

# Comisarios Deportivos

# **NO INTERPONER LA APELACIÓN DESPUES DE HABERSE MANIFESTADO LA INTENCIÓN**

Ponente: Dña. Silvia Bellot

## **NO INTERPONER LA APELACIÓN DESPUÉS DE HABERSE PRESENTADO LA INTENCIÓN DE APELAR.**

### **CONNOTACIONES Y SUPUESTOS**

Un Concursante presenta ante el Colegio de Comisarios Deportivos la intención de apelar junto con la caución de 2.500 euros.

Semanas más tarde, los Comisarios reciben un escrito por parte de la RFEDA que le informa que dicho concursante no siguió adelante con la apelación e insta al Colegio a que tome las decisiones oportunas respecto a este hecho.

- análisis de la normativa aplicable y estudio de la sanción a aplicar en su caso.
  
- Debe ser el Colegio el que juzgue estos hechos o debiera ser un Órganos Superior ¿?

En primer lugar, destacar que este caso se circunscribe en los casos especiales contemplados por el Art. 19 de las PCCCTE, con todo lo que ello conlleva.

Por tanto, y según lo establecido en el mencionado artículo, los CCDD deberán aplicar la siguiente norma:

Si la aplicación efectiva de este tipo de sanciones quedase en suspenso como consecuencia de la manifestación de la intención de apelar del interesado afectado, una vez que la sanción resultare efectiva y aplicable, - ya sea porqué finalmente no se llegue a interponer en tiempo o forma (caso que nos ocupa) o por resultar ésta expresamente desestimada por resolución firme del órgano competente-, se actuará de la siguiente forma:

- 1º Se aplicará la penalización sobre la clasificación final de la sesión o manga en la que se produjo el incidente y se establecerá una nueva clasificación revisada
- 2º Si la nueva posición, implicase que no hubiera tenido derecho a participar en otras mangas o carreras del mismo meeting, el piloto afectado será excluido de todas las mangas o carreras posteriores a la que se produjo el incidente.
- 3º Si la nueva posición, implicase que si hubiera tenido derecho a participar en las mangas o carreras posteriores, pero tomando la salida desde otra posición distinta, se actuará de la siguiente forma:
  - a) Si la penalización consistía en una cantidad de tiempo, esa misma cantidad de tiempo se añadirá a las clasificaciones finales de todas las mangas o carreras posteriores y se modificaran las clasificaciones finales.
  - b) Si la penalización consistía en la pérdida de posiciones en la parrilla de salida, el piloto afectado perderá el mismo número de posiciones en las clasificaciones finales de todas las mangas o carreras posteriores y se modificaran las clasificaciones finales.
- 4º Si como resultado de las modificaciones de las clasificaciones llevadas a cabo en aplicación del apartado 3, se diera el caso que el piloto hubiera perdido el derecho a participar en las mangas o carreras posteriores, será de aplicación lo dispuesto en el apartado B de éste artículo, y el piloto afectado será excluido de todas las clasificaciones posteriores.

Del estudio de la normativa aplicable (Art. 19), se concluye que los CCDD hubieran tenido que aplicar la penalización (decisión tomada en el meeting en cuestión y que fue la anulación de los tiempos) sobre la clasificación de los Entrenamientos Oficiales y modificar en consecuencia la clasificación. Posteriormente, y como esta penalización comportaba la pérdida de determinadas posiciones (aunque esa no era la decisión concreta, pero si comportaba una pérdida concreta de posiciones), pero no comportaba que el implicado no pudiera participar en las carreras posteriores, debería aplicarse esa pérdida de posiciones que comportó en la clasificación modificada de los entrenamientos, a las carreras posteriores de ese mismo meeting y modificar, en consecuencia, las clasificaciones finales de esas carreras posteriores a los entrenamientos (aplicación extensiva del apartado B del Art. 19.3).

**LAS SANCIONES DIRECTAS  
PRINCIPIOS GENERALES.**

**LAS PENALIZACIONES DE DRIVE  
THROUGH Y STOP & GO.  
TRAMITACIÓN Y FORMA DE  
APLICACIÓN. CONSIDERACIONES.**

Ponentes: D. Eduardo Álvarez  
D. Juan Luis Ubiña

## LAS SANCIONES DIRECTAS

Principios Generales.

Drive Through y Stop & Go: su aplicación inmediata y su aplicación transformando en + 25 segundos.

Consideraciones y Jurisprudencia.

