



Expediente Tribunal Administrativo del Deporte núm. 221/2021 TAD.

En Madrid, a 29 de abril de 2021, se reúne el Tribunal Administrativo del Deporte para conocer y resolver el recurso presentado por D. XXXX, actuando en su propio nombre y derecho, contra la Resolución del Comité de Apelación y Disciplina de la Real Federación Española de Automovilismo, de 28 de diciembre de 2020.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Los días 2 y 3 de octubre de 2020, se celebró el 6º Rallye Rías Altas puntuable para el Campeonato de España de Rallyes y en el mismo participó el dicente, D. XXXX, como piloto con un vehículo de su propiedad, juntamente con D. XXXX que actuó como su copiloto en el referido Rallye. Durante la disputa de la prueba, el 3 de octubre, el vehículo con el que participaban tuvo un accidente con salida de vía y quedando semivolcado ocupando parte de la carretera y en frente de un punto de radio.

El 6 de octubre de 2020, el organizador de la Prueba -D. Manuel López Castrillón- remitió un correo electrónico a la Dirección Deportiva de la Real Federación Española de Automovilismo (en adelante RFEDA), manifestando que el piloto y el copiloto salieron del vehículo y procedieron a empujar el coche para ponerlo sobre cuatro ruedas, obstaculizando parte del tramo, dado que en la rueda derecha estaba la rótula del trapecio rota y el palier fuera de sitio lo que imposibilitaba que el vehículo rodase sin ayuda mecánica de una grúa u otra forma de remolcaje. Provocando una situación de grave peligro, que se vio ampliado, además, al negarse los susodichos a que la grúa de la caravana de seguridad moviera el coche para despejar el tramo, motivo por el cual este último tuvo que ser anulado.

SEGUNDO.- Todo ello dio lugar a que se diese traslado del asunto por la Dirección Deportiva de la RFEDA al Comité de Apelación y Disciplina (en adelante CAD) de dicha Federación. El cual acordó, el 19 de octubre de 2020, incoar el Expediente Disciplinario Ordinario 2/2020 al piloto -ahora recurrente, D. XXXX - y al copiloto del vehículo, así como a la Escudería Automovilística Ferrol, Concursante de ambos.

Finalizada la incoación del Expediente fue elevado al Juez Único del CAD quien dictó Resolución, el 28 de diciembre, acordando sancionar al piloto D. XXXX, ahora compareciente, juntamente con su copiloto por la infracción del artículo 17. p) del Reglamento de Disciplina Deportiva y Procedimiento Sancionador (en adelante RDDPS), con la descalificación de la prueba (art. 23.b). Así como, también, por



infracción del artículo 19. a) del citado Reglamento, se les impone la sanción de multa accesoria por valor de mil quinientos euros (1.500,00 €) (art. 25.b).

TERCERO.- Ante dicha resolución, y con fecha de entrada de 25 de marzo de 2021, interpone el Sr. Rico recurso ante el Tribunal Administrativo del Deporte y solicita en el mismo que,

«(...) habiendo por presentado este escrito con sus documentos y copias, se digno admitirlo y en su virtud se dicte resolución mediante la que se tenga por interpuesto en tiempo y legal forma RECURSO CONTRA LA RESOLUCION DEL COMITÉ DE APELACION Y DISCIPLINA DE LA REAL FEDERACION ESPAÑOLA DE AUTOMOVILISMO DE FECHA 28 DE DICIEMBRE DE 2020 respecto de los pronunciamientos concretos que se dejan enunciados en el cuerpo del presente escrito y, previa la tramitación pertinente incluida la fase probatoria; dicte resolución mediante la cual, estimando íntegramente este recurso, se revoque la recurrida y se dicte otra por la cual se declare que:

A) No existen por lo tanto los requisitos legales necesarios para considerar al Sr. XXXX autor de la falta muy grave prevista en el Artículo 17.p del RDDPS por lo ya expuesto y no procede la imposición de sanción alguna por estos motivos y mucho menos la Descalificación de la Prueba a tenor del Artículo 23.b del mismo RDDPS. No procede dicha sanción.

