



**EXPEDIENTE DE APELACIÓN
Nº 13/2024**

RESOLUCIÓN

del

COMITÉ DE APELACIÓN Y DISCIPLINA

de la

**REAL FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE
AUTOMOVILISMO**

Dictada con fecha:

4 de diciembre de 2024

Vocales: D. David Domingo Martínez.
D. Francisco Alegría Martínez de Pinillos.

Presidente: Dña. María Teresa Nadal Charco

Vocal Secretaria: D^a Mónica Ruigómez Saiz.

Apelante: Concursantes: CAMPOS RACING.
Licencia nº: CC-0122-ESP/CV.
Representante. D. Rafael Mateu.

Apelado: Concursante: MP MOTORSPORT.
Licencia nº: 13058010.
Representante: D. Sander Dorsman.



-HECHOS-

PRIMERO. – Durante el fin de semana del 9/10 de noviembre de 2024, se celebró en el Circuito de Montmeló, Cataluña, el Campeonato de la Eurocup 3, prueba de carácter Internacional, en la cual participaron el Concursante Apelante CAMPOS RACING, con su piloto nº 23, D. Christian Ho, y el Concursante Apelado MP MOTORSPORT, con su piloto D. Emmo Fittipaldi.

SEGUNDO.- Tal y como obra en el expediente, el día 9 de noviembre del año en curso, a las 18:23 horas, el Colegio de CCDD dictó la Decisión nº 17, en virtud de la cual el meritado órgano colegiado a la visa de los hechos que en la misma se hicieron constar, decidió:

Fact: During Race 1 (turn 1-2) car #23 overtook car #24 at the apex and car #24 went out of the track joining the auxiliary road, rejoining in front of car #23.

Decision: NO FURTHER ACTION

Reason: Having considered the matter extensively, the Stewards determined that car 23 was attempting to pass car #24 on the inside of Turn 1, Car #23 had a significant portion of the car to the inside of car 24 at the apex of Turn 1, however to do so he was significantly on the kerb, and in the view of the Stewards the maneuver was late.

As a result car 23 run wide and car 24 had to go of track to avoid a collision. Car 24 respected the race director instructions rejoining after the bollard.

The Stewards determined that no further action is adequate to the situation occurred.

In view of the Stewards, this was a racing incident and take no further action.

Traducción no oficial:

HECHOS: Durante la carrera 1 (curva 1-12) el coche nº 23 adelantó al coche nº 24 en el vértice (también denominado el “ápex”) y el coche nº 24 salió de la pista incorporándose a la pista auxiliar, reincorporándose por delante del coche nº 23.

DECISIÓN: No se toman más medidas.

MOTIVO: Después de considerar el asunto extensamente, los comisarios determinaron que el coche nº 23 estaba intentando pasar al coche nº 24 por el interior de la curva 1. El coche nº 23 tenía una parte importante del coche por el interior del coche nº 24 en el vértice de la curva 1, sin embargo, para hacer esto estaba significativamente sobre el bordillo y, en opinión de los Comisarios la maniobra fue tardía.

Como resultado, el coche nº 23 se fue ancho y el coche nº 24 tuvo que salirse de la pista para evitar la colisión. El coche nº 24 respetó las instrucciones del director de carrera y se reincorporó después del bolardo.



Los Comisarios determinaron que no era necesario tomar ninguna otra medida para la situación ocurrida.

En opinión de los comisarios, se trató de un incidente de carrera y no se tomaron más medidas.

SEGUNDO.- Con fecha 9 de noviembre de 2024, a las 19:34 horas, el Colegio de CCDD recibió la Intención de Apelar frente a la Decisión nº 17 (Documento nº 41 en el Dossier de Carrera) por parte del Concursante CAMPOS RACING.

Asimismo, tal y como consta en el expediente, con fecha 11 de noviembre del año en curso el Concursante Apelante abonó el importe de la caución establecida para Apelar, por importe de 2.500,00 € y presentó su escrito de Apelación con fecha 13 de los mismos mes y año, ante el CAD.

TERCERO.- Consta en el expediente que el CAD de la RFEDA, notificó a todos los Concursantes la existencia del procedimiento de Apelación que ahora nos ocupa, con la legítima finalidad de otorgarles un plazo para que se pudieran personar en el procedimiento, si a su derecho conviniera, tal y como se informó en el escrito de la Vocal Secretaria.

No consta en el expediente que algún Concursante de la Eurocup 3, hubiera manifestado su intención de personarse en la Apelación nº 13/2024.

