



**EXPEDIENTE DE APELACIÓN**  
**Nº 2/2023**

**RESOLUCIÓN**

del

**COMITÉ DE APELACIÓN Y DISCIPLINA**

de la

**REAL FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE**  
**AUTOMOVILISMO**

**Dictada con fecha:**

**4 de octubre de 2023**

<b>Vocales:</b>	D. Javier de Andrés Martínez D. Francisco Alegría Martínez de Pinillos.
<b>Presidente:</b>	D. José Ángel Martín García.
<b>Vocal Secretaria:</b>	D <sup>a</sup> Mónica Ruigómez Saiz.
<b>Apelante:</b>	Concursante TEAM MOTOPARK.



### -HECHOS-

**PRIMERO.** – Durante el fin de semana del 8 al 10 de septiembre del 2023, se celebró la prueba del certamen denominado “2023 International GT Open” en el circuito Red Bull Ring de la ciudad de Spielberg, Austria (en adelante, La Prueba), en la cual participó el Concursante ahora Apelante, **TEAM MOTOPARK** con el coche nº 17, conducido por D. Diego Menchaca y D. Marcos Siebert, y el coche nº 65, conducido por D. Heiko Neumann y D. Timo Rumpfkeil.

Consta en el expediente que con fecha 10 de septiembre de 2023, dicho Concursante presentó Reclamación frente al “*resultado de carrera*” en referencia a la clasificación de la carrera 2, por la utilización del segundo coche de seguridad (“*safety car*”) debido a que, tal y como afirmó literalmente el reclamante: “*during the 2nd safety car period the safety car did not collect the leading car [...] The restart was given in complete wrong order, which is a violation of the FIA regulations of safety restarts.*”

Traducción del CAD de la RFEDA: “*durante el segundo periodo del coche de seguridad, el coche de seguridad no recogió al coche líder [...] La reanudación se dio en un orden completamente equivocado, lo que es una violación de las normas de la FIA sobre reanudaciones de seguridad*”.

Dicha reclamación fue recibida por la Directora de Prueba ese mismo día a las 15:00 horas, habiendo sido debidamente prestada la caución requerida a tenor de lo dispuesto en el artículo 23.3 de las Prescripciones Comunes de Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España (PCCCTCE) de la RFEDA.

**SEGUNDO.** – Consta en el expediente que el Colegio de Comisarios Deportivos (CCDD) de La Prueba emitió la Decisión nº 27, ese mismo día 10 a las 21:00 horas, en la que acordó desestimar la reclamación presentada por el Concursante TEAM MOTOPARK.

**TERCERO.** – Consta en el expediente que el Concursante TEAM MOTOPARK presentó en tiempo y forma la *Intención de Apelar* frente a la Decisión nº 27, así como la caución de 2.500,00 € para formalizar la misma.

Asimismo, con fecha 14 de septiembre de 2023, dicho Concursante presentó el escrito de Apelación frente a la citada Decisión del Colegio de CCDD, todo ello, también, en tiempo y forma.



Debido a que el Apelante presentó la apelación en inglés y que el idioma oficial del Comité de Apelación y Disciplina (en adelante, CAD)- órgano jurisdiccional de la RFEDA- es el Español, se informó al Apelante -el mismo día que se recibió la apelación- que tenía un plazo máximo de cuatro días hábiles para presentar el escrito de apelación traducido al Español. Además, en esta misma notificación se le avisó de que la totalidad del procedimiento se llevaría a cabo en dicho idioma.

Como quiera que el escrito de Apelación consta en el expediente, no se realizará una transcripción del mismo, sin embargo, este Comité considera importante destacar las siguientes alegaciones -de forma sucinta- formuladas por el Concursante Apelante en su escrito:

- 1- Infracciones al artículo 37.6 del Reglamento Deportivo del International GT Open y al artículo 2.10.13. del Anexo H del CDI por la Directora de Prueba, “dado que no todos los coches restantes se habían alineado detrás del coche de seguridad”.
- 2- El reconocimiento de los propios Comisarios Deportivos de que la Directora de Prueba “*no cumplió*” con el artículo 37.6 del Reglamento Deportivo del International GT Open.
- 3- La no existencia de “ningún fundamento legítimo en los Reglamentos” que justificase el incumplimiento del artículo 37.6. del Reglamento Deportivo del International GT Open y del artículo 2.10.13 del Anexo H del CDI.