B) Y asimismo, no se ha vulnerado ninguna orden ni ningún otro precepto que lleve a calificar la conducta del Sr. XXXX como falta grave del Artículo 19.a y a sancionarle con una multa de 1.500 euros en virtud del Artículo 25.b del reiterado RDDPS. No procede dicha sanción.

C) Subsidiariamente y teniendo en cuenta la situación del accidente, los nervios lógicos y la impotencia del momento podría entenderse y sancionarse que únicamente hubo una falta leve del Artículo 21.f por haber tomado decisiones que se podrían mejorar en circunstancias de menos nerviosismo y como tal la sanción correspondiente sería un apercibimiento o como mucho una sanción económica inferior a 600 euros del Artículo 26 en sus apartados a) o b)».

CUARTO.- El 26 de marzo se envió a la RFEDA copia del recurso interpuesto, con el fin de que enviara a este Tribunal Administrativo del Deporte, en el plazo de diez días hábiles, informe elaborado por el órgano que dictó el acto recurrido y remitiera el expediente original del asunto debidamente foliado, de conformidad con lo establecido en el artículo 79.1 de la Ley 39/2015 de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. Dicho informe tuvo entrada el 12 de abril.

QUINTO.- El 15 de abril se acordó concederle al recurrente un plazo de diez días hábiles contados a partir del siguiente al de la notificación del escrito para que se ratifique en su pretensión o, en su caso, formule cuantas alegaciones convengan a su derecho, acompañándole copia del informe de la federación, y poniendo a su disposición para consultar, durante dicho período, el resto del expediente. El día 21 de abril tuvo entrada el escrito del actor con sus alegaciones.

FUNDAMENTOS DE DERECHO



PRIMERO.- El Tribunal Administrativo del Deporte es competente para conocer este recurso con arreglo a lo establecido en el artículo 84.1 a) de la Ley 10/1990, de 15 de octubre, del Deporte, y en los artículos 6.2.c) y f) y 52.2 del Real Decreto 1591/1992, de 23 de diciembre, sobre Disciplina Deportiva, todos ellos en relación con la Disposición Adicional Cuarta. 2 de la Ley Orgánica 3/2013, de 20 de junio de protección de la salud del deportista y lucha contra el dopaje en la actividad deportiva.

SEGUNDO.- El recurrente está legitimado activamente para plantear este recurso, por ser titular de derechos e intereses legítimos afectados por ella, en los términos exigidos por el artículo 33.4 del Real Decreto 1591/1992.

TERCERO.- La primera infracción que se le atribuye al sancionado refiere a «(...) p) Cualquier acción u omisión realizada durante el transcurso de una prueba que -sin causa justificada- ponga en peligro la integridad física de los otros participantes, de los oficiales actuantes o del público asistente» (art. 17). En su descargo alega el compareciente que,

« (...) EN NINGUN MOMENTO SE PUSO EN PELIGRO LA INTEGRIDAD FISICA DE LOS OTROS PARTICIPANTES NI DE NINGUNA OTRA PERSONA relacionada con el desarrollo de la prueba y mucho menos del público. No podemos confundir el hecho de que alguno de los participantes no obtuviese los resultados en tiempo que quisiera o deseara haber tenido en el tramo por motivos varios, con la acusación de haber puesto en peligro efectivo y real la integridad física de nadie. No hubo ni siquiera otras salidas de vía relacionadas directa o indirectamente con el accidente del Sr. Rico; ni otros daños mecánicos en otros participantes; ni muchísimo menos daños o riesgo físico para nadie más».

En las alegaciones realizadas al expediente federativo incoado, el piloto relata que, tras el accidente, « (...) tanto piloto como copiloto conseguimos salir por nuestros propios medios del vehículo. (...) Que procedemos a poner el vehículo, el cual estaba semivolcado en la cuneta, sobre sus cuatro ruedas con el fin de proseguir con nuestra participación en la prueba, algo totalmente lícito y que no impide ningún artículo de ningún reglamento» (página 28 del expediente).