CUARTO.- El escrito de Apelación consta en el expediente y por ese motivo no será transcrito, pero son de destacar las siguientes afirmaciones:

En cuanto a la conducta de su piloto, el nº 23, D. Christian Ho, entiende el Apelante que el adelantamiento que efectuó al piloto del coche nº 24, D. Emmo Fittipaldi, fue completamente lícito cumpliendo con la normativa aplicable al Campeonato Eurocup 3, que reseñó en su escrito, ya que el coche nº 23 tenía su eje delantero a más de 3 metros por delante de los espejos del coche nº 24 en el vértice; que la conducción del coche nº 23 fue segura y en ningún momento perdió el control de su vehículo; que tampoco se observó que el piloto nº 23 hubiera forzado al piloto nº 24 a salir fuera de la pista y que el citado piloto nº 23 respetó los límites de la pista.

El Apelante concluyó afirmando que el hecho de que el tren delantero del vehículo nº 23 estuviera delante de los espejos del vehículo nº 24 entrando en la curva, es decir, mucho antes del vértice, desmentía la afirmación del Colegio de CCDD de que la maniobra del piloto nº 23 fuera tardía, como se recogió en la Decisión apelada, y que por lo tanto el adelantamiento que el piloto nº 23 efectuó al piloto nº 24, fue legítimo y que a la salida de la curva 1 el piloto nº 23, Christian Ho se encontraba por delante del piloto nº 24, Emmo Fittipaldi.



También el Apelante valoró la conducta del piloto nº 24, del Concurante MP MOTORSPORT y entendió que la misma incumplía todos los requisitos para que se pudiera considerar como una conducción lícita por cuanto el vehículo conducido por Emmo Fittipladi recorrió la vía de escape a toda velocidad, se reincorporó a la pista obstaculizando al vehículo nº 23 quien le había adelantado legítimamente en la curva 1 y que ostentaba el liderato, por lo que el vehículo 24 al reincorporarse a la pista, lo hizo de forma insegura y sin tener en cuenta la presencia del vehículo nº 23 que ya le había adelantado, por lo que recuperó el primer puesto obteniendo una ventaja indiscutible respecto del vehículo nº 23.

El Apelante entendió que esta actuación del vehículo nº 24 del Concurante Apelante infringió lo dispuesto en el artículo 20.16 del Reglamento Deportivo de la Eurocup 3 y también las DRIVING STANDARDS GUIDELINES de la FIA, y solicitó que *“Se acuerde la aplicación en tiempo correspondiente de una penalización mínima de 5 segundos al resultado final de la carrera 1 para el piloto del coche nº 24, Emmo Fittipaldi”*.

QUINTO.- Igualmente consta en el expediente el escrito de Alegaciones presentado por el Letrado designado por el Concurante Apelado MP MOTORSPORT y el piloto nº 24, el cual también se da por reproducido, si bien son de destacar las siguientes Alegaciones:

De carácter formal, entiende el Apelado que el recurso no debería admitirse, ya que en el supuesto de haber sido considerado culpable el piloto nº 24, los Comisarios le hubieran infligido una posible penalización en tiempo, que no sería susceptible de Apelación a tenor de lo dispuesto en el ordinal 8, del artículo 14.5 del Reglamento de la Eurocup 3.

En cuanto al fondo del asunto, el Apelado entiende que la decisión nº 17 del Colegio de CCDD fue correcta, y conforme con la reconstrucción de los hechos y adoptada después de una cuidadosa y extensa consideración del asunto, al determinar que el vehículo nº 23 del apelante al intentar adelantar al nº 24 del Concurante apelado, se subió significativamente al bordillo e hizo una maniobra tardía, lo que obligó a piloto del vehículo nº 24 a salirse de la pista para evitar una colisión.

Entiende el Apelado que la evaluación, averiguaciones y conclusiones a las que llegaron in situ los Comisarios deportivos, no pueden ni deben ser sustituidas por nuevas afirmaciones y evaluaciones presentadas por el Apelante y en apoyo de sus Alegaciones se refiere el Apelado a la jurisprudencia del Tribunal Internacional de Apelación, la ICA de la FIA, y en concreto a la Decisión nº 2015-16.

Finalizó sus Alegaciones afirmando que la Directrices sobre normas de conducción a que se ha referido el Apelante en su escrito las *“Driving Standards Guidelines”* no son de aplicación al caso que nos ocupa ya que se refieren a los Campeonatos FIA de Fórmula 2 y 3 y solicita la íntegra desestimación de la Apelación presentada por el



Apelante y la consecuente ratificación de la Decisión nº 17 del Colegio de CCDD de la prueba.

