



## Comentario sobre el Laudo del TAS: Caso Vela 49er (Beijing 2008)

Por Javier LATORRE MARTÍNEZ

El pasado sábado 23 de agosto la División *ad hoc* del Tribunal Arbitral del Deporte (TAS) en los Juegos Olímpicos Beijing-2008 ha desestimado los recursos presentados el 20 de agosto por los Comités Olímpico Español e Italiano contra las resoluciones adoptadas por el Jurado Internacional, órgano dependiente de la Federación Internacional de Vela (ISAF-International Sailing Federation). Con su laudo, el TAS valida la concesión de la medalla de oro al equipo de DINAMARCA, la de plata al equipo español, compuesto por IKER MARTINEZ y XABIER FERNÁNDEZ, y el cuarto puesto para el equipo italiano, en la prueba correspondiente a la modalidad 49er.

Recordemos que **ambos Comités** se presentaron ante el TAS considerando los siguientes puntos:

- a) El Jurado Internacional de Vela aplicó e interpretó de forma incorrecta las reglas de navegación.
- b) El Jurado rechazó de forma injusta las reclamaciones formuladas por los dos equipos afectados.
- c) Deberían ser anuladas las decisiones adoptadas por el Jurado Internacional.
- d) El equipo danés no tenía derecho a participar en la *Medal Race*, y, además, incumplió, con su participación, reglas importantes de navegación relativas a la identificación del barco, a la cuarentena y a la cámara de televisión a bordo.
- e) Debería ser descalificado el equipo danés.
- f) En consecuencia, debería reordenarse el podio, correspondiendo la medalla de oro al equipo español, la de plata al equipo alemán, y la de bronce al equipo italiano.



## 1.- LAS PARTES

Las **partes demandantes** ("The Applicants") han sido el **Comit3 Ol3mpico Espa3ol** (COE) y el **Comit3 Ol3mpico Italiano** (CONI).



La **parte demandada** ("The Respondent") ha sido la **Federaci3n Internacional de Vela (ISAF)**, reconocida por el Comit3 Ol3mpico Internacional (COI).



Como **parte interesada**, ha comparecido el **Comit3 Ol3mpico Dan3s**.

## 2.- RECONOCIMIENTO DE LOS HECHOS

En el laudo del TAS, se reconoce que el equipo dan3s formado por JONAS WARRER y MARTIN K. IBSEN, utiliz3 el barco croata, por no disponer del tiempo necesario para la reparaci3n de su m3stil da3ado antes de iniciarse la 3ltima regata. Del mismo modo, se declara que la embarcaci3n llevaba el nombre, n3mero e insignia del equipo croata, sin la c3mara de televisi3n obligatoria en esa 3ltima regata y sin estar sometido a la cuarentena obligatoria seg3n reglamento.

Tambi3n se hace referencia a que el equipo dan3s formul3 a las 18,45 horas del d3a 17 una petici3n por escrito al **Comit3 de Medici3n Ol3mpico (OMC)**, con objeto de solicitar la sustituci3n del barco dan3s por el barco croata. La aprobaci3n de la citada solicitud se produjo el 18 de agosto a las 9 horas y tres minutos (la regata se disput3 el domingo 17 a las 16,30 horas y finaliz3 a las 17,10 horas) ...

Se hace constar en el laudo parte de la decisi3n del OMC que no tiene desperdicio, cuando se hace referencia a las "circunstancias normales" en las que se aceptaría la sustituci3n de los componentes da3ados: *"In normal circumstances permission would have only been granted to replace the specific damaged items of equipment. The OMC find [sic] that in this instance there was insufficient time to repair and or replace the damaged items of equipment on the DEN 49er. Request approved subject to a Jury ruling on the absence of the onboard camera and incorrect boat and sail markings."*

Es decir, debido a que no hay el tiempo necesario para reemplazar las partes da3adas exclusivamente, se acepta que sea cambiada la totalidad de la embarcaci3n. La normativa s3lo plantea la sustituci3n de partes de la embarcaci3n.

La razón esgrimida por el Jurado Internacional de Vela en sus resoluciones impugnadas es que **la sustitución de un barco por otro no ha comportado ventaja alguna para el equipo danés**. Lo que seguro que no ofrece dudas es que si el barco croata no hubiera prestado el barco al equipo danés, la medalla estaría en España en estos momentos (!!!). Veremos más adelante que **el TAS reconoce en su laudo la actuación del equipo croata como un verdadero ejemplo de ESPÍRITU OLÍMPICO**.