Determinada esta cuestión, y frente a la alegación del actor que niega que su acción de poner el coche siniestrado en posición horizontal generara una situación de peligro propia de lo que requiere el tipo de la infracción que se le imputó, lo cierto es que de las imágenes obrantes en el expediente y aportadas tanto por el actor, como por la RFEA, se aprecia claramente que el lateral del coche volcado en la cuneta y apoyado en el suelo –concretamente el del lado del copiloto- sí ocupa una parte del borde de la carretera. Pero es cierto, también, que una vez puesto el coche sobre sus cuatro ruedas, éste ocupa ya una gran parte de carretera, hasta el punto de que pudiera afirmarse que el vehículo quedó atravesado en la misma, como nítidamente puede verse, por ejemplo, en la imagen que muestra la foto incluida en la documentación aportada por el recurrente (página 41) y que adjuntó a su recurso. O, más claramente, en la foto incluida en el informe federativo (página 5) obrante en el expediente.

Arguye la parte, asimismo, que colocaron el turismo sobre las cuatro ruedas a fin de continuar su participación en la prueba y que una vez hecho esto pudieron



observar «que la rótula delantera derecha estaba rota y que no podían reanudar la marcha. Es importante hacer hincapié en el hecho de que la rotura de la rótula delantera derecha era imposible de saber mientras .el vehículo permanecía tumbado sobre su costado derecho y que únicamente tras ponerlo sobre las cuatro ruedas se observa esta importante avería».

Sin embargo, habida cuenta de la entidad del accidente, parece obvio que el piloto bien hubiera debido colegir que el coche pudiera haber sufrido daños que le impidieran continuar, como así aconteció. Criterio este que también manifiesta el Concursante de ambos sancionados cuando moteja su actuación como «ilógica e incorrecta», en el marco de sus alegaciones adjuntadas en la página 37 del expediente. Asimismo, se recoge en el informe federativo que,

«(...) Por otro lado, no hubo ninguna causa justificada para mover un vehículo que estaba semivolcado -y accidentado- al margen de la carretera después del accidente, todo ello para ponerlo en medio de la misma (de nuevo, ver la foto que se adjunta arriba, se aprecia que el mismo no está ocupando “parte de la calzada” sino más de la mitad de la misma) y que además, tal y como consta en los pantallazos que obran en el expediente y que el propio recurrente remitió, en los mismos se puede apreciar que efectivamente después del accidente sí contactó -vía WhatsApp- con D. Germán Castrillón, enviándole las fotografías del accidente acompañadas del texto “la vamos a liar más gorda”, lo cual evidentemente acredita que el ahora recurrente sabía que su conducta al poner el coche en medio de la carretera no era ni lógica, ni adecuada. Dicho pantallazo obra en el Expediente al folio nº 31) ».

Por último, este Tribunal ya se pronunció sobre este hecho, en su Resolución 91/2021 TAD, con ocasión del recurso presentado por el copiloto del ahora recurrente y en la misma se declaraba que,

« (...) la peligrosidad de la actuación realizada está implícitamente contenida en el propio alegato del recurrente, cuando declara que no participó en el volcado del coche accidentado para ponerlo sobre cuatro ruedas, porque “A la vista de la situación del vehículo y de las circunstancias meteorológicas que determinaban una muy escasa visibilidad el compareciente se desplazó unos 200 metros aproximadamente con la finalidad de avisar a los demás participantes en la prueba (...)”. Y también, “de hecho, ni se encontraba cerca del vehículo ya que fue a avisar al resto de participantes de que tuvieran cuidado porque parte del vehículo invadía la calzada”. (...) De estas declaraciones, por tanto, bien puede inferirse que si la situación del vehículo ya demandaba necesidad de cuidado a resultas del accidente, cuanto más resultaría ser preciso éste cuando se colocó el coche, prácticamente, en medio de la carretera, lo que acredita que dicha actuación provocó una situación objetiva de riesgo como, por otra parte, se puede ver en las imágenes obrantes en el expediente».