SEXTO.- A la vista de cuanto antecede, desde la Secretaría Administrativa del CAD de la RFEDA se cursaron las citaciones para la celebración de la Vista de la Apelación y práctica de la prueba testifical, que tuvo lugar el día 25 de noviembre de 2024, a las 16:30 horas, mediante videoconferencia:

- Concursante Apelante CAMPOS RACING (D. Rafael Mateu).
- Piloto nº 23: D. Christian Ho.
- Concursante Apelado MP MOTORSPORT: D. Sander Dorsman.
- Piloto nº 24 : D. Emmo Fittipaldi.
- Presidente del Colegio de CCDD: Xavier Navés.
- Comisario Deportivo: D. Thierry Deflandre.
- Comisario Deportivo: D. Enric Arrazola.

-DEL ACTO DE LA VISTA ANTE EL CAD-

Al acto de la Vista asistieron D. Rafael Mateu Vera, en representación del Concursante Apelante, el piloto nº 23 de dicho equipo, D. Christian Ho, D. Sander Dorsman, en representación del Concursante Apelado MP MOTORSPORT junto con su Letrado D. Miguel Gómez-Landero Blanco, quien actuaba asimismo en defensa de los intereses del piloto nº 24 D. Emmo Fittipaldi, y el Presidente del Colegio de CCDD, D. Xavier Navés.

Los Comisarios Deportivos D. Thierry Deflandre y D. Enriz Arrazola, excusaron su incomparecencia por motivos profesionales.

Sin perjuicio de que la grabación de la Vista forma parte del expediente y, por lo tanto, no será transcrita en la presente Resolución, es importante destacar que tanto el Concursante Apelante como el Apelado, se ratificaron íntegramente en sus respectivos escritos, que una vez incorporado a la videoconferencia el Presidente del Colegio de CCDD, D. Xavier Navés, se procedió -con carácter previo al interrogatorio del mismo-, al visionado de los dos videos de las cámaras *onboard* de los vehículos de Apelante y Apelado, y del video del circuito que obran en el expediente y que, una vez visionados los vídeos, el Presidente del Colegio de CCDD se ratificó íntegramente en la Decisión nº 17 y en el Informe que remitió al CAD de la RFEDA.

Asimismo, es importante poner de manifiesto que D. Xavier Navés afirmó, ante las preguntas de la Sra. Presidente del Comité, Dña. María Teresa Nadal Charco, lo siguiente:

- Que él, como Presidente del Colegio de CCDD, representaba el criterio, conocimiento de los hechos y voluntad del resto de los miembros de dicho órgano colegiado.



- Que reconocía que el coche de Christian Ho (23) estaba delante del de Emmo Fittipaldi (24) al llegar al vértice de la primera curva después de la recta y que, a su juicio, el Sr. Ho forzó la salida de pista del Sr. Fittipaldi pero que este hecho no se penalizó porque (sic) *“al final entendimos que realizar el final de la maniobra en el mismo momento llegando al final de la curva 1, 2 y 3, pasando el bolardo con total seguridad en el mismo punto en el que si sitúa Christian Ho en el mismo vértice los dos seguían con la misma probabilidad de poder seguir con la misma marcha”* (minuto 16:00 de la grabación).
- Que consideraba que el Sr. Fittipaldi no obtuvo ventaja en la maniobra de utilizar la vía escapatoria del circuito, y por ello no aplicaron el artículo 20.16 del Reglamento de la Eurocup 3, ni el artículo 6.5 de las *“Even Notes”* del citado Campeonato, *“ya que la incorporación a la curva siguiente no se había hecho por el interior sino por el exterior de la misma”* y que fue Christian Ho quien tuvo mayor ventaja.

El representante del Apelante, D. Rafael Mateu, preguntó al Presidente del Colegio de CCDD, que, si al visionar las imágenes onboard del Sr. Fittipaldi -específicamente al segundo 29 de la misma- consideraba que realmente se había visto forzado a salir fuera de pista cuando había ido directamente a la escapatoria sin respetar el metro que tenía con respecto al Sr. Ho, a lo que respondió el Sr. Navés que entendieron que Christian Ho no estaba dejando el espacio necesario para poder maniobrar con seguridad en ese punto y a esas velocidades y que, por ello, el Sr. Fittipaldi tuvo que tomar la escapatoria para evitar la colisión.

