



MANUAL DE DESARROLLO DE ADN's

2ª edición impresa el 15 Junio 2014

Todo el material del Manual está registrado por la FIA,
y no podrá ser reproducido sin previo permiso por escrito.



INTRODUCCIÓN

Queridos amigos,

Es un placer para nosotros presentar la segunda edición del nuevo “Manual para el desarrollo de ADN’s”.

Esta guía proporciona una herramienta que deseamos que contribuya al desarrollo de las Federaciones Deportivas Nacionales, incidiendo en la estructura y la gestión de los clubs; la organización de las competiciones; la emisión de licencias y la formación de pilotos y oficiales; y el desarrollo de oportunidades disponibles a través de los diferentes departamentos de la familia FIA, como el Instituto FIA, la Fundación FIA y la Universidad FIA.

Este Manual ha sido elaborado por el Grupo de Desarrollo de Federaciones y establece los principios fundamentales que nuestros clubs deben seguir para convertirse en prósperos y eficientes como Federaciones Deportivas Nacionales. Este grupo de desarrollo se creó por el Consejo Mundial del Deporte del Automóvil de la FIA en Septiembre de 2012 para ayudar al desarrollo de los clubs miembros y, de paso, al crecimiento de las raíces del deporte del automóvil.

Esperamos que nuestras ADN’s encontrarán en éste manual una herramienta útil en la gestión de sus organizaciones y en la de sus clubs miembros.

Con un cordial saludo

Graham Stoker

Presidente Adjunto para el Deporte de la FIA

Andrew Papadopoulos

Presidente del Grupo FIA
de Desarrollo de ADN’s



MANUAL DE DESARROLLO DE ADN's

Este Manual de Desarrollo de ADN es solamente una guía y no tiene valor reglamentario.

RESUMEN DE ABREVIACIONES

ADN	Autoridad Deportiva Nacional
FIA	Federación Internacional del Automóvil
'el Código' 'el CDI'	Código Deportivo Internacional de la FIA
COI	Comité Olímpico Internacional
'RNC'	Reglamentos Nacionales de Competición de la ADN
CMDA	Consejo Mundial del Deporte del Automóvil

MANUAL DE DESARROLLO DE ADN's

OBJETIVO DEL MANUAL

La guía y tutela de la FIA es clave para conseguir unas ADN's prósperas y viables. Para conseguir este fin, en 2012, el Consejo Mundial del Deporte del Automóvil decidió la creación de un Grupo de Desarrollo de las ADN's.

El Grupo de Desarrollo se creó para ayudar a las ADN's en el desarrollo y crecimiento del deporte del automóvil en sus países.

El objetivo del Grupo de Desarrollo es proporcionar los programas y herramientas principales para soporte de las ADN's y que no se encuentren solas a la hora de solucionar las cuestiones que surgen en el quehacer diario, tanto en el aspecto organizativo como en la gestión eficaz y la viabilidad, áreas cada vez más importantes en el deporte del automóvil.

Muchas ADN's están bien desarrolladas, hay también muchas que están cerca de conseguirlo y otras que están empezando, por lo que el Grupo de Desarrollo determinó la necesidad de un manual de referencia que cubriera la mayoría de las cuestiones que afectan diariamente a las ADN's.

Por tanto, el objetivo de este Manual de Desarrollo de las ADN's es suministrar a las ADN's un modelo, o guía, de cómo gestionar una Federación.

Este Manual está concebido con unas miras amplias, pero no exhaustivas, para países muy diferentes (culturalmente, socialmente, políticamente, legislativamente, etc.) por lo que deberán utilizarse diferentes soluciones al aplicar los principios de una gestión eficaz. El objetivo del Manual es suministrar acceso a los principios de una gestión eficaz, y mejorar los existentes relacionados con el deporte del automóvil, establecidos bajo los auspicios de la FIA.

Este Manual está estructurado en cinco grandes capítulos para el establecimiento y gestión de una ADN próspera, incidiendo en la estructura de organización de competiciones (Capítulos Uno y Dos), y señalando la necesidad de una política sólida de licencias y formación de pilotos y oficiales (Capítulo Tres), la seguridad en el deporte del automóvil (Capítulo Cuatro) y el desarrollo del deporte del automóvil (Capítulo Cinco).

Aunque ningún aspecto está cubierto en profundidad, ya que cada ADN tendrá su propia forma de enfocar el modo de llevar adelante una gestión eficaz y, por lo tanto, en muchos casos no hay una única forma de conseguir los objetivos de gestión. No obstante, hay unos principios fundamentales que deben seguirse bajo el control de la FIA del deporte del automóvil y es allí dónde incide especialmente este Manual.

En todo momento deben respetarse los principios establecidos en los Estatutos de la FIA y el Código Deportivo Internacional, y estos documentos están actualizados y disponibles en la página web de la FIA.



MANUAL DE DESARROLLO DE ADN's

LISTA DE CAPÍTULOS & SECCIONES

CAPÍTULO UNO: ESTRUCTURA DE UNA ADN, DIRECCIÓN Y GESTIÓN	7
Sección 1: Relaciones de las ADN's con la FIA	7
Sección 2: Reconocimiento del Gobierno a las ADN's & Relaciones con el Comité Olímpico Nacional	25
Sección 3: Estructura de la ADN	31
Sección 4: Gestión del Deporte del Automóvil en las ADN's	43
Sección 5: Aspectos Legales & Seguros	65
Sección 6: Responsabilidad social de una ADN	77
Sección 7: Las ADN's y los Medios de Comunicación & Relaciones Públicas/Promoción & Comunicación	89
Sección 8: Premios y recompensas del Deporte del Automóvil	97
 CAPÍTULO DOS: ORGANIZACIÓN DE COMPETICIONES	 105
Sección 1: Normativas & Reglamentos	105
Sección 2: Organización de Competiciones	113
Sección 3: Gestión de Voluntarios & Reconocimientos	133
 CAPÍTULO TRES: LICENCIAS/FORMACIÓN & ENTRENAMIENTO	 151
Sección 1: Licencias & Prácticas de entrenamiento en la ADN – Pilotos	151
Sección 2: Licencias en la ADN – Oficiales	159
 CAPÍTULO CUATRO: SEGURIDAD EN EL DEPORTE DEL AUTOMOVIL*	
* En proceso. Disponible a partir de 2015.	
 CAPÍTULO CINCO: DESARROLLO DEL DEPORTE DEL AUTOMOVIL*	
* En proceso. Disponible a partir de 2015.	

CAPÍTULO UNO: ESTRUCTURA DE UNA ADN. DIRECCIÓN Y GESTIÓN

SECCIÓN 1: RELACIONES DE LAS ADN'S CON LA FIA

LISTA DE CONTENIDOS

1:	LA FIA – PREÁMBULO	9
2:	ESTRUCTURA ORGANIZATIVA DE LA FIA	10
2.1	Asamblea General	11
2.2	Senado	12
2.3	Consejo Mundial para la Movilidad y el Turismo	12
2.4	Consejo Mundial del Deporte del Automóvil	12
2.5	Tribunal Internacional/Tribunal Internacional de Apelación	12
2.6	Comité de Ética	13
2.7	Comisión de Fabricantes	13
2.8	Administración	13
2.9	Otros organismos	13
3:	ESTRUCTURA DEL DEPORTE DEL AUTOMÓVIL	13
3.1	Consejo Mundial del Deporte del Automóvil	13
3.2	Comisiones Deportivas	14
4:	ESTATUTOS DE LA FIA/CÓDIGO DEPORTIVO INTERNACIONAL	16
5:	SITUACIÓN, RESPONSABILIDADES Y AUTORIDAD DE LAS ADN's	17
5.1	Situación	17
5.2	Responsabilidades	18
5.3	Autoridad	18
6:	BENEFICIOS DE LAS ADN's POR SU AFILIACIÓN A LA FIA	19
6.1	Beneficios de la afiliación a la FIA	19
6.2	Acceso a una amplia variedad de información	20
6.3	Universidad FIA	23

7:	LA FAMILIA FIA	23
7.1	Fundación FIA	23
7.2	Instituto FIA	23
7.3	Fondo FIA para el Desarrollo de la Seguridad en el Deporte del Automóvil	23
7.4	Fondos para el Desarrollo de la Movilidad.	24
7.5	Fondos para el Desarrollo del Deporte del Automovil	24

1: LA FIA – PREÁMBULO

La FIA es una organización internacional que agrupa conjuntamente a los clubs de movilidad y del deporte (según están definidos en los Artículos 3.1, 3.2 y 3.3 de los Estatutos de la FIA) que en todo el mundo se han unido para llevar adelante sus actividades y defender sus intereses comunes, los vehículos a motor y su utilización.