En su consecuencia, debemos reiterar ahora la conclusión a la que llegamos entonces y sostener que la acción de poner el coche sobre sus cuatro ruedas dio lugar a la situación objetiva de peligro descrita y, por tanto, incurso en la infracción prevista en el artículo 17 p) del Reglamento disciplinario federativo por el que se le impuso la sanción de descalificación de la prueba prevista en el artículo 23 b) y cuya impugnación debe correr por ello suerte desestimatoria.

CUARTO.- A continuación niega también el recurrente haber llevado a cabo la infracción prevista en el RDDPS y relativa a que «Se considerarán como infracciones comunes graves a las reglas del juego o competición, o a las normas generales deportivas: a) El incumplimiento de órdenes, instrucciones y peticiones de



información emanadas de los Comisarios Deportivos, Comisarios Técnicos, Directores de Carrera, Directivos, así como demás Autoridades deportivas, si el hecho no reviste el carácter de falta muy grave» (art. 19).

La misma se le imputa en cuanto que la resolución atacada considera acreditado que, cuando los medios de la organización de la competición se desplazaron para llevarse el vehículo accidentado y despejar así el tramo de la carretera que ponía en peligro con su ubicación, tanto el piloto como el copiloto se opusieron a que esta operación pudiera llevarse a cabo, al negarse a que se tocara el coche para remolcarlo. Lo que determinó que la Directora de la Carrera tuviera que anular el TC 4 cronometrado. Sin embargo, el piloto ahora recurrente declara no haber llevado la conducta que se le atribuye, toda vez que niega que se desobedecieran órdenes de la Autoridad de la Carrera y alega que,

«Entendemos que no se ha vulnerado ninguna orden porque nadie dio órdenes ni hizo nada (que a lo mejor hubiera tenido que hacerlo la persona o personas competentes...) y ningún otro precepto que lleve a calificar la conducta del Sr. Rico se vuelve a su puesto cuando ya habían pasado por allí varios participantes más. Es más, ese mismo comisario de radio debería haber colaborado en señalar el accidente, cosa que no hizo. Ninguna instrucción y/u orden se le da al piloto accidentado. Su propia escudería recibe el aviso del siniestro y no hace nada, da prioridad a terminar la prueba como ya se ha expuesto. Ningún precepto del Reglamento se incumplió por el participante nº 105. (...) El piloto accidentado intentó tras el siniestro volver a la prueba y cuando comprobó que ello no era posible por circunstancias mecánicas imprevisibles derivadas del mismo actuó con toda la diligencia necesaria para terminar lo antes posible con la situación, solicitando la presencia de la grúa para retirar el vehículo accidentado y los servicios médicos necesarios para su copiloto y para sí mismo».

Sin embargo, en las distintas fases del procedimiento, constan diversas referencias relativas a la infracción atribuida al sancionado. Así, en el correo del organizador de la competición denunciando los hechos acontecidos que dieron lugar al presente debate, puede leerse como describe que, tras haberse colocado el coche en horizontal, « (...) los siguientes participantes que llegan al lugar tienen dificultades para pasar, perdiendo tiempo. Una vez que han pasado todos los participantes (...) la grúa del tramo va a intentar retirar el vehículo pero el participante se niega a que le toquen al coche» (página 2 del expediente).

Asimismo, en la providencia de la notificación del expediente, el instructor dice, en su resumen de los hechos denunciados, que «(...) D. XXXX y D. XXXX, presuntamente empujaron su coche y lo pusieron en sus cuatro ruedas obstaculizando parte del tramo y por lo tanto perjudicando a otros participantes (...) y poniéndolos en una situación de grave peligro; motivo por el cual la grúa se acercó al lugar para intentar mover el vehículo y apartarlo, pero el participante en cuestión se negó a que su vehículo fuese tocado» (página 22 del expediente).