### 3.- **LEGISLACIÓN APLICABLE**

Este procedimiento se regula por las **Reglas de Arbitraje del TAS específicas para los Juegos Olímpicos** ("CAS ad hoc Rules") promulgadas en Octubre de 2003 por el ICAS (Internacional Council of Arbitration for Sport). También es de aplicación el **Derecho Suizo** ("PIL Act-Swiss Private International Law Act, de 1987), según se establece en el artículo 17 de las Reglas ad hoc del TAS en Beijing 2008, siendo Lausana (Suiza) la sede de esta División ad hoc.

La jurisdicción de esta División ad hoc del TAS viene establecida por la **Norma 59 de la Carta Olímpica**. Dicho artículo 17 indica que el Panel de Arbitraje debe decidir los casos de conformidad a la Carta Olímpica, a las regulaciones aplicables y a los principios generales del derecho, de forma apropiada.

De acuerdo con el párrafo 3 del **artículo 11** de las citadas Reglas Ad hoc, el Presidente de la División ad hoc del TAS, decidió que **los recursos del Comité Olímpico Italiano (presentado en primer lugar) y del Comité Olímpico Español (presentado posteriormente) serían resueltos conjuntamente**, dado la relación existente en el fondo de ambas peticiones.

El 23 de agosto tuvo lugar la Audiencia ("**Hearing**") en el Hotel Park Plaza de Pekín, estando representado el Comité Olímpico Italiano por 4 personas, el Comité Olímpico Español por 6, la Federación Internacional de Vela por 3, y el Comité Olímpico Danés por 5.

La **LEGISLACIÓN ESPECÍFICA APLICABLE AL CASO** se basa en las **Normativas de la ISAF ("ISAF Regulations")**

a) **RACING RULES OF SAILING (RRS)**, Reglas de Regatas de Navegación, relativas a la identificación de los barcos ("*Part 6 – Entry and Qualification 77. IDENTIFICATION ON SAILS*")

b) **SAILING INSTRUCTIONS (SI)**, Instrucciones de Navegación. Se hace referencia a su Instrucción 2 relativa a la identificación adicional ("*ADDITIONAL IDENTIFICATION*") y a su Instrucción 3, relativa a la disposición de equipos electrónicos y cámaras de televisión a bordo ("*CAMERAS AND ELECTRONIC EQUIPMENT*"). También se hace referencia a la Instrucción SI 18.7 que contempla las sanciones aplicables por incumplir las instrucciones, y a la Instrucción SI 19.7, que se refiere al comportamiento de los barcos al iniciar la prueba, durante y a su finalización, y las sanciones aplicables.

Las Instrucciones SI 21.2 y SI 21.3 hacen referencia respectivamente a las peticiones de sustitución en tierra ("*ashore*") y a flote ("*afloat*") del equipamiento dañado, y en ambas Instrucciones se hace referencia a la concesión de los permisos



correspondientes. Destaca la referencia que se hace al "item" dañado de la embarcación, sin hacer referencia expresa a la totalidad del barco.

*"21.2 **Replacements Ashore:** Requests for substitution of damaged or lost equipment shall be made to the measurement coordinator for consideration by the measurement committee. Permission will be given only when the committee is satisfied that the item of equipment is severely damaged, not deliberately mistreated, and cannot be repaired satisfactorily. A request shall be made at the first reasonable opportunity on a form available at the protest desk.*

*21.3 **Replacements Afloat:** When an item of equipment is damaged or lost shortly before a race and is replaced, the boat shall notify the race committee before the warning signal. As soon as practicable after coming ashore, the boat shall comply with instruction 21.2 and the replaced item shall be presented to the measurement coordinator. If the measurement committee decides that the item could have been used in the race or had been purposely damaged by anyone associated with the boat, the measurement committee may request action under rule 69.1(a)."*

c) **MEASUREMENT REGULATIONS (MR)**, Regulaciones de Medición. En el apartado 1 de la norma MR 13 ("*Medal Race Quarantine Procedures*") se contempla que los barcos que participen en la *Medal Race* deberán permanecer necesariamente en un periodo de cuarentena y sujetos a inspección, y en el apartado 7 de la misma norma 13 se establecen las posibles sanciones a su incumplimiento, a discreción del Jurado Internacional. La norma MR 21 contempla las condiciones en que pueden ser reemplazados los equipamientos dañados o perdidos.