En la Decisión nº 27 el CCDD manifestó que el artículo 13.4.e) del Reglamento Deportivo del International GT Open anulaba los artículos mencionados por el Apelante. Sin embargo, el propio Apelante alegó que el artículo sobre el que se basaba el CCDD “*queda restringido a la aclaración de las autoridades internas en el marco de la cooperación del director de prueba, por un lado, y el director de la carrera, por otro*”.

- 4- El error de la Directora de Prueba produjo una “*desventaja significativa e injusta*” a un total de nueve coches, es decir, un 41% de los coches en pista. Desventaja que, según alegó el Apelante, significó una pérdida de tiempo de un total de un minuto y treinta segundos.
- 5- Imposibilidad de “establecer un resultado justo y correcto” porque antes de la segunda intervención del coche de seguridad había coches que realizaron la parada obligatoria para llevar a cabo el hándicap, mientras que otros coches no la habían realizado. Además, alegó el Apelante que tampoco se podría otorgar el



tiempo de ventaja a los nueve coches perjudicados porque la carrera había finalizado con otro coche de seguridad.

Por todo ello, el Apelante solicitó en su escrito que se revocase en su integridad la Decisión nº 27 y se acordase la anulación del resultado final de la segunda carrera del “2023 International GT Open” en el Red Bull Ring, y que se rectificara la clasificación final de dicha carrera.

**CUARTO.-** Una vez recibido el escrito de Apelación, junto con el resto de documentación a la que se ha hecho referencia en los anteriores Hechos, la Secretaría Administrativa del CAD de la RFEDA citó a las siguientes personas, para la celebración de la Vista de la Apelación el día 27 de septiembre de 2023, miércoles, a las 16:45 horas:

- D. Timo Rumpfkeil – representante del Concursante TEAM MOTOPARK.
- D. Thomas Fleischer, Letrado del apelante.
- D. David Domingo Presidente del Colegio de Comisarios Deportivos.
- D. Xavier Boné, Comisario Deportivo.
- D. Johannes Maisel, Comisario Deportivo.
- Dña. Neus Santamaría Sanromà, Directora de Prueba.

### **-DEL ACTO DE LA VISTA ANTE EL CAD-**

Al Acto de la Vista asistieron todas las personas citadas, salvo D. Xavier Boné, Comisario Deportivo de la prueba en cuestión, quien manifestó no poder acudir a la misma por razones profesionales, pero que, en todo caso, se ratificaba en la Decisión nº 27 y se adhería a lo que manifestara el Presidente del CCDD de La Prueba, D. David Domingo.

Con relación al desarrollo de la Vista, forma parte del expediente la grabación de la misma titulada “*VISTA DE LA APELACION 2/2023 - CAD*”, en donde se recoge el audio de la celebración íntegra de la misma, que no será reproducida en la presente Resolución y a la que este Comité se remite.

Sin perjuicio de lo anterior, es importante destacar lo siguiente:

1. D. Thomas Fleischer, letrado del Concursante Apelante, se ratificó en su escrito de Apelación.



2. El Comisario Deportivo, D. Johannes Maisel, afirmó que hubo una gran confusión entre los Comisarios Deportivos sobre quién era el coche que lideraba la carrera a la hora de sacar el coche de seguridad (“Safety Car”) a pista. Afirmó asimismo que los vehículos de competición que se encontraban entre el coche de seguridad y el líder de carrera sí sufrieron un perjuicio. Además, manifestó que él no estaba de acuerdo con la decisión que se tomó por el Colegio de Comisarios Deportivos en su conjunto, que desconocía que él tenía la facultad de discrepar de la misma -motivo por el cual firmó la Decisión sin estar de acuerdo con ella- y que la Directora de Prueba sí estaba equivocada.
3. El Presidente del Colegio de Comisarios, D. David Domingo, ante las preguntas del letrado del Concursante Apelante sobre la supuesta inaplicación del artículo 37.6 del Reglamento Deportivo del International GT Open, manifestó que la aplicación de dicho artículo puede ser interpretable por el Director de Prueba con el fin de mantener la seguridad de la misma. Además, añadió que los Apelantes le solicitaron o bien una clasificación nueva de carrera en la que se arreglase el perjuicio sufrido por el Apelante, o bien que se anulase la prueba, ante esto afirmó que se valoraron ambas opciones pero que ninguna se concedió dado que la primera opción suponía una aplicación retrospectiva y sería un resultado ficticio, lo que no sería equitativo deportivamente hablando, y que la segunda opción es algo en lo que los Comisarios Deportivos carecen de potestad. Por último, el Apelante preguntó si consideraba que la inaplicación del artículo 36.7 del Reglamento Deportivo del International GT Open era un error, a lo que el Presidente del CCDD dijo que podía haber o no un error, pero que el Director de Prueba podía interpretar el artículo con el fin de garantizar la seguridad de la misma.
4. Dña. Neus Santamaría Sanromà, Directora de Prueba declaró textualmente lo siguiente:

**Apelante:** *“Nosotros tenemos una pregunta: ¿por qué no respetó el reglamento 37.6 durante la carrera? Porque el reglamento 37.6, dice que detrás del Safety Car tiene que estar en primera posición el líder car” (min. 0:57:21).*

**Dña. Neus:** *“Nosotros en ese exacto momento en el que tuvimos que sacar el Safety Car, estábamos en un periodo de cambio de pilotos que es una cosa específica de nuestro campeonato. Por lo que en ese momento justo había un cambio del líder constante y aquí tenemos el pit lane abierto para que... mentira el pit lane cerrado, pero la gente que está dentro del pit lane haciendo su cambio puede volver a salir a pista y esto hizo que el cambio del líder sea constante durante todo el momento. En el instante que ocurre el incidente con el otro vehículo, el número 33, tenemos que proceder al rescate, todo el equipo de dirección de carrera procede al lanzamiento del*



*Safety Car a pista y se consideró que el SC había salido delante del líder en ese momento” (min. 0:58:18).*

**Apelante:** *“Entonces han tomado una decisión de un líder no correcto, porque el líder no era el número 33” (min. 0:59:07).*

**Dña. Neus:** *“No el numero 33 era el vehículo accidentado en ese momento. Es el vehículo que tuvimos que rescatar” (min. 0:59:14).*

**Apelante:** *“Si, exactamente, pero el líder en ese momento no era el numero 69 sino el 777” (min. 0:59:24).*

**Dña. Neus:** *“Lo que le digo es que en ese momento, mientras estábamos procediendo al rescate, a mi lo que me comunica el equipo de dirección de carrera cuando sale el safety car, es que el safety car está detrás del líder y que se puede proceder directamente a relanzar la carrera una vez el incidente está limpio y la pista vuelve a estar limpia. Yo al final tengo que confiar en mi equipo de dirección de carrera y por eso procedimos a relanzar la carrera una vez estaba la pista otra vez limpia” (min. 0:59:53).*

**Apelante:** *“Pero eso era un error de confiar en su equipo ¿no?” (min. 1:00:28).*

**Dña. Neus:** *“Puede ser, pero nosotros en ese momento es el coche que el equipo de dirección de carrera consideró que era el líder, por eso salió el Safety Car delante de ese coche y después se relanzó la carrera” (min. 1:00:42).*

**Apelante:** *“Usted estaba asegurando que detrás del Safety Car estaba el líder?” (min. 1:01:02).*

**Dña. Neus:** *“Sí, eso es lo que me confirmó a mí el equipo en todo momento” (min. 1:01:07).*

**Apelante:** *“Pero en la race control son muchos monitores y allí ponen quién es el líder y no, ¿y usted no ha confirmado si es correcto que ha dicho su equipo?” (min. 1:01:51).*