La FIA es una asociación sin ánimo de lucro con sede en París, y compuesta por mas de 236 organizaciones miembros, de alrededor de 139 países. Por ello, representa muchos millones de usuarios del automovil y sus familias.

Una lista de los Clubs de Movilidad y del Deporte se puede consultar en la página web de la FIA (www.fia.com) bajo el epígrafe “Clubs Miembros”.

Se rechaza específicamente toda manifestación racial, discriminación política o religiosa en el transcurso de sus actividades o de cualquier toma de postura en éste aspecto.

La FIA se dedica a representar los derechos de las actividades del automóvil, organizaciones del deporte del automóvil y usuarios de automóviles por todo el mundo a través de campañas y actividades en defensa de sus intereses. En aspectos como la seguridad, la movilidad, el medio ambiente y la defensa del consumidor, la FIA promueve activamente los intereses de los automovilistas ante las Naciones Unidas, la Unión Europea y otros Organismos Internacionales.

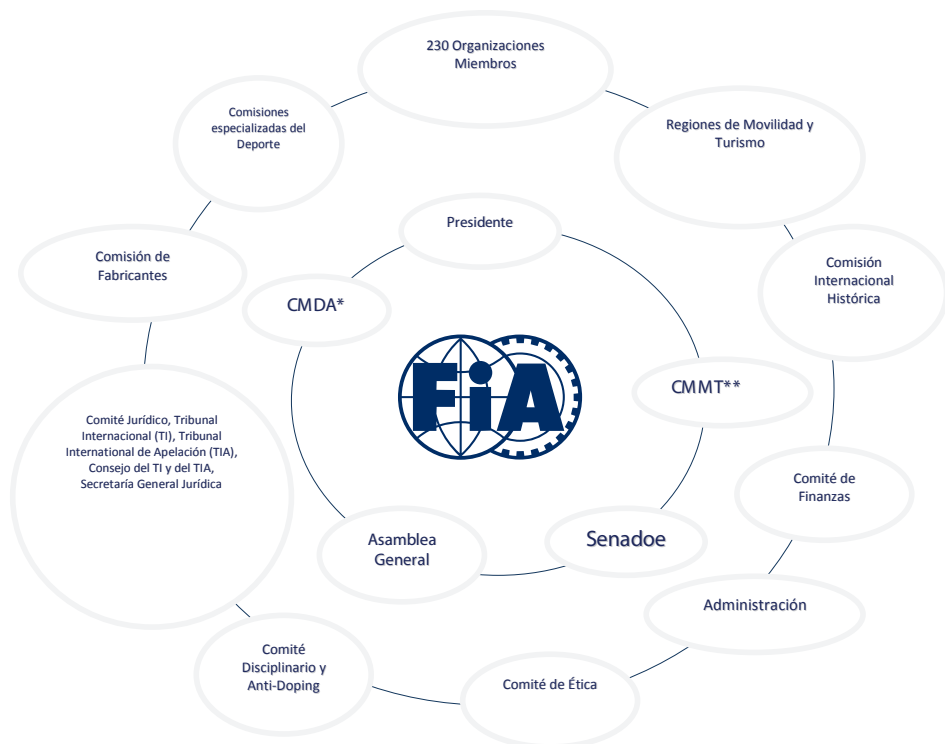
El deseo de la FIA es el establecimiento de una unión entre sus miembros, principalmente con el objetivo de:

- manteniendo una organización a nivel mundial haciendo prevalecer los intereses de sus miembros en todos los aspectos internacionales que se relacionen con la movilidad automovilística, el turismo y el deporte del automóvil;
- promoviendo la libertad de movimientos a través de automóviles asequibles, seguros y limpios y defendiendo los derechos de los consumidores en sus viajes en automóvil;
- promoviendo el desarrollo del deporte del automóvil, estableciendo, interpretando y haciendo cumplir la normativa común aplicable a la organización y desarrollo de las competiciones automovilísticas;
- promoviendo el desarrollo de productos y servicios de los Clubs Miembros, Asociaciones y Federaciones de la FIA y la coordinación o servicios mutuos entre los Clubs Miembros para beneficio de sus miembros en sus viajes al extranjero;
- ejercer la jurisdicción respecto a las disputas de naturaleza deportiva y cualquier controversia que pudiera surgir entre sus Miembros, o en relación con cualquiera de sus Miembros que hayan incumplido sus obligaciones establecidas en los Estatutos, el Código Deportivo Internacional y los Reglamentos; y
- custodiando y conservando todos los documentos relativos al mundo del automóvil para poder seguir su historia.

2: ORGANIZACIÓN ESTRUCTURAL DE LA FIA

Los detalles completos de la estructura de la FIA y las responsabilidades de las asambleas individuales, comités y comisiones se puede encontrar en los Estatutos de la FIA, que están publicados y plenamente disponibles al público en general en la página web de la FIA.

Los Estatutos de la FIA están complementados con los Reglamentos Internos de la FIA, que explican muchos de los aspectos del procedimiento de trabajo de la FIA y que están disponibles para cualquier miembro de la FIA.



* CMDA: Consejo Mundial del Deporte del Automóvil

** CMMT: Consejo Mundial para la Movilidad del Automóvil y el Turismo

La estructura de la FIA incluye lo siguiente:

- un Presidente;
- una Asamblea General (conjuntamente Deporte del Automóvil y Movilidad del Automóvil y el Turismo);
- un Consejo Mundial FIA para la Movilidad del Automóvil y el Turismo;
- un Consejo Mundial FIA para el Deporte del Automóvil;

- un Senado;
- un Comité de Contabilidad y Finanzas;
- las estructuras denominadas Regiones para la Movilidad del Automóvil y el Turismo;
- la Comisión de Fabricantes;
- la Comisión Internacional Histórica de la FIA;
- las Comisiones especializadas del Deporte del Automóvil (incluyendo una Comisión de Pilotos);
- cualquier otra Comisión permanente o temporal que el Consejo Mundial competente pueda decidir constituir;
- un Comité Jurídico;
- un Tribunal Internacional;
- un Tribunal Internacional de Apelación;
- un Consejo del Tribunal Internacional y del Tribunal Internacional de Apelación;
- una Secretaría General Jurídica;
- un Comité Disciplinario Anti-Doping;
- una Administración.

2.1 ASAMBLEA GENERAL

La Asamblea General de la FIA es el órgano supremo de gobierno de la FIA, compuesta por representantes de los numerosos clubs miembros, el Presidente de la Comisión de Pilotos de la FIA, y con el derecho exclusivo y la capacidad de tomar decisiones relativas a la organización, dirección y gestión del deporte del automóvil a nivel internacional. Está compuesta por los clubs de la movilidad y del deporte representando 230 organizaciones miembros. Se reúne una vez al año.

El Presidente de la FIA es su representante legítimo y preside la Asamblea General. El Presidente es elegido por un período de cuatro años por la Asamblea General de la FIA con un máximo de tres mandatos.

Ocasionalmente, la Asamblea General podrá reunirse en sesión extraordinaria para discutir asuntos que afecten a la totalidad de sus miembros y no puedan esperar hasta la celebración de la siguiente reunión anual.

El Orden del Día de la Asamblea General se establece en principio con los asuntos que hayan dispuesto los dos Consejos Mundiales de la FIA (Consejo Mundial del Deporte del Automóvil y Consejo Mundial de la Movilidad y el Turismo), así como aquellos dispuestos por el Senado.