d) **INTERNATIONAL 49er CLASS RULES (ICR)**, Reglas Internacionales de la Clase 49er. En el apartado 3 de la Regla C.2 ("*Equipment. C.2.3 MODIFICATIONS*") se hace referencia a las modificaciones y reparaciones a las que pueden ser sometidas distintas partes del barco, incluyendo el casco. El Panel ha subrayado en su texto la palabra "hull" (casco).

e) **NOTICE OF RACE (NR)**, Notificación de la Regata. En el artículo NR 3 relativo a la Identificación Adicional ("*ADDITIONAL IDENTIFICATION*"), se hace referencia en su apartado 2 a que los barcos de la clase 49er deberán portar su bandera nacional según se contempla en las Regulaciones de Medición de las Competiciones de Vela Olímpicas. Asimismo, su apartado 3º hace referencia a que en cada lado de la vela mayor los barcos deberán tener inscritas las letras de su país, la bandera nacional y los nombres de la tripulación. También hace referencia a que no pueden existir otros números o letras diferentes de las anteriores. El apartado 7º de este mismo artículo especifica los requisitos de la indumentaria de los regatistas cuando estén navegando.

En el artículo NR 4 se indica que se puede obligar a las embarcaciones a que lleven a bordo determinados equipos electrónicos como pueden ser cámaras, equipos de sonido o de posicionamiento.

#### 4.- DISCUSIONES JURÍDICAS

**EL PANEL SE HA PLANTEADO INICIALMENTE LAS SIGUIENTES TRES CUESTIONES:**

- 1) ¿Puede el Comité Olímpico Italiano en este caso apelar al TAS?.
- 2) ¿El Jurado Internacional ha interpretado y aplicado de forma incorrecta la normativa de la ISAF cuando ha desestimado las reclamaciones del Comité Olímpico Español (COE) y del Comité de Regatas Internacional (IRC)?.
- 3) ¿Se permite la sustitución total de un barco en la clase 49er?.

##### 4.1) DERECHO DEL COMITÉ OLÍMPICO ITALIANO A APELAR AL TAS

La Federación Internacional de Vela (ISAF) ha considerado que el Comité Olímpico Italiano no tenía derecho a apelar al TAS puesto que no se adhirió a la reclamación inicial de nuestro Comité Olímpico Español recién terminada la *Medal Race* del día 17. Recordemos que el día 17 se produjeron dos reclamaciones, la número 66 procedente del Comité de Regatas Internacional (IRC) y la número 68, procedente del equipo español. Al día siguiente, se planteó la reclamación número 75, suscrita conjuntamente por los dos equipos, español e italiano.

Como no ha sido controvertido el hecho de que el equipo italiano expresó sus protestas al IRC de forma inmediata al finalizar la *Medal Race*, como consecuencia del uso del barco croata por parte del equipo danés, **el Panel ha considerado que el Comité Olímpico Italiano tiene todo el derecho a ser parte demandante en este procedimiento.**

##### 4.2) APLICACIÓN CORRECTA DE LA NORMATIVA POR PARTE DEL JURADO INTERNACIONAL DE VELA

Basándose en la SI 18.7 y en la MR 13.7, el Panel afirma que el Jurado Internacional tiene la potestad suficiente para no descalificar a un equipo por el incumplimiento de determinadas normas. Así lo reafirma apelando, según la reglamentación citada, al **ejercicio de la discrecionalidad del Jurado a la hora de imponer las sanciones aplicables.**

Para valorar el alcance de esta discrecionalidad del Jurado Internacional, el Panel del TAS ha considerado de utilidad los **principios que ha utilizado el citado Jurado con anterioridad a los Juegos Olímpicos.** Para ello hace referencia a la SI 18.7 ("*DISCRETIONARY PENALTIES*"), donde se contempla que las sanciones pueden ir desde aplicar ninguna sanción hasta la descalificación de la competición.

Se plantean seis cuestiones que ayudarán a decidir la sanción aplicable:

- a) ¿La violación de la normativa ha comprometido la seguridad de los participantes o de los organizadores de la carrera?.
- b) ¿El barco infractor consigue alguna ventaja en la competición con la violación de la norma?.

- c) ¿La violaci3n de la norma podr3a llevar hacia una mala reputaci3n de este deporte o bien de su organizaci3n?.
- d) ¿La violaci3n de la norma ha ocasionado alg3n da±o, perjuicio o agravio?.
- e) ¿La violaci3n de la norma ha sido deliberada?.
- f) ¿Ha existido alguna buena raz3n que haya llevado a la violaci3n de la norma?.
- g) ¿Han resultado perjudicados terceros?.