**Dña. Neus:** *“En ese momento teniendo un coche en medio de la pista como teníamos, la prioridad primera es rescatar ese coche de la mejor manera posible para que todos los pilotos puedan conducir con seguridad, así que nuestra prioridad en ese momento es vigilar ese rescate y hacerlo de la mejor manera posible para que eso sea seguro. Así que, en ese momento, para mí la prioridad es ese rescate. Si a mi equipo me confirma que el coche que hay detrás del Safety Car es el líder, yo me centro en ese momento en lo que para mí es lo importante que es, que el rescate se haga de manera segura” (min. 1:02:32).*

**Apelante:** *“Pero ¿quién son las personas de su equipo?” (min. 1:03:04)*

**Dña. Neus:** *“Pues yo tengo un director adjunto conmigo, y aparte el equipo de dirección de carrera local: el director local y el director adjunto local, que se sientan*



*todos a mi lado. Son los que en todo momento tienen contacto vía radio con el piloto del SC y el copiloto del SC” (min. 1:03:30).*

**Apelante:** *“Es decir que era un fallo del Director de Prueba?” (min. 1:03:34).*

**Dña. Neus:** *“No la Directora de Prueba soy yo” (min. 1:03:37).*

**Apelante:** *“...del Director de Carrera” (min. 1:03:40).*

**Dña. Neus:** *“No lo sabemos, en ese momento ellos confirman que el coche que hay detrás del Safety Car es el líder, y ellos son los que tienen el contacto con el propio Safety Car y entonces, yo si es lo que ellos me confirman, lo que ya he dicho previamente, yo lo que estoy, en ese momento, es en ver que el rescate del otro vehículo se haga correctamente y no perjudique a ninguno de los otros coches en pista” (min. 1:04:10).*

**Apelante:** *“¿Cómo es el nombre del Director Nacional, o su asistente?” (min. 1:04:51).*

**Dña. Neus:** *“Se lo tendría que buscar. Hacemos muchas carreras a lo largo del año y no sabría decir exactamente los nombres de todo el mundo con quien trabajamos, pero se lo podría buscar y confirmárselo en otro momento” (min. 1:05:04).*

**Apelante:** *“Pero es un puesto muy importante y ¿no sabe quién sería esta persona?” (min. 1:05:10).*

**Dña. Neus:** *“No porque el director de prueba de... bueno, el director de carrera de Red Bull Ring siempre había sido el mismo durante muchísimos años, y este es el primer año que teníamos un director de prueba nuevo” (min. 1:05:25).*

**Apelante:** *“Pero usted estaba la persona que ha dicho que la Safety Car tiene que salir” (min. 1:05:50).*

**Dña. Neus:** *“Correcto, sí” (min. 1:05:54).*

**Apelante:** *“Y en el momento, cuando salió el Safety Car ¿usted ha pensado que el coche número 69 es el líder?” (min. 1:06:21).*

**Dña. Neus:** *“En ese momento se consideró el 69, creo que justo en ese momento estaba dentro del pit lane, en el momento que nosotros sacamos el Safety Car que es el que era el líder de carrera previamente. Y en el momento que sacamos el Safety Car, el 69 que era el que había sido el líder, estaba dentro del pit lane procediendo a salir porque, como hemos dicho antes, el pit lane se cierra, pero ese coche que ya estaba dentro puede volver a salir” (min. 1:06:46).*

**Apelante:** *“La pregunta es: ¿sí usted ha dicho al conductor del Safety Car si el líder de la carrera es el número 69?” (min. 1:07:23).*

**Dña. Neus:** *“No, yo he dado la orden de que el Safety Car saliera a pista, todas las demás comunicaciones con el piloto del Safety Car las da el director de carrera local, no yo” (min. 1:07:35).*



**Apelante:** *“Como se ha visto, la pregunta es en este momento que, si como los nueve coches estaban detrás del Safety Car tenían desventaja competitiva al final. ¿Lo ve igual, así? ¿Qué era una desventaja competitiva?” (min. 1:08:50).*