La Asamblea General tiene, así mismo, una serie de competencias únicas, incluyendo la aprobación del presupuesto y la elección de todos los principales oficiales de la FIA.

La Asamblea General decide qué organización será reconocida como ADN (Autoridad Deportiva Nacional) en cada país, para todas las modalidades del automovilismo, para ser el único poder deportivo reconocido en dicho país.

Una ADN está comprometida con el CDI y con la vigilancia de la aplicación del mismo en su país, y cada ADN está legitimada para votar en la Asamblea General, que debe aprobar todas las propuestas que se le presenten antes de que sean definitivamente aplicadas.

2.2 SENADO

El Senado está compuesto por un máximo de 16 miembros, incluyendo el Presidente del Senado, el Presidente de la FIA, el Presidente Adjunto para la Movilidad y el Turismo y el Presidente Adjunto para el Deporte.

El Senado toma las decisiones necesarias para la gestión de la FIA cuando las circunstancias no permiten una reunión de los Consejos Mundiales, especialmente en casos de urgencia; estas decisiones deberán ser ratificadas durante la siguiente reunión del Consejo Mundial.

Bajo el asesoramiento del Comité de Finanzas, el Senado también aprueba decisiones presupuestarias y contables, preparando borradores de presupuestos para los Consejos Mundiales.

2.3 CONSEJO MUNDIAL PARA LA MOVILIDAD DEL AUTOMÓVIL Y EL TURISMO

El Consejo Mundial para la Movilidad del Automóvil y el Turismo rige todas las actividades de la FIA no relacionadas con el Deporte del Automóvil (tales como asistencia en carretera, turismo, etc.), y está encabezada por el Presidente Adjunto para la Movilidad y el Turismo.

2.4 CONSEJO MUNDIAL DEL DEPORTE DEL AUTOMÓVIL

Ver más adelante en “Deporte del Automóvil”.

2.5 TRIBUNAL INTERNACIONAL/TRIBUNAL INTERNACIONAL DE APELACIÓN

El Tribunal Internacional de Apelación de la FIA es el tribunal final de apelación para el deporte del automóvil. Resuelve los asuntos suscitados por cualquier ADN en todo el mundo, o por el Presidente de la FIA. Puede también resolver controversias no deportivas suscitadas por organizaciones nacionales del automóvil afiliadas a la FIA.

Tribunal Internacional de la FIA (TI): sin perjuicio de los poderes de los Comisarios Deportivos, el TI constituye el primer nivel de jurisdicción de la FIA, en particular para las infracciones y ofensas relativas al artículo 8.2 de los Reglamentos Jurídicos y Disciplinarios de la FIA (RJD) cometidos por las personas relacionadas en el artículo 8.1 de dichos RJD.

Tribunal Internacional de Apelación de la FIA (TIA):

De acuerdo con sus competencias, establecidas en los Estatutos de la FIA, el TIA es competente en tres casos de apelaciones:

- (1) apelaciones relativas a decisiones deportivas;
- (2) apelaciones relativas a decisiones tomadas por el TI; y
- (3) apelaciones relativas a la interpretación o aplicación de los Estatutos de la FIA.

2.6 COMITÉ DE ÉTICA

El Comité de Ética tiene encomendada la salvaguarda de la integridad y la reputación del deporte del automóvil, la movilidad y el turismo así como de las personas según se define en el Preámbulo del Código Ético de la FIA y puede realizar cualquier otra misión que le encomiende el Presidente de la FIA relativa al desarrollo y respeto de los principios éticos.

2.7 COMISIÓN DE FABRICANTES

La Comisión de Fabricantes es un organismo asesor de la FIA. Su papel es el asesoramiento de los organismos de dirección de la FIA en sus decisiones estratégicas relativas al deporte del automóvil y la movilidad.

2.8 ADMINISTRACIÓN

Los asuntos administrativos de la FIA se gestionan en las Oficinas Centrales de la FIA y están bajo la responsabilidad conjunta de los Secretarios Generales del Deporte del Automóvil y de la Movilidad y el Turismo y del Administrador General.

2.9 OTROS ORGANISMOS

Estos incluyen las Comisiones y Regiones de la Movilidad del Automóvil y el Turismo, las Comisiones Deportivas, el Comité de Finanzas y la Universidad FIA.

3: ESTRUCTURA DEL DEPORTE DEL AUTOMÓVIL

Una de las principales responsabilidades de la FIA es el desarrollo a nivel mundial del deporte del automóvil. A través de sus clubs nacionales miembros, la FIA está involucrada en todos los niveles del deporte del automóvil y su responsabilidad se extiende sobre millones de aficionados y profesionales que disfrutan del deporte del automóvil en todas sus variedades. Administra las normas y reglamentos para todo el deporte internacional de las cuatro ruedas, incluyendo el Campeonato del Mundo de Fórmula 1 de la FIA, el Campeonato del Mundo de Rallys de la FIA, el Campeonato del Mundo de Resistencia de la FIA, el Campeonato del Mundo de Turismos de la FIA y los Campeonatos Mundiales CIK-FIA de KF, KF-Junior y KZ.

El objetivo de la FIA es establecer una unión entre sus miembros con el objetivo de promocionar el desarrollo del deporte del automóvil, mejorando la seguridad y promulgando, interpretando y haciendo cumplir las normas comunes aplicables a la organización y al correcto e igualitario desarrollo de las competiciones deportivas automovilísticas.

3.1 CONSEJO MUNDIAL DEL DEPORTE DEL AUTOMÓVIL

El CMDA está compuesto por el Presidente y 26 miembros, que deben ser de países con, al menos, una competición inscrita en el Calendario Deportivo Internacional y deben ser de nacionalidades diferentes. Es responsable de la promoción mundial de la seguridad en el deporte del automóvil,

el fomento de los reglamentos normalizados y la promoción del deporte del automóvil en nuevos mercados.

Decide sobre las normas y reglamentos aplicables a las diferentes actividades FIA en el deporte del automóvil, desde el karting a la Fórmula 1, y sus miembros son elegidos por la Asamblea General, constituida por representantes de las ADN's de todo el mundo. Es uno de los dos Consejos Mundiales; el otro tiene competencias en asuntos relacionados con la movilidad del automóvil y el turismo.

El CMDA se reúne tres o cuatro veces al año para dirimir sobre las propuestas emanadas de las Comisiones especializadas de la FIA.

Las competencias del CMDA son amplias e incluyen las siguientes:

- velar por el cumplimiento de los Estatutos y del CDI;
- resolver cualquier cuestión deportiva que la Asamblea General le haya encomendado;
- resolver cualquier cuestión que no pueda esperar hasta la celebración de la Asamblea General;
- distribuir las tareas encomendadas a las Comisiones Deportivas, y decidir sobre los informes de dichas Comisiones y comunicar dichas decisiones a los miembros de la FIA;
- estudiar el CDI para identificar cualquier modificación que se deba proponer a la Asamblea General; y
- aprobar el Código Deportivo Internacional.

3.2 COMISIONES DEPORTIVAS

El Consejo Mundial del Deporte del Automóvil puede ser asistido en sus funciones por Comisiones Deportivas especializadas y Grupos de Trabajo dependientes de dichas Comisiones o directamente del Consejo.

Con la excepción del Presidente de la Comisión Internacional de Karting, que es elegido por 4 años, los Presidentes y los Miembros de las Comisiones Deportivas son elegidos cada año por la Asamblea General a propuesta del Consejo Mundial del Deporte del Automóvil. Pueden ser reelegidos.

Los candidatos potenciales para la elección de Presidente o Miembro de una Comisión Deportiva deben tener menos de 75 años el día de la elección o de la reelección.