Asimismo se establece que cualquier sanci3n debe superar cualquier posible beneficio obtenido.

El Panel del TAS ha revisado si la discrecionalidad adoptada por el Jurado Internacional en el momento de resolver las reclamaciones ha sido razonable y si ha seguido la l3nea de sus actuaciones precedentes.

#### **a) ¿VIOLACI3N DE LA NORMA SI 2 (“IDENTIFICACI3N ADICIONAL”)?**

Respecto a la violaci3n de la norma SI 2, el Panel considera que el nombre del pa3s, la bandera, nombre de la tripulaci3n, que deben estar presentes en el casco y en la vela, tienen una funci3n principal muy definida: **ayudar a los espectadores y los periodistas a seguir la regata en el agua o a trav3s de la emisi3n televisiva.**

El Panel rebate la argumentaci3n del Comit3 Ool3mpico Espa±ol, cuando 3ste considera que la estrategia y t3ctica a emplear hubieran sido diferentes si se hubiera conocido que el barco croata realmente correspond3a al equipo dan3s. Dice el TAS que esto podr3a haber sido cierto en otras condiciones, pero no es el caso. Se hace referencia a que el equipo dan3s sali3 tres minutos y cincuenta y siete segundos m3s tarde que el resto de barcos y que las fuertes inclemencias meteorol3gicas dif3cilmente pod3an favorecer al equipo dan3s. **Seg3n el TAS, se hace dif3cil pensar en este caso que el equipo espa±ol hubiera variado su estrategia si el barco dan3s en esas condiciones hubiera portado sus correctos datos identificativos.**

Por consiguiente, el Panel del TAS suscribe la interpretaci3n del Jurado Internacional al considerar que **el hecho que el equipo dan3s navegara con la insignia de Croacia no dio a la tripulaci3n danesa ninguna ventaja, ni supuso ninguna desventaja para los barcos espa±ol o italiano.**

Adem3s, el Panel afirma que **el equipo dan3s no tuvo intenci3n alguna de engañar a sus competidores navegando bajo una insignia incorrecta.** Por otra parte, la ISAF ha aportado diversos ejemplos de barcos que participaron (sin ser descalificados) y que no llevaban la insignia adicional, incluyendo en dichos ejemplos, a un barco italiano.

**b) ¿VIOLACIÓN DE LA NORMA SI 3 (“CÁMARA Y EQUIPOS ELECTRÓNICOS”)?**

El Panel del TAS rebate los argumentos de las partes demandantes relativos a que la tripulación danesa gozaba de ventajas por no llevar la cámara de televisión a bordo, cuyo peso está próximo a los 3 kgs., por lo que el barco danés sería más ligero y por lo tanto más rápido. **El TAS considera que no existe ninguna prueba convincente que demuestre que la ausencia de dicha cámara constituya una ventaja para la tripulación danesa.**

Para más abundamiento, el TAS insiste en que el equipo danés ha competido en unas condiciones, en principio desfavorables para ellos, puesto que el barco utilizado en la *Medal Race* había sido hecho específicamente para otros regatistas y preparado para diferente viento y condiciones acuáticas.

Por consiguiente, el Panel del TAS afirma que esta violación de la norma SI 3 no ha supuesto ninguna ventaja competitiva para el equipo danés, considerando además probado el hecho que los daneses perdieron bastante tiempo durante la última regata.

**c) ¿VIOLACIÓN DE LA NORMA MR 13.1 (“CUARENTENA EN LA MEDAL RACE”)?**

El Panel del TAS también rebate que la violación de la norma MR 13.1, al competir con un barco que no había sido depositado durante la noche anterior a la *Medal Race* en la zona de cuarentena, pudiera ocasionar ventajas competitivas al equipo danés y que haya constituido una infracción muy grave de la normativa vigente.

Considera que **sería cierto sólo en el caso de que el barco croata hubiera sido modificado antes de la última regata.** El TAS afirma que **no hay evidencia de que se haya llevado a cabo alguna modificación.** Añade diciendo que, una vez que el barco del equipo danés llegó a tierra al finalizar la *Medal Race*, fue inspeccionado inmediatamente por el Medidor de la Clase 49, el cual afirmó que el barco estaba de conformidad con las regulaciones sobre Mediciones, excepto la identificación nacional y la identificación de los tripulantes y la cámara a bordo.