Diapositiva 1

# LAS SANCIONES DIRECTAS

Ponentes:

D. Eduardo Álvarez Vázquez  
D. Juan Luís Ubiña Salvador



# PRINCIPIOS GENERALES



## DEFINICIONES:

- Paso por Pit Lane (Drive Through)  
Art. 14.10.c.1 R.G.V.C
- Parada en el Pit Lane (Stop & Go)  
Art. 14.10.c.2 R.G.V.C



# LA APLICACIÓN INMEDIATA O LA CONMUTACIÓN.



Diapositiva 5

Para su aplicación inmediata  
debemos ser:

- \* **VALIENTES,**
- \* **RESPONSABLES**
- \* **Y SERIOS.**



## Diapositiva 6

- **VALIENTES:**

Para aplicar inmediatamente.

- **RESPONSABLES:**

Para mantener la conciencia tranquila.

- **SERIOS:**

Para tramitarlas correctamente.

**NO SUSCEPTIBLES DE APELACIÓN. Art. 152  
C.D.I**



## **CONMUTACIÓN:**

→ \* **DRIVE THROUGH:**

Añadir +25'' al tiempo invertido

→ \* **STOP & GO:**

Añadir +35'' (25''+10'') al tiempo invertido, pudiendo ser aumentado en múltiplos de 5'' según la gravedad del hecho



¿ Aceptamos el  
documento de  
intención de Apelar

O  
NO ?



## JURISPRUDENCIA

- En 2008
  - **EL DRIVE THROUGH** conmutado perdía su naturaleza de **SANCIÓN INMEDIATA**. Convirtiéndose en **SANCIÓN EN TIEMPO** que

**SI** es **APELABLE**

Todo ello amparado en el fallo de la C.A.I. de fecha 07/Oct/2007 que consideró la apelación interpuesta por TORO ROSSO, en el GP de Japón, sobre un D.T. conmutado

**ADMISIBLE**



**La Corte de Apelación Internacional**  
en su fallo de fecha 22/Sept/2008 en la  
Apelación de McLaren contra la decisión  
nº 49 de los CC.DD. del GP de Belgica.

## **NO ES ADMISIBLE**

Art. 152 párrafo 5 del C.D.I.

*"La CORTE considera que la sanción impuesta por los Comisarios  
Deportivos el 07/Sept/2008 debe ser considerada como un D.T."*



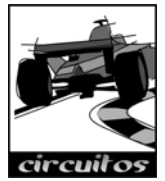
En 2009

Las Sanciones Directas Conmutadas

**NO son APELABLES**

En aplicación del Art. 152 párrafo 5 del C.D.I.





Si insisten:

- RECIBIREMOS EL DOCUMENTO.
- EXIGIREMOS LA CAUCIÓN.
- Y EL T.N.A.Y.D. RESOLVERÁ.



## CONCLUSIÓN:

Según el artículo 14.10 del Reglamento Deportivo de Velocidad en Circuitos los comisarios deportivos podrán imponer penalizaciones en tiempo inmediatas (Drive Through o Stop & Go). Si una de estas sanciones debe ser aplicada en el transcurso de las tres últimas vueltas o al final de la carrera se añadirán los tiempos indicados al tiempo invertido por el piloto afectado.

Además, para la presente temporada, si un drive-through debe ser aplicado en el transcurso de las tres últimas vueltas o al final de la carrera se añadirán 25 segundos al tiempo invertido en la carrera y no 30 como en la temporada 2008.

Para el caso de la parada en pit lane (Stop & Go), se tomará como base 35 segundos (25+10) , a los que se añadirán los segundos que se estimen oportunos, siempre en múltiplos de 5 segundos.

El artículo 152 del CDI dice que las penalizaciones de “parada en pit lane” y “paso a través de pit lane” no son susceptibles de ser apeladas.

En el caso que un Colegio de CCDD impusiera una penalización de “Drive Through” o “Stop & Go” después de la carrera, y el concursante afectado presentase una intención de apelar, no se debe dejar en suspensión la sanción.

Aún así, si el concursante insiste en apelar, el colegio recibirá la intención de apelar, exigirá la caución y trasladará la intención de apelar al TNA y D. y será el Tribunal el que considere la admisibilidad o no de la apelación.

## ESCRITO DE ACLARACIÓN DE LA DIRECCION DEPORTIVA

Madrid, 25 de febrero de 2009.

Estimado(a) amigo(a):

El pasado domingo, durante la celebración del Seminario de Oficiales y en concreto en la reunión de Comisarios Deportivos de Circuitos, se produjeron algunas discrepancias en relación al Artículo 19 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges y en concreto a la aplicación de las sanciones cuando se interpone una intención de apelar contra una decisión de Comisarios Deportivos.

