

LAS LAGUNAS DEL SAFETY CAR

Sobre la sanción a Michael Schumacher tras el GP de Mónaco 2010



Joseba Fernández Arribas

La sanción impuesta a Michael Schumacher tras el GP de Mónaco, por adelantar a Fernando Alonso en la última curva después de la retirada del Safety Car, puede parecer un grave error del equipo Mercedes en las instrucciones dadas a sus pilotos. Sin embargo, si analizamos la normativa y su variación probablemente debamos llegar a la conclusión de que tal error estuvo motivado por una normativa confusa, fruto de una modificación no suficientemente calibrada.

El Reglamento Deportivo de la F1 para la temporada 2009 establecía el procedimiento de retirada del Safety Car, cuando este había salido a pista. La retirada del Safety Car es decisión del Director de Carrera. Ordenada esta, el mensaje "Safety Car in this Lap" se muestra en los monitores de tiempos de los equipos, mientras que el Safety Car apaga sus luces naranjas. Todo ello indica que el Safety Car volverá a la calle de boxes al final de dicha vuelta. Y al acercarse el Safety Car a la entrada a la calle de boxes, las banderas amarillas y los carteles indicando "SC" -que se habrán estado mostrando durante toda su estancia en pista- serán sustituidas por banderas verdes y el semáforo del mismo color en la línea de meta.

Con algunas excepciones que no vienen al caso, cualquier adelantamiento -y aquí está una de las claves del problema- estaba prohibido hasta que los monoplazas cruzan la línea de meta, una vez que se ha retirado el Safety Car por la calle de boxes.

En el supuesto de que la carrera finalizase bajo el despliegue del Safety Car, este se retirará a la calle de boxes al final de la última vuelta. Obviamente esta regulación pretende que la imagen del final del GP no se produzca con los monoplazas detrás del Safety Car. En cualquier caso, de acuerdo con la normativa anterior, no será posible ningún adelantamiento al estar prohibidos antes de cruzar la línea de meta, tras la cual habrá finalizado la carrera.

Por tanto, bajo la normativa de la temporada 2009 no se hubiera podido plantear duda alguna respecto a la prohibición de adelantamiento.

El problema tiene su origen en el cambio de normativa introducido en 2010. Esta temporada, cuando el Safety Car se retira a la calle de boxes, los adelantamientos están permitidos una vez que se cruza la "primera línea del Safety Car", que se sitúa antes de la línea de meta. Todo ello sin que se introduzca ninguna otra modificación respecto a la regulación de las banderas y luces verdes o la entrada del Safety Car en la última vuelta cuando el GP finaliza con el mismo despliegado.

Planteada así la cuestión, parece claro que el adelantamiento de Michael Schumacher a Fernando Alonso hubiese sido válido en cualquier otra circunstancia, salvo en el caso de que la carrera finalizase bajo el despliegue del Safety Car. En este último caso, el Safety Car se retiraría a la calle de boxes en la última vuelta, como ocurrió, pero los adelantamientos estarían prohibidos antes de la finalización de la carrera.

El problema interpretativo planteado surge del hecho de que en dicha última vuelta se mostró el mensaje "Safety Car in this Lap" en los monitores de tiempos, el Safety Car apagó las luces naranjas y se mostraron banderas verdes antes de la entrada por línea de meta. Este procedimiento parece ser el regulado con carácter general para la retirada del Safety Car (art. 40.11), pero no está previsto específicamente para el supuesto de finalización del GP bajo el despliegue del Safety Car, regulado en un apartado diferente (art. 40.13).

Tal cuestión no hubiese producido confusión alguna con la normativa de la temporada 2009, dado que en cualquier caso los adelantamientos estaban prohibidos antes de cruzar la línea de meta. Sin embargo, con la normativa de 2010 se plantea la cuestión de si la carrera finalizó bajo el despliegue del Safety Car –tal y como han interpretado los comisarios de carrera- o si lo que se produjo es la retirada del Safety Car en la última vuelta, que es la interpretación –ciertamente forzada- sostenida por el equipo Mercedes.

En el primer caso, como se ha indicado, el adelantamiento estaría prohibido. Pero si se acoge la interpretación del equipo Mercedes, el adelantamiento estaba permitido una vez rebasada la "primera línea del Safety Car". Esta interpretación no parece la más razonable jurídicamente, ya que carece de lógica que se pueda entender que se produce la retirada del Safety Car en la última vuelta, existiendo una regulación específica para la finalización del GP bajo el despliegue del Safety Car, que incluye la retirada del mismo en ese último paso por la entrada a boxes. Pero no se puede desconocer que el aviso de retirada del Safety Car y las banderas verdes generaban una duda razonable, máxime cuando se produce en tal momento de tensión y sin tiempo material para cualquier consulta a la dirección de carrera. De alguna manera, esta confusa situación jurídica se reflejaba en las declaraciones de otro competidor ajeno al incidente –Sebastian Buemi- cuando declaraba que "era muy extraño que nos indicasen por radio que no se podía adelantar, mientras veíamos banderas y luces verdes".

En definitiva, parece urgir una clarificación de la normativa que determine el sistema de avisos y banderas para el caso de finalización de la carrera bajo el despliegue del Safety Car. Tarea que ya parece que va a abordar el Consejo Mundial de la FIA.

Por último, cabe mencionar la renuncia del equipo Mercedes al recurso frente a la resolución sancionadora de veinte segundos impuesta a Michael Schumacher. ¿Significa eso que aceptan la interpretación de los comisarios como claramente correcta? Probablemente no. La cuestión es que la sanción que hubiese sido aplicable a la infracción sería la de un Drive Through (paso obligatorio por la calle de boxes). Pero cuando dicha sanción es impuesta en las últimas cinco vueltas del GP, ante la dificultad o imposibilidad de cumplirla, se sustituye por la imposición de una sanción de veinte segundos de tiempo adicional en la clasificación. La sanción de Drive Through, por su propia naturaleza, es inapelable. Por ello, en ocasiones

anteriores ya se ha aplicado el criterio de que la sanci3n sustitutoria por tiempo resulta tambi3n inapelable. En consecuencia, el eventual recurso de Mercedes previsiblemente no es que hubiese sido desestimado, sino que ni siquiera hubiese sido admitido.

Mayo de 2010.

**© Joseba Fern3ndez Arribas (Autor)
Abogado**

© IUSPORT (Editor)

www.iusport.es