Las Comisiones Deportivas incluyen las siguientes:

- Comisión Médica
- Comisión de Homologaciones
- Comisión de Rallys
- Comisión de Vehículos Históricos
- Comisión Off-Road
- Comisión de Montaña
- Comisión de Fórmula Uno

- Comisión de Circuitos
- Comisión de Seguridad
- Comisión de Records
- Comisión de Turismos
- Comisión de los Campeonatos de Vehículos Eléctricos y de Nuevas Energías
- Comisión de Dragsters
- Comisión de Rallys Todo Terreno
- Comisión de Resistencia
- Comisión de Carreras de Camiones
- Comisión del Campeonato del Mundo de Rallys
- Comisión Internacional de Karting
- Comisión de Gran Turismo
- Comisión de la Mujer en el Deporte del Automóvil
- Comisión de Oficiales y Voluntarios
- Comisión de Monoplazas
- Comisión de Pilotos
- Comisión de Pruebas en Carretera

Las Comisiones Deportivas pueden crearse o disolverse por el Consejo Mundial del Deporte del Automóvil y sus funciones están determinadas en el Reglamento Interno de la FIA.

Las Comisiones Deportivas se reúnen de acuerdo con un plan establecido con el Presidente de la FIA y tantas veces como sea necesario para el desarrollo de sus funciones.

El número y la fecha de estas reuniones no coinciden necesariamente con las del Consejo Mundial del Deporte del Automóvil.

El objetivo de la Comisión Internacional de Karting (CIK), que tiene una administración y unos grupos de trabajo especializados, es el desarrollo, promoción, coordinación y reglamentación de las actividades relacionadas con el karting en todo el mundo, bajo la supervisión del Consejo Mundial del Deporte del Automóvil.

Además de los informes realizados periódicamente y relativos al cumplimiento de su misión, el CIK acuerda anualmente, y lo somete a la aprobación del Consejo Mundial del Deporte del Automóvil, un informe financiero final incluyendo el presupuesto que cubra todas sus actividades.

Las normas que definen la composición y las atribuciones del CIK, así como el desarrollo de sus reuniones están establecidas en su Reglamento de Régimen Interno.

La misión de la Comisión de Pilotos es representar a los pilotos y asegurarse que su opinión es oída dentro de la FIA. La Comisión de Pilotos puede, por tanto, presentar unas recomendaciones al Consejo Mundial del Deporte del Automóvil, siempre que hayan sido aprobadas previamente por la mayoría de los miembros de la Comisión de Pilotos.

Los objetivos de la Comisión de Pilotos son:

- examinar cualquier cuestión relativa a los pilotos y la disciplina deportiva de conducción en el deporte del automóvil y asesorar a la FIA sobre aquello;
- representar los derechos y los intereses de los pilotos y establecer las recomendaciones consiguientes;
- mantener contacto con la Comisión de Atletas del Comité Olímpico Internacional y las otras federaciones internacionales.

4: ESTATUTOS DE LA FIA /CÓDIGO DEPORTIVO INTERNACIONAL

Los Estatutos de la FIA incluyen “leyes” formales establecidas por la Asamblea General. Estas leyes no pueden ser ignoradas y sólo pueden ser cambiadas por éste organismo. Los Estatutos y los Reglamentos Internos de la FIA están disponibles en la página web de la FIA.

Uno de los objetivos principales de la FIA es impulsar y llevar a cabo la adopción de reglamentos comunes en todo el mundo para todas las formas y series de deporte del automóvil.

Para conseguir ésto, el CDI establece una serie de reglas válidas para todas las competiciones bajo el gobierno de la FIA. El CDI contiene definiciones, principios generales y reglamentos, así como normas para los participantes, promotores/organizadores y oficiales.

La FIA se reserva el derecho de modificar el CDI en cualquier momento y revisar periódicamente los Anexos. El CDI ha sido redactado en francés e inglés. Puede publicarse en otros idiomas. En caso de discrepancia respecto a la interpretación por la FIA o por el Tribunal Internacional de Apelación, únicamente el texto Francés será considerado como oficial.

Al someter los reglamentos nacionales de cualquiera de las ADN's de la FIA a lo establecido en el CDI se proporciona una vía común, asegurando un ámbito de competencia uniforme, capacidad de organización, imparcialidad y procedimientos jurídicos y, principalmente, que las reglas de la competición son uniformes. Esto es posible porque todos los países implicados se obligan a cumplir un cuerpo común de reglas, el CDI y los Estatutos de la FIA, que comprometen a cada ADN.

Las competiciones organizadas bajo un Permiso Internacional concedido por una ADN deben cumplir en todo momento el CDI.

Cada ADN puede promulgar sus propios Reglamentos Nacionales de Competición (RNC), y éstos RNC deben respetarse en las competiciones organizadas bajo un Permiso Nacional emitido por la ADN.

Cada ADN tiene plenos poderes para decidir sobre cualquier cuestión que surja en su territorio y, en lo que respecta a la interpretación del CDI o los RNC, asegurarse de que cualquier decisión no está en contradicción con las interpretaciones o aclaraciones ya publicadas por la FIA.

Comunicación de los cambios en el CDI

La FIA puede hacer cualquier modificación al CDI que estime necesaria. Estos cambios se publicarán y entrarán en vigor de acuerdo con las siguientes condiciones, y la publicación de los documentos

será oficial y efectiva tan pronto como sean publicados en la página web www.fia.com y/o publicadas en el Boletín Oficial del Deporte del Automóvil de la FIA:

- Seguridad – los cambios que la FIA hace a los reglamentos por razones de seguridad tienen validez con carácter inmediato, sin preámbulo o dilación;
- Diseño técnico del automóvil – los cambios a los reglamentos técnicos o al Anexo J, aprobados por la FIA, se publicarán antes del 30 de Junio de cada año y entrarán en vigor el 1 de Enero del año siguiente a su publicación, salvo que la FIA considere que los cambios en cuestión sean susceptibles de tener un impacto sustancial en las características técnicas del vehículo y/o en el equilibrio de prestaciones entre los vehículos, en cuyo caso pueden entrar en vigor en el segundo año siguiente a su publicación;
- Reglamentos Deportivos y otros reglamentos – los cambios que la FIA hace a los Reglamentos Deportivos y otras normativas diferentes a las enunciadas más arriba se publicarán al menos 20 días antes de la apertura de inscripciones para el Campeonato FIA en cuestión, pero nunca más tarde del 30 de Noviembre de cada año. Estos cambios no entrarán en vigor antes del 1 de Enero del año siguiente a su publicación, salvo que la FIA considere que los cambios en cuestión son susceptibles de tener un impacto sustancial en las características técnicas del vehículo y/o en el equilibrio de prestaciones entre los vehículos, en cuyo caso entrarán en vigor no antes del 1 de Enero del segundo año siguiente a su publicación; y
- Un plazo más corto de los mencionados más arriba puede aplicarse, siempre que se obtenga el acuerdo unánime de todos los participantes debidamente inscritos en el campeonato o serie afectados.

5: SITUACIÓN, RESPONSABILIDADES Y AUTORIDAD DE LAS ADN's

5.1 SITUACIÓN

Una organización, llamada ADN, es reconocida por la FIA como el único Poder Deportivo para hacer cumplir el CDI y el control del deporte del automóvil en su propio país. Cada ADN puede redactar sus propios RNC, que deben someterse anualmente a la FIA.

La ADN tiene capacidad legislativa y jurídica, concedida por el CDI, bajo reserva del acatamiento que la ADN deba a la Constitución y a las Leyes de su país, y es la única autoridad reconocida por la FIA, para reglamentar el deporte del automóvil en el país, para promover y alcanzar la seguridad, imparcialidad y responsabilidad social en la práctica del deporte.

Esto incluye la aplicación del CDI y la práctica de las actividades del automóvil de tal forma que proporcione prestigio al deporte del automóvil nacional e internacionalmente. En una actividad como el deporte del automóvil donde la seguridad es vital para participantes y espectadores, las normas y reglamentos deben ser redactados cuidadosamente, observados escrupulosamente y obligados a cumplir rígidamente.

Una lista detallada del papel impuesto a una ADN se enumera más adelante en el Capítulo Uno, Sección 3 (Estructura de una ADN).