Al objeto de intentar aclarar correctamente las dudas que se suscitaron, y una vez mantenida una reunión entre esta Dirección Deportiva y el Presidente de la Comisión de Oficiales a tal fin, te quiero recordar la redacción del citado artículo, ya que recoge la actuación que debe realizarse en cada caso:

### **“... ARTICULO 19.- PENALIZACIONES**

***Además de lo que puedan establecer los reglamentos de los distintos Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España, los oficiales deberán tener en cuenta QUE SI ESTA INFRACCIÓN TIENE COMO ORIGEN UNA FALTA EN MATERIA DE SEGURIDAD (comportamiento en pista, etc.) O EN LA INSCRIPCIÓN (no corresponderse el vehículo con lo declarado en la hoja de inscripción respecto a la normativa aplicable en el evento correspondiente), el concursante afectado podrá interponer una Apelación a una penalización contra la resolución de los Comisarios Deportivos de la prueba, PERO NO PARALIZARÁ LA MISMA (ART. 152 DEL CDI) SI NO HAY UN ACUERDO DEL TNA y D O DE UN ÓRGANO SUPERIOR, EN EL QUE SE CONCEDA UNA SUSPENSIÓN CAUTELAR A PROPUESTA DEL INTERESADO.***

***ASIMISMO, los Comisarios Deportivos podrán aplicar a las penalizaciones que consistan en una cantidad de tiempo a acumular al realizado por un piloto, o en una pérdida de los mejores tiempos realizados en una o varias vueltas, o en una pérdida de puestos en la clasificación de una sesión de entrenamientos o de una manga clasificatoria determinante del orden de salida o del derecho a participar en otra manga clasificatoria o en una carrera final posterior, dentro de un mismo meeting, Y SIEMPRE QUE NO SEAN LOS SUPUESTOS ESTABLECIDOS EN EL ART. 152 DEL CDI, los Comisarios Deportivos deberán aplicar la siguiente norma:***

***Si la aplicación efectiva DE ESTE TIPO DE PENALIZACIONES QUEDASE EN SUSPENSO COMO CONSECUENCIA DE LA MANIFESTACIÓN DE LA INTENCIÓN DE APELAR DEL INTERESADO AFECTADO, una vez que la sanción resultase efectiva y aplicable, -ya sea porque finalmente no se llegue a interponer en tiempo y forma la apelación anunciada, o por resultar ésta expresamente desestimada por resolución firme del órgano competente-, la sanción será aplicada –de hecho- de la siguiente forma.....”***

Sin otro particular y poniéndome a tu disposición para cualquier cuestión que sobre este asunto entiendas necesario comentar, aprovecho la oportunidad para enviarte un cordial saludo.

Fco. Javier Sanz Merinero  
Director Deportivo

**SANCION POR CONDUCTA  
ANTIDEPORTIVA A UN  
CONCURSANTE POR UN MEDIO DE  
PRUEBA PRESENTADO POR EL MISMO  
EN UNA RECLAMACIÓN**

Ponente: D. Vicente Pons

## **SANCION POR CONDUCTA ANTIDEPORTIVA A UN CONCURSANTE POR UN MEDIO DE PRUEBA PRESENTADO POR EL MISMO EN UNA RECLAMACIÓN**

En un meeting, un concursante presenta una reclamación contra otro participante. En uno de los medios de prueba aportados por el Reclamante, el Colegio observa claras conductas antideportivas por parte del reclamante.

¿Cómo debe actuar el Colegio?

¿Debiera investigar los hechos, o debiera ceñirse únicamente a lo demandado en el escrito de Reclamación y a las alegaciones del reclamado?

### **CONCLUSIÓN:**

Se considera totalmente correcto, que aun siendo el concursante reclamante (y por tanto el que aporta las pruebas), si se observa una conducta por parte del reclamante susceptible de ser sancionada, el colegio de Comisarios Deportivos deba penalizar tanto al reclamado como al reclamante.

Otro asunto es decidir si enviar el expediente al TNA y D o juzgarlo el mismo colegio ya que uno de los hechos sancionados ocurrieron durante la vuelta de desaceleración, después de ver bandera.

Sobre este tema, en la Reunión de Oficiales Permanentes se acordó lo siguiente:

*Ante una conducta antideportiva durante el desarrollo del meeting, sea en carrera o no, a discreción del Colegio de Comisarios Deportivos y en función de la gravedad de los hechos decidirá si se procede a enviar un expediente al TNA y D o por el contrario juzgar el mismo colegio el incidente. En todo caso debe tenerse presente el artículo 38.4 del Reglamento Deportivo de Velocidad en Circuitos, la gravedad de los hechos y el principio "non bis in idem" a la hora de tomar una decisión u otra.*

# LA RELACION DEL COLEGIO DE COMISARIOS DEPORTIVOS CON LOS CONCURSANTES / PILOTOS

Ponente: D. Jaime Enseñat.

## LA RELACION DEL COLEGIO DE COMISARIOS DEPORTIVOS CON LOS CONCURSANTES / PILOTOS

- LA ACTITUD DEL C.C.D.
- QUE TIPO DE RELACION SE DEBE MANTENER
- ES ACONSEJABLE CIERTA CONFIANZA
- SON NUESTROS AMIGOS
- VAN A COLABORAR CON NOSOTROS
- ES POSITIVA NUESTRA PRESENCIA EN PIT-LANE , PARRILLA DE SALIDA , PADDOCK ETC.

