.: Comisarios de Ruta, Cronometradores, Radio Enlaces, Personal de Seguridad, Caravana de Seguridad, Técnicos, Comisarios de Pit Lane, Comisarios de Pista, etc....



PROTOCOLO DE SEGURIDAD PARA OFICIALES

Diapositiva 12

6.- EL OFICIAL AL TERMINAR LA PRUEBA

El Oficial, una vez terminada su labor en la Prueba, deberá seguir los siguientes aspectos, si ellos son de la competencia de su cargo:

- .- Devolver la Uniformidad de Seguridad en las mismas condiciones que cuando se recibieron por parte del Organizador.
- .- Devolver el Material de Seguridad en las mismas condiciones que cuando se recibieron por parte del Organizador.



PROTOCOLO DE SEGURIDAD PARA OFICIALES

CURSO DE FORMACIÓN ON-LINE COMISARIOS DE RUTA

Ponente: D. José Luis Santamaría



CURSO DE FORMACIÓN ON-LINE PARA COMISARIOS DE RUTA

El E-Learning en la Formación de Oficiales.

Este curso será presentado oficialmente durante el Seminario de Oficiales 2010.