El TAS amplía su argumentación para afirmar que no hay diferencias entre los barcos cuando indica que **la clase 49 es un barco de regata cuyo equipamiento tiende a estar totalmente estandarizado,** siendo fabricado por dos proveedores homologados en el caso del casco y otro en el caso de los mástiles.

**d) AUSENCIA DE ARBITRARIEDAD, PARCIALIDAD O MALA FE:**

El Panel del TAS afirma que el hecho de que el Jurado Internacional decidiera no sancionar las infracciones de las normas SI 2, SI 3, SI 18.7 y la MR 13.7, es una actuación que se incardina perfectamente dentro un procedimiento legal apropiado, ejerciendo su discrecionalidad, sustentándose en la pericia y experiencia de sus miembros.



Una vez recibida la solicitud danesa de sustitución de barco, el OMC inspeccionó el barco croata, encontrando que cumplía con todas las normas, sin contar con las excepciones reseñadas anteriormente. Según el Panel del TAS, la Instrucción SI 21.2 (“Replacements Ashore”) **no implica que el permiso deba ser concedido con anterioridad a la sustitución del equipamiento dañado**, que en este caso hubiera sido imposible de cumplir.

**El Panel del TAS considera que la sustitución del equipamiento dañado no implica la sustitución exclusiva del componente dañado**, sino que debe incluirse asimismo todos los componentes que estén fijados a la parte dañada y que no puedan ser fácilmente extraídos bajo las actuales circunstancias. Por consiguiente, después de romperse el mástil es lógico sustituir componentes que son solidarios al mismo y que no tienen porqué estar necesariamente dañados.

**Aunque técnicamente fuera posible la separación de los componentes no dañados de los que sí lo están, sólo sería posible si se dispusiera del tiempo suficiente para ello**, el Panel del TAS coincide con la interpretación que hace la ISAF respecto a lo que se entiende como “parte dañada que no puede ser reparada satisfactoriamente”, llevando también implícito el tiempo que se tarde en sus sustitución.

En el caso que nos ocupa, **queda demostrado que no existía el tiempo suficiente para reparar el daño producido**. Por lo que, **para que pudiera cumplir con su obligación de participar en la Medal Race**, según se contempla en la Instrucción SI 19.7, **la única opción de la que dispuso la tripulación danesa para sustituir la parte dañada de su embarcación, fue sustituir totalmente su barco por el croata prestado**.

El Panel recuerda que la limitación de tiempo fue evidente puesto que el barco danés llegó a la línea de salida sólo 3 segundos antes de que no se le hubiera permitido la salida (**cuatro minutos** el máximo retraso permitido por la normativa vigente). **Para el Panel del TAS, esta actuación es un ejemplo remarcable del Espíritu Olímpico de la tripulación croata, permitiendo generosamente que sus colegas daneses pudieran participar en la competición**.

El Panel concluye su argumentación indicando que la clase 49er es una clase en la que compiten barcos virtualmente idénticos, por lo que **se trata de una competición más bien entre tripulaciones en lugar de una entre diseñadores y fabricantes de embarcaciones**, por lo que es lógico que el OMC concediera el permiso de sustitución total del barco al equipo danés para que pudiera continuar la competición. Por consiguiente, el Panel no ha encontrado ninguna violación relevante de las normas de competición que permita descalificar al equipo danés.

## **5. CONCLUSIÓN DEL PANEL DEL TAS**

En base a todo lo anterior, el Panel concluye que **el Jurado Internacional de Vela ha aplicado correctamente todas las reglas relevantes y que no se ha excedido o abusado en su discrecionalidad** cuando ha rechazado la descalificación del equipo danés en la *Medal Race*, a pesar de que no haya cumplido con los requisitos sobre Identificación adicional, cámara a bordo y cuarentena.

Estas violaciones de la normativa no han repercutido en ventajas significativas en la competici3n.

Por consiguiente, **considera ajustada a derecho la actuaci3n del OMC permitiendo la sustituci3n total del barco.**

25 de agosto de 2008

**Javier LATORRE MARTÍNEZ**  
**Subdirector IUSPORT**

e-mail: [javierlatorre@telefonica.net](mailto:javierlatorre@telefonica.net)

**NOTA:** *Agradecemos la colaboraci3n prestada en este art3culo por ALFONSO VALERO, Abogado y Jefe de Redacci3n de IUSPORT en el Reino Unido.*

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