Ítem más, cuando refiere a la documentación aportada por el denunciante y señala al Informe sobre el suceso que nos ocupa suscrito por la Directora de Carrera e indica cómo según el mismo, « (...) los miembros de la caravana de seguridad llegaron al lugar del accidente con la intención de apartar el vehículo de la carretera, negándose en todo momento el Piloto D. XXXX a que dicho personal de la organización de la prueba tocara su coche» (página 22 del expediente). Y, en efecto,



cuando se acude en el expediente «Informe de Dirección de Carrera sobre lo sucedido en el TC 2 “Monfero-Monfero” con el vehículo núm. 105» (páginas 9 y 10 del expediente), se comprueba cómo la citada Directora narra en la caravana de seguridad se desplazó al lugar del accidente para apartar el coche siniestrado «negándose en todo momento el piloto a que el personal de la caravana, que es personal de la organización de la prueba, así incluido en el cuadro de oficiales, tocase dicho vehículo» (página 10 del expediente).

Sí debe admitirse que obra en el expediente documental que contiene el siguiente testimonio, «Yo, D. XXXX, (...) como administrador y gerente de la empresa “Desguaces XXXX”, (...) CERTIFICO: (...) La empresa Desguaces XXXX, S.L. realiza servicio de grúa en TC 2 y TC 4 del Rallye Rías Altas 2020, el cual se activa aproximadamente a las 20:20 H del día 2 de octubre junto con el coche R después de finalizar el TC2. (...) Una vez en el lugar, procedemos a cargar el vehículo nº 105, de XXXX y XXXX, en la grúa. Ninguno de los dos ocupantes del vehículo presenta negativa al respecto y recibimos toda la colaboración posible por parte de los dos implicados en todo momento, mientras están siendo atendidos por el coche R. (...) Después de cargar el vehículo en la grúa procedemos a retirarlo del tramo cronometrado y se deposita en la Plaza del Concello de Monfero» (página 32 del expediente).

Empero, esta última declaración no obsta para tener en cuenta que el propio compareciente aduce en su recurso que, «Como mucho y teniendo en cuenta la situación del accidente, los nervios lógicos y la impotencia del momento podría entenderse que hubo una falta leve del Artículo 21.f por haber tomado decisiones que se podrían mejorar en circunstancias de menos nerviosismo y como tal la sanción correspondiente sería un apercibimiento o como mucho una sanción económica inferior a 600 euros del Artículo 26 en sus apartados a) o b)». Lo que no hace sino acreditar que se produjo un incumplimiento y que, según el Informe de la Directora de Carrera –que goza de presunción de veracidad, conforme a lo establecido en el artículo 37.6 del RDDPS-, el mismo consistió en negarse a que el personal de la organización de la prueba tocase su coche o, si se prefiere, manteniendo una actitud desobediente respecto a las actuaciones pretendidas por este personal: «(...) llegaron los vehículos de caravana al lugar del accidente para apartar el vehículo de la carretera hasta el cruce anterior, que estaba a unos 40 metros de distancia, negándose en todo momento el piloto a que el personal de la caravana, que es personal de la organización de la prueba, así incluido en el cuadro de oficiales, tocase dicho vehículo» (Informe de Dirección de Carrera sobre lo sucedido en el TC 2 «Monfero-Monfero» con el vehículo núm. 105, página 10 del expediente).

Circunstancias todas esta expuestas que llevaron al CAD a resolver, fundadamente a juicio de este Tribunal, que el piloto y ahora recurrente, Sr. Rico, fue responsable de «haber incumplido las órdenes de los Oficiales encargados de la seguridad de la prueba, como autor de la infracción grave prevista en el artículo 19.a) del RDDPS» y le impuso la «sanción prevista en el artículo 25. 9 de ese mismo Reglamento de Multa ascendente a la cantidad de MIL QUINIENTOS EUROS (1.500,00 €)».



En su virtud, este Tribunal Administrativo del Deporte

ACUERDA

DESESTIMAR el recurso presentado por D. XXXX, actuando en su propio nombre y derecho, contra la Resolución del Comité de Apelación y Disciplina de la Real Federación Española de Automovilismo, de 28 de diciembre de 2020.

La presente resolución es definitiva en vía administrativa, y contra la misma podrá interponerse recurso contencioso-administrativo ante el Juzgado Central de lo Contencioso-Administrativo, con sede en Madrid, en el plazo de dos meses desde su notificación.

EL PRESIDENTE

EL SECRETARIO