5.2 RESPONSABILIDADES

Una ADN que pertenezca a la FIA tiene la responsabilidad de aceptar y obligarse a cumplir sin reserva los Estatutos de la FIA y debe ejercer el poder deportivo que le ha sido delegado a través de la correspondiente “Comisión Deportiva”, “Consejo Nacional” (o similar), que constituye el órgano ejecutivo especial que asume la responsabilidad de asegurarse el cumplimiento del CDI. La ADN debe hacer cumplir los reglamentos generales establecidos por la FIA y aceptar, respetar y hacer cumplir todas las decisiones tomadas por la FIA.

Por tanto, estos poderes deben ejercerse de forma imparcial e igualitaria y para ello la FIA ha establecido el CDI y cada ADN debe obligarse a cumplir el mismo. Una ADN sólo puede aceptar como grupos afiliados aquellos que se adhieran a los Estatutos y a los reglamentos generales establecidos por la FIA.

La ADN tiene responsabilidades con sus clubs afiliados y los participantes y oficiales, así como hacia su gobierno y departamentos o ministerios, los espectadores y la sociedad en general. Además de su papel administrativo, una ADN debe ocuparse de la salud de los participantes, las condiciones de las pistas/instalaciones, la preparación y admisibilidad de los vehículos, todos los aspectos relacionados con la seguridad, la administración de un sistema jurídico y el desarrollo del deporte del automóvil en el país que representa.

5.3 AUTORIDAD

Como única autoridad designada por la FIA para regular el deporte del automóvil en su país, una ADN está obligada a promover y alcanzar la seguridad, deportividad y responsabilidad social en la dirección del deporte del automóvil en el país del que es responsable. De acuerdo con la autoridad concedida por la FIA, una ADN es:

- responsable del gobierno y administración de todas las formas reconocidas en el país del deporte del automóvil, independientemente del nivel, controlando los reglamentos deportivos y técnicos de las diferentes disciplinas;
- la única autoridad en el país autorizada para emitir licencias FIA para todos los niveles de deporte del automóvil (excepto superlicencias FIA y licencias de los oficiales FIA) cuyo cometido es:
 - desarrollar y mantener un entorno que permita a las personas disfrutar del deporte del automóvil como una actividad deportiva y de entretenimiento;
 - promover y mejorar el deporte del automóvil como un deporte reconocido y respetado;
 - disfrutar y participar en la aventura y el reto de los automóviles conducidos con velocidad, seguridad y habilidad;
 - aplicar métodos de gestión profesionales y modernos a su empresa. Creará un entorno en el que las personas puedan colaborar y aumentar sus habilidades y su compromiso con todos los aspectos del deporte;
 - desarrollar y mantener la seguridad, la técnica, la justicia, la cualificación, los sistemas de formación y su conformidad, y otras propiedades intelectuales necesarias para la gestión eficaz y el desarrollo del deporte y que estos sistemas y servicios se suministren a sus miembros, otros usuarios y a la sociedad en general para conseguir los objetivos de las ADN's; y

- asegurarse que todas las competiciones organizadas bajo su jurisdicción se adhieren a los compromisos nacionales Anti-Doping, y que todas las competiciones de nivel internacional organizadas en su territorio se adhieren a los reglamentos Anti-Doping de la FIA anexados al CDI.

6: BENEFICIOS DE UNA ADN POR SU AFILIACIÓN A LA FIA

6.1 BENEFICIOS DE LA AFILIACIÓN A LA FIA

Los beneficios de la afiliación a la FIA son numerosos e incluyen:

- el derecho a ser el único organismo que controle el deporte del automóvil en su país; esto incluye la disponibilidad de servicios fundamentales del deporte del automóvil y la mejora continua y la asistencia que proporciona la FIA, incluyendo el acceso gratis a informes, datos, estadísticas e investigaciones, así como el asesoramiento en una inmensa riqueza de conocimiento conseguida con tantos años de participación en el deporte del automóvil, abarcando materias desde la técnica hasta la médica o deportiva, el asesoramiento legal y la asistencia, así como programas de liderazgo;
- funcionamiento, bajo un sistema integrado internacionalmente de regulación del deporte del automóvil, que proporciona unos niveles estables y normalizados de competencia, capacidad de organización, deportividad y procedimientos jurídicos para todos los participantes;
- oportunidad de colaborar con otras ADN's afiliadas a la FIA para organizar competiciones y mantener un sistema próspero de clubs;
- oportunidad para los miembros de la ADN (tanto participantes como oficiales) de participar en competiciones internacionales tanto en su propio país como en otros:
 - siendo parte de un sistema integrado internacionalmente de regulación del deporte del automóvil, una ADN es capaz de asegurar, a aquellos que participan en el deporte del automóvil, que se benefician de un sistema normalizado estable y universal. Esto significa no sólo que las competiciones autorizadas por la ADN son seguras, equilibradas y competitivas, sino que también forman parte de una estructura uniforme que proporciona el progreso de los pilotos desde las formas más elementales de deporte del automóvil a los diferentes Campeonatos del Mundo de la FIA;
 - dado que las normas son estables y basadas en los reglamentos establecidos bajo los Estatutos de la FIA y el CDI, los miembros de la ADN pueden progresar desde temprana edad, a través de las competiciones autorizadas, aprendiendo las normas y los reglamentos que permanecen básicamente inamovibles a través de sus carreras deportivas;
 - pilotos, oficiales, propietarios de circuitos, promotores y espectadores se benefician todos de la permeabilidad entre competiciones que permite la estructura regulada por la FIA y las ADN's, tanto nacional como internacionalmente. Los pilotos pueden comenzar su vida deportiva en el karting, progresar a lo largo de competiciones nacionales (con la ventaja de competir contra pilotos internacionales en su propio país) y luego, de acuerdo con los reglamentos FIA/ADN, ascender a competiciones extranjeras y finalmente a pruebas internacionales. Todo esto puede hacerse bajo las normas y reglamentos que permanecen en gran medida uniformes. Todas y cada una de las instalaciones, vehículos, pilotos y oficiales se ajustan a unas mínimas normas universales;

- si los participantes nacionales eligen competir a nivel internacional dentro del sistema FIA/ADN, pueden hacerlo sabiendo que las competiciones en las cuales participan son de un nivel similar al que están acostumbrados, dada la aplicación similar en todo el mundo de las normas prescritas por la FIA. Pueden competir contra pilotos internacionales, en su propio país o en el extranjero, con niveles asegurados de competencia de los pilotos. Los participantes de competiciones autorizadas por una ADN saben que para tener una licencia aprobada por la FIA, los pilotos deben pasar unas pruebas similares; y
- los participantes también pueden tomar parte en competiciones internacionales, tanto en su país como en el extranjero, con la seguridad de que las personas que actúan como oficiales en estas competiciones aplicarán los niveles mínimos de seguridad y deportividad que están asegurados con el cumplimiento de los Estatutos de la FIA y el CDI. Así, por ejemplo, las banderas utilizadas en una carrera tendrán el mismo significado, la verificación de los vehículos y el equipo será de la misma calidad, y las pruebas se organizarán de forma similar a lo que haya experimentado el piloto en su propio país o en cualquier otro país con una ADN de la FIA.

6.2 ACCESO A UNA AMPLIA VARIEDAD DE INFORMACIÓN

La afiliación a la FIA permite a una ADN el acceso a una amplia variedad de información con la cual mejorar la gestión de las actividades de la ADN, y para desarrollar el deporte del automóvil, incluyendo el CDI y sus Anexos que están disponibles en la página web de la FIA.

Departamento de Seguridad

Beneficios específicamente inmediatos resultan de las amplias investigaciones y revisiones de seguridad relativas a equipamiento (cascos, cinturones de seguridad, sistemas HANS, etc.) estudios de accidentes, avances médicos, progresos en formación de seguridad, licencias de circuito/homologaciones, etc.;

Este departamento proporciona un servicio que abarca todos los aspectos del deporte del automóvil (carreras de circuitos, rallies, carreras al sprint, GT, montaña, autocross, rallycross, etc.) tales como:

- diseño, construcción y seguridad de las pistas;
- seguridad de los vehículos;
- seguridad de los pilotos, oficiales y espectadores;
- procedimientos y normas para cumplimentar (médicos, antincendios, comisarios, observadores, comunicaciones, etc.)
- programas para instrucción de oficiales; y
- reglamentos.