Asimismo, el Apelante también puso de manifiesto que, tal y como se puede apreciar en los vídeos, el Sr. Fittipaldi entró en la vía escapatoria a 125 km/h y siguió acelerando para reincorporarse en pista con la mayor ventaja posible sin respetar la seguridad y preguntó si esto había sido analizado por los Comisarios Deportivos, a lo que el Sr. Navés respondió que entendieron que hubo un momento en el cual el Sr. Fittipaldi (sic) *“levantó el pie, aunque sí que es cierto que vuelve a apretar”*, que no podía perder excesiva velocidad con respecto al resto del grupo y que se reincorporó de manera segura.

Finalmente, el Apelante preguntó que cómo puede considerar que no existe una ventaja cuando Christian Ho estaba delante del Sr. Fittipaldi a la entrada el vértice de la curva 1 y que cuando este último tomó la vía escapatoria, se posicionó delante del primero (Sr. Ho), a lo que el Presidente del Colegio contestó que como el Sr. Ho se apoyó en el piano al entrar en la curva 1, ello demuestra que *“esa maniobra se ejecutó tarde”* y que no hubo control en el coche del Sr. Ho.

D. Rafael Mateu discrepó de esta interpretación y se remitió a los vídeos, en donde se acredita que no hubo ninguna pérdida de control por parte del coche del Sr. Ho y en donde se puede ver como siempre condujo dentro de los límites de la pista.



Concedida la palabra al letrado de la parte Apelada para que interrogase al Sr. Navés, el letrado manifestó no tener que efectuar ninguna pregunta.

Al finalizar la Vista de la Apelación, tanto el Apelante como el Apelado emitieron sus conclusiones sucintas mediante las cuales se ratificaban en el escrito de apelación y en la contestación a la apelación respectivamente, tal y como consta en la grabación que obra en el expediente, y ambos manifestaron que el presente procedimiento se llevo a cabo con el máximo respeto a los derechos de defensa y contradicción.

-CONCLUSIONES DEL CAD-

El Comité de Apelación y Disciplina, a la vista de las actuaciones que obran en el expediente y después de valorar las Alegaciones esgrimidas por todos los comparecientes en el presente procedimiento de Apelación nº 13/2024, llega a las siguientes conclusiones:

I./ En primer lugar, por lo que se refiere a la Alegación de inadmisibilidad de la Apelación efectuada por MP MOTORSPORT, consta en el expediente que la Intención de Apelar fue notificada en tiempo y forma por el Concursante Apelante al Colegio de CCDD, al igual que tanto el pago del importe de la caución como la remisión del escrito de apelación también fueron remitidos al CAD de la RFEDA en tiempo y forma.

Por otro lado, la Decisión nº 17 recurrida literalmente resuelve “*NO FURTHER ACTION*” es decir “*no tomar medidas*” en cuanto a los hechos que ahora nos ocupan, motivo por el cual, a diferencia de lo que sostiene la parte Apelada en el presente procedimiento, dicha Decisión sí es susceptible de ser apelada ante el CAD de la RFEDA, ya que no consta específicamente en el Reglamento Deportivo aplicable que la Decisión en cuestión sea inapelable, tal como establece el artículo 12.3.4 del Código Deportivo Internacional, sin que sea aplicable el artículo citado siquiera por analogía.

Por ese motivo, este Comité debe desestimar la Alegación vertida por el Apelado en cuanto a la inadmisibilidad de la apelación que ahora nos ocupa, ya que la Decisión dictada no encaja dentro de ninguno de los supuestos previstos en el artículo 12.3.4 del CDI de la FIA ni en el artículo 14.5 del Reglamento Deportivo de la Eurocup 3, los cuales se refieren a las Decisiones no susceptibles de ser apeladas.

II./ Por lo que se refiere al fondo del asunto, una vez visionados los vídeos, se puede apreciar claramente como el Piloto nº 23, Christian Ho, llegó a final de recta tratando de adelantar por el interior al Piloto nº 24, Emmo Fittipaldi, pasando por el vértice de la primera curva después de la recta claramente en posición avanzada respecto al nº 24, por tanto habiendo adelantado de forma correcta al vehículo nº 24 pilotado por D. Emmo Fittipaldi:



Es decir, es un hecho evidente que en ese momento el piloto nº 23 iba en primera posición y el piloto nº 24 en segunda y que dichas posiciones se mantuvieron cuando el Sr. Fittipaldi (nº 24) decidió salir de la pista y tomar la escapatoria del circuito (Escape Road).