### CONCLUSIÓN:

Se recuerda que el trato que los Oficiales deben mantener con los pilotos y concursantes debe ser respetuoso y educado.

A PARTIR DE ESTA PREMISA, EL COLEGIO DE COMISARIOS DEPORTIVOS, A LA HORA DE TRATAR CON UN CONCURSANTE DEBE HACERLO DE LA MISMA FORMA CONOZCA AL CONCURSANTE O NO.

IGUALMENTE TODAS LAS ACTUACIONES DEL COLEGIO DE COMISARIOS DEPORTIVOS DEBEN BASARSE EN PRINCIPIOS COMO LA IMPARCIALIDAD Y OBJETIVIDAD.

**CASOS PRÁCTICOS:**

**INDUMENTARIA DE SEGURIDAD DEL  
PILOTO.**

**SISTEMA DE EXTINCIÓN DEL  
VEHÍCULO**

Ponentes: D. David Domingo  
D. Fidel García

**COMO DEBE ACTUAR EL COLEGIO DE COMISARIOS DEPORTIVOS ANTE UN INFORME DEL COMISARIO TÉCNICO, DENUNCIANDO QUE EL PILOTO ESTÁ EN LA PARRILLA DE SALIDA CON UNOS GUANTES NO HOMOLOGADOS.**

## **CONCLUSIÓN:**

Si el colegio de Comisarios Deportivos se percatara del hecho antes del inicio de la carrera o de los entrenamientos no debe autorizar al piloto a tomar parte en la carrera, si se percatara durante la carrera o entrenamientos, desde la dirección de carrera se le debe mostrar la bandera negra con disco naranja para que subsane la anomalía y si por último el incidente se detecta una vez finalizada la carrera, a tenor de la reglamentación existente y de la jurisprudencia emanada de las resoluciones del TNA, no debería imponerse ninguna sanción ya que el bien jurídico protegido (peligro), una vez terminados los entrenamientos o carrera no existe y no altera el resultado de la carrera.

Debería estudiarse la posibilidad de imponer una multa económica en caso de constatar la falta de medidas de seguridad a posteriori de los entrenamientos o de la carrera.

# **LAS PENALIZACIONES POR NO RESPETAR LA BANDERA AMARILLA; MEJORA DE TIEMPOS EN SECTORES, PENALIZACIONES Y CASOS EXCEPCIONALES**

Ponente: D. Carlos Bertrand

## CONCLUSIÓN:

### Art. 18.30 del RDVC –Banderas Amarillas-

*“Una o más banderas amarillas mostradas en los Puestos de Señalización indican la existencia de un peligro de cualquier clase en la pista o próximo a ella. Los pilotos deben reducir la velocidad y estar preparados para cambiar de dirección e incluso parar. Los adelantamientos, así como la mejora de los tiempos están prohibidos bajo estas circunstancias.*

(...)

*En un sector con banderas amarillas, el tiempo registrado por un piloto en ese sector deberá ser como mínimo de 1" más lento respecto a la vuelta anterior efectuada sin incidentes en pista.”*

Se presentan varios casos en los que a primera vista parece obvio y razonable sancionar a ciertos pilotos por incumplimiento de este artículo pero analizando detalladamente cada caso resulta que dichos pilotos eran inocentes. Así por ejemplo:

- El piloto iba delante de quien provocó la bandera amarilla o inmediatamente detrás y el puesto que señala es el final del sector donde se cronometra.
- los pilotos que mejoran están saliendo de boxes con ruedas nuevas o la pista ha estado mojada y se va secando paulatinamente haciéndose claramente más rápida.

En el primer caso, el piloto que va por delante de otro que sufre un incidente en ese sector, y como consecuencia de ello se muestra bandera amarilla. Viendo los datos de cronometraje el primer piloto mejora el tiempo en ese sector con bandera amarilla.

Instintivamente se procede a sancionar a dicho piloto, pero él insiste en que no vio ninguna bandera amarilla.

Los Comisarios Deportivos no sabían que éste piloto se encontraba por delante del accidentado, pero con la colaboración de Dirección de Carrera se resuelve el caso resultando el piloto inocente.

Se explicó un caso práctico de uso del programa de gestión de Carrera y la tira de cronometraje para detectar estas mejoras. Se debe colaborar estrechamente entre Dirección de Carrera (que dispone de los medios) y los Comisarios Deportivos.

La principal conclusión es que cada caso debe ser estudiado con mucho cuidado y utilizando todos los medios que la tecnología actual pone a nuestro alcance.