Departamento Técnico

Una amplia variedad de información está disponible desde el Departamento Técnico de la FIA, incluyendo:

- homologaciones – definición de los vehículos;
- homologaciones – de una amplia variedad de equipos/componentes;

- diseño seguro de vehículos;
- reglamentos técnicos incluyendo la definición de los equipos de seguridad para vehículos; y
- ingeniería, estudios de las prestaciones de los vehículos.

Departamento Médico

La Comisión Médica de la FIA trabaja con dos enfoques, que son la salud de los pilotos y su capacidad para competir y los servicios médicos en las competiciones automovilísticas. Dado que las mejoras en seguridad necesitan un enfoque multidisciplinar, la Comisión Médica de la FIA trabaja conjuntamente con la Comisión de Seguridad FIA y el Instituto FIA para la Seguridad en el Deporte del Automóvil.

Los pilotos son el núcleo central del trabajo de la Comisión Médica de la FIA. En el Anexo L del Código Deportivo Internacional, la Comisión Médica de la FIA explica lo que se debe incluir en la inspección anual y que procedimientos se deben adoptar en caso de problemas médicos.

En lo relativo a los servicios médicos, el objetivo de la Comisión Médica de la FIA es mejorar su calidad, emitiendo y poniendo al día constantemente las medidas particulares que son obligatorias para los Campeonatos del Mundo de la FIA. Los Delegados Médicos de la FIA que supervisan las competiciones de los Campeonatos del Mundo de la FIA comparten sus conocimientos y experiencia con los servicios médicos locales.

Uno de los mayores retos de la Comisión Médica de la FIA, es optimizar la calidad de los servicios médicos en todas las disciplinas y a todos los niveles teniendo también en cuenta las restricciones – principalmente económicas – a las que están sometidas las ADN's. Una de las herramientas puestas a punto para ayudar a las ADN's en este reto es el cuestionario médico universal, que explica a los Oficiales Médicos Jefes, los elementos esenciales de los servicios médicos que deben ser establecidos – y que pueden ser libremente modificados y adaptados por las ADN's para satisfacer sus propias necesidades.

La Comisión Médica de la FIA está trabajando para establecer una relación estrecha con las Comisiones Médicas nacionales (y animando a las ADN's que no tengan una comisión médica a crear una) para conocer mejor los problemas a los que se enfrentan las ADN's y establecer conjuntamente un criterio de mínimos de seguridad que deban ser respetados.

Departamento Legal

El papel del Departamento Legal de la FIA es principalmente tratar con:

- litigios y Asuntos Reglamentarios (preparando propuestas a someter a los organismos FIA, preparando documentaciones de casos que deban ser tratados ante el Tribunal Internacional de la FIA y el Tribunal Internacional de Apelación, suministrando interpretaciones y reformas de naturaleza estatutaria o reglamentaria, etc.);
- afiliaciones (seguimiento de documentaciones, intercambios con Miembros en lo relativo a admisiones, cambios de status, etc., conflictos internos/nacionales relativos al ejercicio del poder deportivo);
- procedimientos de concursos (preparando invitaciones a concursos y contratos de suministros en conformidad con las leyes de la competencia);
- derechos de propiedad intelectual (protección/registro de las marcas registradas de la FIA, nombres de dominios, litigios por el uso sin autorización de la PI de la FIA, falsificación por terceros de productos FIA, etc.);

- asuntos IT (derechos IT/nuevas tecnologías, difamación en línea/fuera de ella, protección de datos personales, etc.);
- asuntos comerciales (dirección de negociaciones contractuales, redacción y seguimiento de la ejecución de contratos comerciales (promoción de campeonatos o servicios), etc.);
- el Movimiento Deportivo Internacional (Comité Olímpico Internacional, SportAccord (Unión de Federaciones Internacionales), ARISF (Asociación de Deportes reconocidos Internacionalmente)....).

Departamento de Marketing & Eventos

El Departamento de Marketing & Eventos es responsable del desarrollo de una serie de actividades, incluyendo la gestión de la Identidad Registrada FIA y los programas de licencias relacionados, la búsqueda de socios para las campañas de la FIA, las relaciones comerciales con los Promotores de los principales Campeonatos FIA y la organización de los principales eventos FIA. Las actividades del Departamento de Marketing & Eventos han hecho posible generar más de 3 millones de euros netos desde su creación, con unas expectativas de incremento considerable de estas cifras para el año 2014 y los siguientes. Los proyectos futuros incluyen el despliegue de la Guía de la Identidad de Marca, la creación de una tienda on-line mejorada ofreciendo al conjunto FIA y al público la oportunidad de comprar una nueva variedad de productos registrados FIA, así como el desarrollo de una variedad de servicios de marketing para los Clubs FIA.

Departamento Deportivo

El departamento deportivo de la FIA está bajo la autoridad del Secretario General de la FIA para el Deporte. Su misión es coordinar el trabajo de las diferentes comisiones especializadas y grupos de trabajo que están a su cargo y llevar a cabo las decisiones tomadas por los organismos de la FIA, especialmente el Consejo Mundial del Deporte del Automóvil.

Hay actualmente 5 departamentos principales:

- Formula 1.
- Campeonatos de Circuitos: Monoplazas (excepto F1) - Turismos – GT - Resistencia –Camiones – Dragster – Fórmula Eléctrica
- Departamento de Rallys
- Departamento de Históricos – Montaña – Off Road
- Departamento de Desarrollo FIA: Pilotos – Mujer en el Deporte del Automóvil – Grupo de Trabajo para Desarrollo de las ADN's y Deporte del Automóvil – Semana FIA de la Conferencia del Deporte – Series Internacionales – Responsabilidades sociales.

Este nuevo departamento en la FIA fue creado en 2014 para responder al empeño de Jean Todt en lograr las expectativas y aspiraciones de los clubs de todo el mundo, desarrollo de la seguridad, sostenibilidad y un exitoso automovilismo deportivo, desde el nivel de la base hasta el Campeonato de Mundo, y para reforzar el empeño de la FIA en la responsabilidad social y ambiental. Este departamento lanzo el pasado año el Programa de Desarrollo de ADN y es responsable de la organización de la Conferencia del Deporte.

6.3 UNIVERSIDAD FIA

El objetivo de la Universidad FIA es reforzar las capacidades de los clubs de movilidad y del deporte del automóvil de todo el mundo a través de un programa educacional, especialmente en liderazgo.

7: LA FAMILIA FIA

La FIA trabaja estrechamente con una serie de organizaciones paralelas e instituciones benéficas.

7.1 FUNDACIÓN FIA

La Fundación FIA es una institución benéfica independiente, registrada en el Reino Unido, que apoya un programa internacional de actividades promoviendo la seguridad y viabilidad del deporte del automóvil, la seguridad vial, el medio ambiente y la movilidad sostenible. Fue fundada en el año 2001 con una donación de la FIA de 360 millones de dólares (dinero obtenido de la cesión de derechos de la Fórmula 1 por 100 años) y está dirigida por un Consejo de Patronos. Entre sus actividades, la Fundación provee de fondos al Instituto FIA, y también participa en varios programas de la ONU relacionados con la seguridad vial y el medio ambiente, y es miembro de la Iniciativa Global de Seguridad Vial de la ONU.

7.2 INSTITUTO FIA

El Instituto FIA es una organización sin ánimo de lucro, que investiga y mejora la seguridad y la viabilidad del deporte del automóvil. Dirige proyectos que propugnan el rápido desarrollo de nuevas y mejoradas tecnologías de seguridad; que facilita mejores niveles de formación y entrenamiento; y que pretende aumentar la conciencia en asuntos de seguridad y sostenibilidad. También promueve la excelencia y los logros en todas las áreas del deporte del automóvil. El Instituto fue creado en Octubre de 2004 y basa sus actividades en los fondos anuales recibidos de la Fundación FIA.