Una vez visionado el vídeo de la cámara onboard del piloto nº 24, se puede apreciar como este no solo no redujo la velocidad cuando salió de pista y entró en la vía escapatoria, sino que aceleró a fondo con una velocidad inicial de, al menos, 131km/h que luego fue superando, como se aprecia en los pantallazos a continuación:





En este sentido, y a la vista de la prueba videográfica que obra en el expediente, es un hecho cierto -y sin ningún género de duda- que el piloto nº 24 obtuvo ventaja al utilizar la vía escapatoria del circuito, y que dicha ventaja consistió en ganar una posición al piloto nº 23, tal y como se aprecia en al final del vídeo del circuito que obra en el expediente y que se titula “*video 01 – circuito*”.

Es decir, el piloto nº 24 Emmo Fittipaldi salió de los límites de la pista, entró en la vía escapatoria a una velocidad aproximada de 125-130 km/h y, al reincorporarse a pista, la velocidad que llevaba era de 161 km/h, como se ve en las dos imágenes superiores y se confirma en las grabaciones de los vídeos.

III./ Obtener ventaja circulando fuera de los límites de pista y utilizando la vía escapatoria del circuito es una conducta antirreglamentaria, así como es contraria a las instrucciones que el Director de Prueba estableció en el “Briefing Notes”,

Es evidente que el piloto nº 23 hubiera mantenido la posición ganada, por su adelantamiento al piloto nº 24 en la curva 1, en el caso de que en el circuito de Montmeló no hubiera tal vía escapatoria asfaltada, sino gravilla en la escapatoria.

Al respecto de los hechos indicados, es necesario tomar en consideración lo que dispone el artículo 20.16 del Reglamento Deportivo de la Eurocup 3 y el punto 6.5 del “Event Notes”:

Reglamento Deportivo Eurocup 3:

20.16 Los pilotos deben utilizar la pista en todo momento.

Las líneas blancas que definen los bordes de la pista forman parte de ella, pero los bordillos no.



Se considerará que un piloto se ha salido de la pista si ninguna parte de su vehículo permanece en contacto con ella. Un piloto no puede salirse de la pista sin una razón justificada.

Si un piloto se sale de la pista por cualquier razón puede volver a ella, pero solo puede hacerlo de forma segura y sin obtener ninguna ventaja.

El adelantamiento, teniendo en cuenta las posibilidades del momento, puede efectuarse por la derecha o por la izquierda.

Event Notes Eurocup 3:

6.5 Escape roads

Turn 1-2-3 Escape Road (Rejoin)

Rejoin when it's safe to do so, always after two bollards. Bollard needs to be RHS of the car.

.../...

This escape road must use only for safety reason when you lost the control of your car but never taking advantage of it (short cut). In that case will be considered track limit.

If a car goes out of the track, and you have possibility of return, please be sure you can rejoin the track safely without causing any inconvenience to the rest of the drivers.

Traducción no oficial del artículo 6.5 de los Event Notes:

6.5 Vías escapatorias

Curva 1-2-3 Vía Escapatoria (reincorporación)

Se puede reincorporar cuando es seguro hacerlo, siempre después de los dos bolardos. Los bolardos necesitan estar RHS [a la derecha] del vehículo.

.../...

Esta vía escapatoria debe ser utilizada exclusivamente por razones de seguridad cuando el piloto pierde el control de su vehículo pero nunca tomando ventaja de la misma (atajo). En ese caso se considerará como un track limit.

Si un vehículo sale de la pista, y el piloto tiene posibilidades de reincorporarse, por favor asegúrese de que puede hacerlo de manera segura y sin generar ningún inconveniente para el resto de pilotos.

A juicio de este Comité, en virtud de la prueba documental y videográfica que obra en el expediente, el Piloto nº 24 D. Emmo Fittipaldi obtuvo ventaja al circular fuera de los límites de la pista por la vía escapatoria a alta velocidad, ganando así una posición y no devolviendo la misma posteriormente cuando se reincorporó a la pista, motivo por el cual infringió lo dispuesto en el artículo 20.16 del Reglamento Deportivo de la Eurocup 3 y no respetó el punto 1 6.5 de las denominadas “Event Notes” de la Eurocup 3 para la prueba de Circuito de Montmeló.