**Dña. Neus:** *“Es muy difícil de valorar porque si que es verdad que estos coches habían entrado a parar, pero después había otros que no, hubo coches por delante que habían parado también, coches por detrás que también habían también parado. Y el hecho es que esta carrera acabó con un último Safety Car debido a que tuvimos un ultimo incidente a 10 minutos de acabar la carrera. Así que el hecho de que la carrera acabara en Safety Car, volvió a juntar todo el grupo así que es imposible saber si alguien ganó ventaja o alguien perdió alguna ventaja con el Safety Car previo” (min. 1:09: 26).*

**Apelante:** *“Pero tampoco lo pueden excluir que no era una desventaja competitiva ¿no?” (min. 1:09:46).*

**Dña. Neus:** *“No, simplemente, no se puede valorar debido como acabó la carrera al final, es imposible valorar si debido al incidente del segundo Safety Car este que sacamos en esta carrera, en Red Bull Ring, es imposible saber si alguien ganó ventaja o alguien perdió alguna ventaja” (min. 1:10:06).*

**Apelante:** *“Bueno, en total una confusión un poco ¿no? Quién era el líder o no” (min. 1:10:22).*

**Dña. Neus:** *“Sí posiblemente. Posiblemente en el mensaje en radio se perdió alguna cosa, se tenía en cuenta una cosa o se tenía en cuenta la otra. Pero volvemos a lo mismo, en el momento en que el equipo local confirma a nuestro equipo de dirección que la pista esta correcta y que el coche que hay detrás es el líder, lo que hacemos nosotros es confiar y centrarnos en lo que para nosotros es lo importante en ese momento que es el rescate y la seguridad de los demás” (min. 1:10:48).*

Parece evidente que hubo confusión a la hora de saber quién era el vehículo que estaba liderando la carrera, porque se produjo un incidente y por ello, cuando el vehículo de seguridad (“Safety Car”) salió a pista, la Sra. Santamaría consideró que sí estaba situado delante del líder de carrera, ya que su equipo de dirección se lo había confirmado.

Asimismo, manifestó que su prioridad fue vigilar el rescate del vehículo accidentado para que fuera seguro, y que, a su juicio, era imposible valorar si algún participante sufrió alguna ventaja o desventaja.



5. El Concurante Apelante hizo mención en el acto de la Vista a una resolución de la FIA en la que se demuestra que los Comisarios Deportivos tienen la competencia de suspender una prueba deportiva, y aportó la misma al CAD de la RFEDA para que fuera valorada.

Dicha resolución de la FIA de fecha 9 de noviembre de 2006, consta aportada al expediente de la Apelación nº 2/2023.

### **-CONCLUSIONES DEL CAD-**

El Comité de Apelación y Disciplina, a la vista de las actuaciones que obran en el expediente y después de analizar las alegaciones esgrimidas por todos los comparecientes en el presente procedimiento de Apelación, emite las siguientes conclusiones:

1./ Por lo que se refiere a las supuestas infracciones del artículo 37.6 del Reglamento Deportivo del International GT Open y el artículo 2.10.13. del Anexo H del CDI alegadas por la parte Apelante, según los cuales:

***“Artículo 37.6 del Reglamento Deportivo del International GT Open: El Safety Car se utilizará al menos hasta que el líder esté alineado detrás de él y todos los demás vehículos estén detrás del líder (o, cuando haya más de un Safety Car, todos los vehículos estén alineados dentro de ese sector de Safety Car) Una vez detrás del Safety Car, el líder de la carrera (o líder de ese sector) deben guardar una distancia de cómo máximo la longitud de 5 vehículos (excepto art. 37.8) y todos los vehículos restantes deben guardar la formación lo más compacta que puedan”.***

