



## La relación jurídica en el contrato de pilotaje

*Por Javier Navarro Navarro*

Desde que las bigas y cuadrigas (carros tirados por dos y cuatro caballos, respectivamente) surcaban las arenas del Circo Máximo romano, la pasión de los aficionados a las carreras no ha dejado de aumentar. En la actualidad, la pasión por este tipo de eventos se ha transformado hasta llegar al mundo del motor de las dos y las cuatro ruedas.

A diferencia de los primeros, que tenían estatus de esclavo, los pilotos de carreras de la actualidad pueden ser considerados como iconos de masas. De tal modo, en la relación que estos “jinetes” del siglo XXI tienen con sus respectivos equipos y patrocinadores no se deja nada al azar, pues generan ingentes cantidades de dinero provenientes de las más distintas fuentes: derechos de televisión, publicidad, contratos con los circuitos y, así, un largo etcétera.

Los contratos de pilotaje, ya sea de motos o coches, son actos jurídicos con unas prestaciones estipuladas bastante complejas, normalmente, conforme a Derecho inglés o suizo (en las categorías inferiores se suele estipular conforme al Derecho del país en el que radique el equipo). Abarcan, como mínimo, los siguientes extremos: marco del contrato, obligaciones del piloto y del equipo, la retribución, los derechos de imagen y las causas de extinción del vínculo.

En primer lugar, es necesario establecer cuál será el objeto y rasgos básicos del contrato. Evidentemente, y con independencia de la denominación que se le dé, el objeto del mismo, en síntesis, sería la colaboración entre piloto y equipo para obtener los mejores resultados deportivos posibles. No obstante, se deberá tener en cuenta la disposición de medios económicos y humanos que el equipo haga para modular este extremo (aunque no existe una garantía de resultados por parte del piloto).

Por lo que respecta a las obligaciones del piloto, son de lo más variopinto. Por supuesto, debemos hacer referencia a los compromisos deportivos: el piloto deberá estar a disposición del equipo para participar en todos los entrenamientos, carreras y test propuestos en el calendario. También deberán obtener los permisos necesarios para participar en la competición en cuestión (licencias y autorizaciones de la Federación Internacional de Automovilismo (FIA) y de Motociclismo (FIM)), pues sin dichas habilitaciones les será imposible ocupar efectivamente su puesto a bordo del vehículo.

Serán regulados igualmente aspectos como el estado físico. No se puede obviar que el mantenerse en forma es punto imprescindible en la relación con el equipo, pues son deportes con gran exigencia para el piloto. Esto incluye el evitar la ingesta de cualquier sustancia que pueda ser considerada como dopante, pues, en el caso del automovilismo, la FIA recientemente firmó el Código Mundial Antidopaje, incluyéndolo en sus normas internas (hay que recordar casos como el de Igor Walilko, piloto que con sus 13 años fue sancionado por ingerir estimulantes prohibidos).

Por último, los pilotos se verán vinculados por la obligación de colaborar en el desarrollo técnico de sus respectivas monturas, extremo necesario para lograr resultados óptimos en el desempeño de la competición. Dicho desarrollo deberá ser confidencial y nunca podrá dar detalles sobre las actuaciones dadas en la gestión y mejora de su coche o moto.

Una vez concretados, grosso modo, los cometidos del piloto, es imprescindible observar el otro lado de la balanza: el equipo. En la relación contractual que nos ocupa, la parte fuerte será esta última, pues es quien realmente establece y coordina las directrices a seguir, amén de tener la capacidad de contratar a aquel piloto que más le satisfaga. No obstante, de su lado recaen cargas de suma importancia, sin las cuales la consecución de objetivos es poco menos que imposible. Precisamente, una de las obligaciones principales del equipo será el poner a disposición del piloto todos aquellos elementos y recursos, materiales y humanos, que sean imprescindibles para la ocupación efectiva de su plaza en el campeonato o evento (o sea, vehículos y transporte de los mismos, ingenieros...). Otras cargas que podremos observar en la relación serán la designación como piloto oficial del equipo o obligación de no discriminación del piloto respecto de otros. Así, por ejemplo, fue muy comentado el posible caso de discriminación que habría sufrido el piloto español Fernando Alonso en su estancia en el equipo McLaren-Mercedes respecto de su compañero Lewis Hamilton, novio de la hija del patrón del equipo, Ron Dennis.

Como anteriormente apuntábamos, la repercusión que los eventos del motor tienen en la vida actual es claramente significativa. Cada año, los equipos y constructores obtienen ingresos multimillonarios en concepto de derechos de imagen y audiovisuales. A estos efectos, los pilotos tienen una gran importancia pues, en múltiples casos, decantarán a cientos de tifosi hacia un equipo u otro.

Es por esto, que los derechos de imagen serán objeto de un tratamiento exhaustivo en los contratos que nos ocupan. En estos acuerdos se realiza una clara distinción entre lo que es la imagen deportiva y la imagen personal del piloto. La explotación económica de la primera quedará cedida al equipo de modo exclusivo (dando lugar a determinadas excepciones en casos concretos). Esto tendrá como resultado un pacto sobre el régimen de los derechos de merchandising de productos del equipo en los que tenga relación el piloto (véanse las camisetas de un determinado piloto que milita en determinado equipo, por ejemplo).



situaciones de cada piloto son completamente distintas y esta situación se verá claramente reflejada en su relación contractual con el equipo.

**Javier Navarro Navarro**

Abogado del Departamento de Derecho del Deporte y del Entretenimiento

j.navarro@cialt.com

CIALT Asesores

www.cialt.com

Enero de 2012.

© **Javier Navarro Navarro (Autor)**

© **IUSPORT (Editor)**

[www.iusport.es](http://www.iusport.es)