IV./ A la vista de cuanto antecede, y siendo un hecho indubitado que el Piloto nº 24 obtuvo clara ventaja, ganando una posición, al circular a alta velocidad fuera de los límites de la pista en la zona de las curvas 1, 2 y 3 por la vía escapatoria, pisando a fondo el acelerador como se ve en el vídeo de su cámara onboard, resulta evidente que estamos ante la inaplicación del Reglamento Deportivo de la Eurocup 3, por cuanto el



Colegio de Comisarios Deportivos, al dictar la Decisión nº 17 recurrida y decidir “*no further action*” no penalizó una conducta prohibida por el artículo 20.16 del Reglamento Deportivo y contraria a las instrucciones del Director de Prueba establecidas en el punto 6.5 de las “Event Notes”.

Es importante poner de manifiesto que la reciente Resolución de la ICA 2024-08 (que hace referencia a la Resolución ICA-2015-06 citada por MP MOTORSPORT en su escrito de Alegaciones), razona en su epígrafe nº 67 que es constante jurisprudencia considerar que como los Comisarios Deportivos toman sus decisiones inmediatamente después de los incidentes ocurridos en pista, ello les concede una posición fuerte -o incluso la mejor posición- para interpretar dichos incidentes y dictar sus Decisiones y que, en consecuencia, las Cortes nacionales e internacionales debían actuar con moderación cuando el asunto se centra en dirimir incidentes de carrera y en las penalizaciones impuestas por los mismos, salvo que dichas Cortes tuvieran acceso a nuevas pruebas que no estuvieran en disposición del Colegio de CCDD al dictar la Decisión impugnada.

Este Comité de Apelación y Disciplina de la RFEDA, como órgano revisor de las Decisiones dictadas por los Colegios de Comisarios Deportivos de las pruebas de automovilismo que son de su competencia, respetando en todo caso el criterio de la ICA de la FIA, citado por el apelado, MP MOTORSPORT, entiende que este no es predicable al presente expediente, ya que ha quedado acreditado que en el caso que nos ocupa existe una clara inaplicación del artículo 20.16 del Reglamento Deportivo de la Eurocup 3 por una conducta/hechos contrarios a las instrucciones del Director de Prueba.;

V./ Una vez establecido que los hechos constituyen una infracción del artículo 20.16 del Reglamento Deportivo de la Eurocup 3 así como también del artículo 12.2.1.i del Código Deportivo Internacional relacionado con no respetar las instrucciones del Director de prueba establecidas en el punto 6.5 del “Event notes”, el CAD determina que la sanción más apropiada para las circunstancias del caso consistentes en la conducción fuera de los límites de pista a alta velocidad obteniendo clara ventaja (ganando una posición), es aplicar una penalización en tiempo de 5 segundos.

En virtud de todo ello, este Comité de Apelación y Disciplina de la RFEDA, a la vista de las actuaciones y de la prueba practicada, **ACUERDA:**

ESTIMAR LA APELACIÓN presentada por el concursante CAMPOS RACING, frente a la Decisión nº 17 dictada por el Colegio de Comisarios Deportivos del Campeonato Eurocup 3, celebrado durante el fin de semana del 9 y 10 de noviembre de 2024, en el circuito de Montmeló y, en consecuencia, anular dicha Decisión nº 17, imponiendo al concursante Apelado MP MOTORSPORT y a su piloto nº 24 D. Emmo Fittipaldi la penalización de 5 segundos al resultado final de la carrera 1 celebrada en Montmeló el día 9 de noviembre de 2024 en el Campeonato Eurocup 3.



PROCEDE LA DEVOLUCIÓN DE LA TOTALIDAD DE LA CAUCIÓN, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 15.5.5 del CDI.

Notifíquese la presente Resolución a los interesados.

A tenor de lo dispuesto en el artículo 15.2 del CDI de la FIA:

ARTÍCULO 15.2 JURISDICCIÓN

“El Tribunal de Apelación Internacional también tendrá jurisdicción sobre apelaciones presentadas contra resoluciones de un tribunal de apelación nacional de acuerdo con los Artículos 15.1.2 a 15.1.5 del Código (de acuerdo con el Reglamento Disciplinario y Jurisdiccional de la FIA).”

Según lo establecido en el artículo 17.3.b del Reglamento Disciplinario y Jurisdiccional de la FIA:

“Las apelaciones frente a Resoluciones del cuerpo judicial de una ADN deben ser presentadas en un plazo de 7 días subsiguientes al de la notificación de la misma por parte del órgano judicial de esa ADN.”