7.3 FONDO FIA PARA EL DESARROLLO DE LA SEGURIDAD EN EL DEPORTE DEL AUTOMÓVIL

El Fondo FIA para el Desarrollo de la Seguridad en el Deporte del Automóvil se creó en el año 2008 con una donación de 60 millones de dólares para desarrollar la seguridad y la educación en el deporte del automóvil en todo el mundo. El Fondo FIA para el Desarrollo de la Seguridad en el Deporte del Automóvil se acabará a finales de 2014. Los recursos del Fondo fueron donados a la Fundación FIA para que fueran gestionados en nombre de la FIA, y provienen de la multa consecuencia del litigio entre McLaren y Ferrari en el Campeonato del Mundo de Fórmula Uno de 2007. La decisión de establecer el Fondo fue tomada por el Consejo Mundial del Deporte del Automóvil en Octubre de 2007, con el objetivo general de ayudar al trabajo de las ADN's en la promoción en todo el mundo de un deporte del automóvil más seguro, especialmente en los niveles más elementales.

El Instituto FIA tiene la responsabilidad de gestionar los programas del Fondo y, cada año, se ofrece a las ADN's de la FIA la oportunidad de solicitar fondos para actividades relacionadas con la seguridad – o la sostenibilidad – de sus países. Los fondos están disponibles para todas las ADN's siempre que sus actividades estén incluidas en alguna de las categorías programadas y que puedan satisfacer los necesarios criterios de concesión.

El proceso de solicitud está gestionado por el Instituto FIA y supervisado por un Comité de Gestión de Fondos que incluye altos representantes de la FIA, que deciden en último lugar sobre los proyectos merecedores de fondos.

7.4 FONDOS PARA EL DESARROLLO DE LA LA MOBILIDAD

Hay un numero de fondos disponibles para los Clubs FIA activos en el área de la Movilidad, tales como el “FIA Road Safety Grant Programme”, the “FIA Capacity Building Programme” or the “FIA Development Fund”. Encontraran una descripción detallada y como realizar las solicitudes en www.fia-grants.com

7.5 FONDO PARA EL DESARROLLO DEPORTIVO

Una nueva linea de fondos esta disponible desde 2014 en la FIA, que viene ded acuerdo de la Concordia.

Este fondo esta dedicado al desarrollo del deporte del automóvil y para ayudar a reforzar las ADNs y esta supervisado por la Funding Review Commission (FRC). Esta Comision esta compuesta por representantes de alto nivel de la FIA y del Consejo Mundial del Deporte del Automovil de todo el mundo, y decide los proyectos que recibirán los fondos con la aprobación del Senado.

Indicadores Clave de Resultados (KPI) han sido establecidos por el FRC para asegurar que el dinero es gastado para el crecimiento del deporte del automóvil.

Un sistema de solicitudes en línea estará disponible en Septiembre 2014, a través de www.fia.com . Todas las ADNs podrán realizar sus solicitudes de fondos para proyectos, partiendo de que se cumplan los criterios y líneas directrices definidas por la Funding Review Commission.

CAPÍTULO UNO: ESTRUCTURA DE UNA ADN Y SU DIRECCIÓN

SECCIÓN 2: RECONOCIMIENTO GUBERNAMENTAL DE UNA ADN & RELACIONES CON EL COMITÉ OLÍMPICO NACIONAL

LISTA DE CONTENIDOS

1:	PREÁMBULO	27
2:	ÚNICA AUTORIDAD REGLAMENTARIA RECONOCIDA	27
3:	IMPACTO DE LA LEGISLACIÓN	28
4:	ESTRUCTURA PARA LAS RELACIONES CON EL GOBIERNO	28
5:	FINANCIACIÓN GUBERNAMENTAL	28
6:	RELACIONES CON EL COMITÉ OLÍMPICO NACIONAL	29

1: PREÁMBULO

Aunque no todos los países, a través de sus gobiernos, reconocen el deporte del automóvil como legítimo, es no obstante un deporte ampliamente extendido, aceptando de buen grado personas de todas las procedencias, nutriéndose de todas las formas y tamaños, no sin olvidar el hecho de que es una de las pocas actividades deportivas que permiten a mujeres y hombres participar conjuntamente en la misma competición. Hay pocas dudas de que el deporte del automóvil ocupa una posición significativa en el panorama internacional del deporte.

Además, a nivel nacional, los niños son aceptados desde los 12 años en algunas disciplinas (mucho antes en el karting), creando una plataforma importante de enseñanza de habilidades que pueden servir a los jóvenes en su vida real – disciplina, responsabilidad, gestión del riesgo y trabajo en equipo – no sin olvidar los fundamentales conocimientos técnicos.

Es verdad que la naturaleza del deporte del automóvil implica la necesidad de un cierto nivel de vehículos y equipamiento, pero en muchos casos el coste de la práctica del deporte del automóvil a nivel de club puede ser reducido.

El deporte del automóvil contribuye significativamente al deporte comunitario de una nación, ayudando al sentido de cohesión social, el sentido de la identidad, el sentido de la pertenencia y un espíritu de igualdad y promueve la viabilidad del voluntariado e incrementa la participación como una piedra angular. Merece el apoyo gubernamental.

2: ÚNICA AUTORIDAD REGLAMENTARIA RECONOCIDA

Una ADN, habiéndose constituido como una organización de forma democrática, justa, consecuente y responsable, debe ser reconocida, siempre que sea posible, por el gobierno de su país como la única organización nacional del deporte del automóvil.

Como organismo rector del deporte del automóvil en su país, la ADN es responsable de la gestión y administración de todas las formas de deporte del automóvil en su país, controlando los reglamentos deportivos y técnicos de todos los tipos y formas de deporte del automóvil.

La ADN desarrolla estos reglamentos, conocidos en algunos países como ‘Reglamentos Deportivos Nacionales’, para ordenar el desarrollo del deporte del automóvil en ese país y asegurarse que las normas de la FIA son respetadas.

Es necesario el reconocimiento por el gobierno para evitar disputas sobre la legitimidad de la ADN y el control del deporte, y en algunas áreas este reconocimiento puede ser necesario a la ADN para la correcta administración y dirección de las competiciones automovilísticas en el país.

Este reconocimiento gubernamental, es altamente recomendable porque ayuda a proteger la posición de las ADN's y su status en el país, particularmente cuando la colaboración gubernativa en ciertas regiones o países puede aportar asistencia administrativa y económica para el deporte del automóvil.

En muchos países, la ADN está unida al gobierno a través de su Comisión Deportiva, Consejo de Deportes o Departamento de Deportes.

3: IMPACTO DE LA LEGISLACIÓN

Las ADN's necesitan trabajar ligadas al gobierno para clarificar, en relación con la legislación o las decisiones políticas, el grado de impacto sobre la actividad del deporte del automóvil. Cualquier propuesta legislativa necesita una revisión cuidadosa de la ADN para asegurar que imprevistas o no intencionadas decisiones, comprometan de forma poco razonable el desarrollo del deporte del automóvil. Aquí es dónde se muestra la importancia de un continuo diálogo y contactos con el gobierno, ya que es únicamente a través de esa interacción continua, que una ADN puede lograr giros positivos en las decisiones gubernamentales. La propia naturaleza del deporte del automóvil implica que es fácil encontrar consecuencias negativas antes que en otros deportes, de ahí la importancia de una relación fuerte con el gobierno que es vital para asegurarse que los intereses del deporte del automóvil se consideran y se protegen.

Por tanto, una ADN necesita desarrollar contactos cercanos con su gobierno en muchas áreas de importancia, incluyendo aspectos como el impacto medio ambiental que afecta al deporte (incluyendo el ruido, uso de combustibles de alto octanaje, polución del aire, basuras, etc.), encontrando oportunidades para el deporte, el control y regulación de los vehículos (p. ejemplo: permisos especiales para la matriculación de vehículos de competición, diseño e importación de los mismos), reglamentos y necesidades para la celebración de grandes eventos deportivos y muchas más.