***“Artículo 2.10.13. del Anexo H del CDI de la FIA: El Safety Car se utilizará al menos hasta que el vehículo líder esté detrás del Safety Car y los demás coches estén en orden detrás del vehículo líder (o, si hay más de un Safety Car, todos los coches del sector de ese Safety Car). Una vez detrás del Safety Car, el vehículo líder (o el que sea cabeza de carrera en ese sector) debe permanecer a una distancia del Safety Car inferior a 5 veces la longitud de un vehículo (excepto según el Artículo 2.10.15) y todos los demás vehículos deben permanecer en una formación tan cerrada como sea posible”.***

En el presente caso ha quedado acreditado que durante el segundo procedimiento del coche de seguridad el mismo se posicionó por delante de un vehículo -el coche número 25- que no era el líder de carrera en aquel momento, ya que el líder era el vehículo número 777, que tenía por delante nueve vehículos más.



Es decir, entre el coche de seguridad y el verdadero líder de la carrera (vehículo nº 777) se encontraban los vehículos nº 25, 19, 8, 84, 17, 20, 88, 65, 911.

Este hecho provocó, tal y como alegó el Apelante, un perjuicio a los nueve pilotos que quedaron detrás del coche de seguridad y delante del líder de carrera, debido a que una vez se volviese a relanzar la misma, estos nueve coches tendrían que dar una vuelta adicional al circuito para poder situarse en su posición real y luchar por una mejor posición, puesto que debían estar al final de la parrilla y no detrás del coche de seguridad, es decir, efectivamente la igualdad de condiciones para luchar -deportivamente hablando- por una mejor posición, se vio gravemente afectada por un error manifiesto en la utilización del coche de seguridad, por parte de la Directora de Prueba.

Por lo tanto, resulta evidente que tanto el artículo 37.6 del Reglamento Deportivo del International GT Open, como el artículo 2.10.13. del Anexo H del CDI no han sido aplicados en el caso que nos ocupa, situación que también ha sido reconocida por el Colegio de CCDD de La Prueba, quienes manifestaron en la Decisión nº 27 lo siguiente: *“aunque pueda ser que el art. 37.6 (en referencia al Reglamento Interno del International GT Open) no se haya aplicado en su totalidad en relación con el retorno del Safety Car al pit lane [...]”*.

Es importante destacar que en esta misma Prueba ocurrieron otros dos accidentes que provocaron el uso del coche de seguridad.; sin embargo, **en estas otras dos ocasiones sí se aplicaron correctamente los artículos citados**, incluso en el último procedimiento del coche de seguridad -como se puede observar cuando faltaban 05:05 minutos para finalizar la carrera- **se dejó pasar correctamente a los vehículos que no eran líderes de carrera**, es decir, se cumplió con lo dispuesto en el artículo 37.5 del Reglamento Deportivo del International GT Open, por lo que el vehículo que era el líder de la carrera se situó detrás del coche de seguridad.

2./ Con relación a las manifestaciones de la Directora de Prueba, Dña. Neus Santamaría Sanromà durante el acto de la Vista, afirmó que su prioridad era el rescate del vehículo accidentado.

Es cierto que una de las funciones principales del Director de Prueba es velar por la seguridad de la misma, y también, **de conformidad con lo que dispone el artículo 11.10.3.e del CDI de la FIA, es competencia del Director de Prueba la utilización del coche de seguridad.**

En virtud de ello, se confirma que la utilización del coche de seguridad era de la responsabilidad de la Directora de Prueba.



3./ En cuanto a lo alegado por el Colegio de CCDD en la Decisión nº 27 sobre que el artículo 13.4.e) del Reglamento Deportivo del International GT Open supera los artículos mencionados por el Apelante, esto no es correcto, debido a que este artículo dispone que el Director de Prueba tiene plenos poderes a la hora de impartir ordenes sobre la utilización del vehículo de seguridad.

Ahora bien, que la Directora de Prueba sea quien tenga la “última palabra” a la hora de dar las ordenes relativas al procedimiento del coche de seguridad no quiere decir que tenga la potestad para aplicar parcialmente o inaplicar los Reglamentos de las Pruebas.

**Es más, la finalidad del artículo 13.4.e) del Reglamento Deportivo del International GT Open es clarificar la relación entre el Director de Prueba y el Director de Carrera, aludiendo que, a la hora de tomar cualquier decisión, primará la opinión del Director de Prueba sobre la del Director de Carrera, pero como ya se ha mencionado anteriormente, esto no capacita al Director de Prueba para inaplicar o aplicar parcialmente cualquier artículo del Reglamento.**

4./ Finalmente, este Comité debe hacer alusión a cuáles son las competencias del Colegio de CCDD, especialmente la capacidad que ostenta dicho órgano de anular el resultado de una carrera después de finalizada la misma, para ello, hay que tener en consideración lo dispuesto en los artículos 11.9.3.j y 11.9.3.r., del CDI de la FIA, los cuales disponen que los Comisarios Deportivos podrán:

*“Artículo 11.9.3.j del CDI de la FIA: introducir, en caso necesario, modificaciones a la clasificación”.*

*“Artículo 11.9.3.r del CDI de la FIA: tomar la decisión de suspender temporal o permanentemente una Competición o parte de ella”.*

En base a estos artículos, los Comisarios Deportivos, en el marco de sus obligaciones, sí tienen la capacidad para modificar la clasificación (lo cual necesariamente implicaría que la carrera ya hubiera finalizado) y suspender permanentemente una competición o parte de ella.

Además, obra en los archivos de la RFEDA, la Decisión nº 14 dictada a las 17:45 horas por el Colegio de Comisarios Deportivos del GT-CER (Campeonato de España de Resistencia), celebrado el 2 de abril de 2023 en el circuito de Navarra, en la que se hizo constar lo siguiente:



*“Los Comisarios Deportivos, habiendo analizado el desarrollo de la Carrera 2, comunican la siguiente decisión:*

***Hechos: Procedimiento de Safety Car desde la vuelta 18. Irregularidades en el procedimiento han creado una confusión en la mayoría de los concursantes quedando definitivamente desordenados.***

***Decisión: Suspender la Carrera 2, según artículos 11.9.3.j y 11.9.3.r del Código Deportivo Internacional.***

*Razón: Una vez analizados los datos de cronometraje, las imágenes y videos, no ha sido posible restablecer una clasificación definitiva”.*

Según consta en el “INFORME – CARRERA 2 GT-CER -NAVARRA – 2 DE ABRIL DE 2023” ocurrieron los siguientes hechos:

*“15:43:48 – Safety car en pista, ante la **imposibilidad por espacio de colocarlo delante del líder, el safety car se coloca delante del tercer clasificado.***

*Se procede a rescatar los dos vehículos de la pista y se da la orden al SC de mandar adelantar a los vehículos que lleva detrás para recolocarlos y quedarse delante del líder.*

*Hay que recordar que teníamos una parrilla de 33 vehículos por lo que el proceso lleva algo de tiempo y se produce un fallo de comunicación al pensar que el líder es un Porsche de color negro y finalmente es un Porsche de color plata, con esta situación el líder y el segundo clasificado adelantan también al safety car y nos encontramos ante la situación de tener que recolocar de nuevo a toda la caravana de vehículos.*

*En este momento hay vehículos que no adelantan al safety car y los que van detrás si lo adelantan, por lo que finalmente **se descoloca la caravana.***

*16:01:03 se retira el safety car y se relanza la carrera*

*16:06:38 bandera a cuadros”*

Analizando estos hechos ocurridos el 2 de abril de 2023 en el GT-CER Navarra y comparándolos con los que ahora nos ocupan, podemos concluir que, en ambas situaciones, por un procedimiento de coche de seguridad, se produjo un desorden en los participantes, quedando los vehículos situados fuera de su posición real de carrera. **Como bien podemos observar, el Colegio de CCDD de la Prueba celebrada el 2 de abril de 2023 en el GT-CER Navarra decidió, en el ejercicio de sus competencias atribuidas por el propio CDI de la FIA, suspender la carrera 2 de dicha Prueba.**

En aquella ocasión, el Colegio de CCDD del GT-CER de Navarra y el Director de Prueba de la misma, hicieron constar que se produjeron una cadena de hechos desafortunados que provocó que varios coches acabaran desordenados detrás del coche de seguridad, sin que hubiera realmente una causa concreta, **pero en el caso que nos ocupa es evidente que el desorden que hubo detrás del vehículo de seguridad se**



**debe a un error directamente atribuible a la Directora de Prueba**, máxime cuando el coche de seguridad estuvo en la pista casi tres minutos (consta en el vídeo de la misma que el citado vehículo salió a pista cuando quedaban 28:23 minutos de carrera, y anunció que se retiraba cuando quedaban 25:28 minutos), tiempo suficiente para que la Directora de Prueba -o incluso su equipo local- pudiera verificar que el coche de seguridad estaba en la posición correcta antes de que por parte de la citada Oficial se enviara el mensaje de retirada de dicho vehículo.

Por otra parte, durante el acto de la Vista, el Apelante aportó la Resolución del Tribunal de Apelación Internacional (*International Court of Appeal* - ICA) de la FIA, cuya Vista tuvo lugar el día 9 de noviembre de 2006 en París y resolvió la apelación frente a la Decisión del Tribunal Nacional de Apelación Frances (*French National Court of Appeal*) sobre la prueba del CIK-FIA 2006 Formula A European, celebrada el 25 de junio de 2006 en Varennes sur Allier.

Esta Resolución versa sobre una carrera en la que hubo una gran confusión -confirmado por todos los intervinientes, como en el presente caso-, por lo que se consideró que la clasificación final del evento era arbitraria.

En ese caso, el Director de Carrera ondeó una bandera que no era la que se debía aplicar en ese momento -ondeó la bandera a cuadros en vez de una bandera roja- hecho que como se afirma en dicha Resolución de la ICA es contrario a la normativa y al procedimiento aplicable, por lo que **ese Tribunal de la FIA decidió que los Comisarios Deportivos de la prueba SÍ tienen poder para anular los resultados finales de aquellas pruebas en las que exista tal nivel de confusión que imposibilite establecer un resultado justo y evitar que se dé un trato injusto a los pilotos, ya que la clasificación no representa lo conseguido por méritos deportivos en la carrera, motivos por los que el Tribunal de Apelación Internacional de la FIA decidió ANULAR los resultados de la Carrera nº 2 de la citada prueba del CIK.**

A la vista de cuanto antecede, **este CAD de la RFEDA considera que sí se produjo un perjuicio irreparable para nueve coches de los veintidós que se encontraban en pista** -es decir, un número razonable de vehículos-, encontrándose entre los perjudicados por tal situación los vehículos del apelante, como consecuencia de la mala utilización del coche de seguridad, todo ello vulnerando lo dispuesto en el artículo 37.6 del Reglamento Deportivo del International GT Open y el artículo 2.10.13. del Anexo H del CDI de la FIA.



En este sentido, dicho perjuicio no hace más que acreditar que esos nueve vehículos - entre los cuales se encuentran los del Concursante apelante- padecieron injustamente una desventaja competitiva producto de la inaplicación de la normativa competente, y, en consecuencia, perdieron la posibilidad de estar en la posición que les correspondía y de competir con normalidad.

Por ello, este Comité entiende que ante el evidente desorden que se produjo detrás del coche de seguridad, la única decisión posible es la de anular la Carrera 2 de La Prueba, y en consecuencia la clasificación y el resultado de la misma.

En virtud de cuanto antecede, 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 TEAM MOTOPARK, con licencia número xxxxx, frente a la Decisión nº 27 dictada por el Colegio de Comisarios Deportivos de La Prueba celebrada en el Red Bull Ring durante el fin de semana del 8 de septiembre de 2023, por lo que procede:

- **ANULAR la Decisión nº 27 dictada por el Colegio de CCDD de La Prueba, con fecha 10 de septiembre de 2023 a las 21:00 horas.**
- **ANULAR la Carrera 2 de La Prueba y, por tanto, su clasificación a todos los efectos.**

**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 Código Deportivo Internacional 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.”*