4: ESTRUCTURA PARA LA UNIÓN CON EL GOBIERNO

Es importante la colaboración y comunicación con el gobierno de forma estructurada, para asegurarse que se establece y se respeta un canal de comunicación claro. Idealmente, esto puede conseguirse teniendo un número limitado de personas expertas que dirijan la mayoría de los contactos. Dependiendo de la estructura de la ADN, puede ser mejor que únicamente los directivos y/o el Presidente sean las únicas personas que se dirijan al gobierno.

5: SUBVENCIONES DEL GOBIERNO

La mayoría de los gobiernos tienen órganos de gobierno establecidos para el desarrollo y las asignación de subvenciones para el deporte dentro de su país, con el objetivo de desarrollar la excelencia en el deporte y aumentar la participación. Para ser susceptibles de obtener cualquier ayuda (incluidas las aportaciones económicas), las ADN's necesitan ser reconocidas por el gobierno.

Estas autoridades deportivas deben tener una posición claramente definida, con respecto a la dirección de las organizaciones deportivas, y estarán autorizadas en diferentes niveles a proporcionar asistencia a las organizaciones deportivas. Es importante, por tanto, que las ADN's tengan también su posición claramente establecida, con relación a su asociación con el gobierno, para ser consideradas acreedoras del soporte gubernamental.

6: RELACIONES CON EL COMITE OLÍMPICO NACIONAL

El objetivo del Movimiento Olímpico es la contribución a construir un mundo mejor y en paz a través de la educación, en particular entre los jóvenes y a través del deporte practicado de acuerdo con los valores Olímpicos. Ofrece a todos aquellos involucrados, un marco ideal de discusiones de los últimos adelantos, compartir experiencias y aprendizaje, resaltar las prácticas externas y descubrir las últimas tendencias, avances, particularmente en sistemas de gestión, salud de los atletas y anti-doping. El progreso crece al compartir estos conocimientos con otros miembros del Movimiento Olímpico.

La FIA ha sido reconocida por el COI y la FIA comparte firmemente los valores deportivos Olímpicos, tal y como los expresa el COI, y trata de desarrollar un mayor entendimiento entre las comunidades de todo el mundo. Con este principio en mente, la FIA confirma su compromiso en respetar la Carta Olímpica y, en particular:

- Establecer y hacer cumplir, de acuerdo con el espíritu Olímpico, los reglamentos relativos a la práctica de sus deportes respectivos y asegurar su aplicación;
- Asegurar el desarrollo del deporte del automóvil en todo el mundo;
- Contribuir al logro de los objetivos establecidos en la Carta Olímpica, especialmente en relación con el desarrollo constante de los valores Olímpicos y la educación Olímpica.

La FIA invita a todas las ADN's a colaborar activamente con sus Comités Olímpicos Nacionales en el respeto y contribución a los valores del Movimiento. Esta colaboración traerá mayor legitimidad al deporte del automóvil con los gobiernos de los diferentes países.

CAPÍTULO UNO: ESTRUCTURA Y DIRECCIÓN DE UNA ADN

SECCIÓN 3: ESTRUCTURA DE UNA ADN

LISTA DE CONTENIDOS

1:	AUTORIDAD DEPORTIVA NACIONAL (ADN)	33
2:	FUNCIONES DE UNA ADN	33
3:	DIRECCIÓN DE UNA ADN	35
4:	CONSTITUCIÓN	36
5:	ESTRUCTURA DE UNA ADN	37
5.1	Consejo Directivo	37
5.2	Dirección Ejecutiva	38
5.3	Asociados de entera propiedad	39
5.4	Dirección de Departamentos	39
5.5	Comisiones/Comités	39
5.6	Clubs afiliados/Asociaciones	39
6:	ESTRUCTURA DE ASESORÍA Y CONSULTORÍAS	39
6.1	Comisiones Nacionales	39
7:	ESTRATEGIA POLÍTICA Y DE GESTIÓN	40
8:	EMBAJADORES DEL DEPORTE	40

1: AUTORIDAD DEPORTIVA NACIONAL (ADN)

La FIA reconoce en cada país y para todas las ramas del deporte del automóvil una única Autoridad Deportiva que bajo cualquier circunstancia será responsable ante la FIA; el poseedor de éste poder es el representante directo del deporte del automóvil en su país y se le confía la observancia de los reglamentos internacionales establecidos por el CDI en su país.

La ADN está legitimada para ejercer el Poder Deportivo directamente a través de todo el territorio a través de su Junta Directiva (ver 'Estructura de una ADN' más abajo) y la FIA debe ser informada de la composición de dicha Junta.

Las ADN's que son miembros de la FIA deben, por el mero hecho de su admisión a la FIA, aceptar sin reserva los Estatutos de la FIA. Deben asumir este compromiso cuando soliciten su admisión como miembros. De este modo, asumen el compromiso de vigilar, en sus respectivos países, el cumplimiento de los reglamentos generales y sus Anexos establecidos por la FIA.

Ellos también asumen el compromiso de aceptar, observar y hacer cumplir todas las decisiones tomadas o las sanciones impuestas por el Tribunal Internacional, el Tribunal Internacional de Apelación, el Consejo Mundial del Deporte del Automóvil y la Asamblea General.

Los Miembros de la FIA deben enviar a la Administración de la FIA una lista de sus organizaciones o clubs afiliados e informar de cualquier cambio en dicha lista. Únicamente deben aceptar aquellas organizaciones que se adhieran a los Estatutos y a los reglamentos generales y sus anexos establecidos por la FIA.

Delegación del Poder Deportivo

A petición del poseedor del Poder Deportivo, y a propuesta del Consejo Mundial del Deporte del Automóvil, la Asamblea General de la FIA puede autorizar excepcionalmente al poseedor del Poder Deportivo de ejercer dicho poder a través de otra organización a la que se delegará el Poder Deportivo. Esta delegación puede ser:

- total (p. ej. afectando a todas las actividades), y a favor de una sola organización actuando en todo el territorio nacional;
- total (p. ej. afectando a todas las actividades), y a favor de una o varias organizaciones actuando en todo el territorio nacional; o
- selectiva (p. ej. afectando a actividades deportivas específicas), y a favor de una o más organizaciones actuando sobre la totalidad del territorio las funciones que le hayan sido asignadas.

2: FUNCIONES DE UNA ADN

De acuerdo con la autoridad recibida de la FIA, la ADN debe:

- ejercer el poder deportivo de acuerdo con el CDI y las instrucciones apropiadas recibidas de la FIA;

- ser responsable de la gestión y administración de las actividades más importantes del deporte del automóvil en su país, controlando los reglamentos deportivo y técnico de las diferentes disciplinas;
- ser la única autoridad en el país autorizada a emitir licencias Internacionales FIA para todos los niveles de deporte del automóvil (excepto Super Licencias y Licencias de los Oficiales de la FIA);
- desarrollar y mantener un entorno que permita disfrutar del deporte del automóvil como una diversión y una actividad deportiva;
- ayudar y cooperar con todos los clubs, asociaciones, organizaciones, grupos o personas cuyas actividades u objetivos sean similares a los de la ADN, o que supongan un avance en los objetivos del deporte del automóvil;
- promover y mejorar el deporte del automóvil como un deporte ampliamente reconocido, aceptado y respetado y resaltar los valores y el espíritu de un deporte competitivo y el espíritu de la deportividad;
- asegurar la gestión moderna y profesional de sus funciones. Debe crear un ambiente en el que las personas puedan contribuir y aumentar sus habilidades y su compromiso con todos los aspectos del deporte;
- desarrollar y mantener la seguridad, la técnica, la legalidad jurídica, acreditación, formación y sistemas de cumplimiento, y otras habilidades intelectuales necesarias para la gestión eficaz y el desarrollo del deporte y transmitir estos sistemas y servicios a sus miembros, otros usuarios y a la comunidad para conseguir los objetivos de las ADN's;
- proporcionar un programa de pólizas de seguros para sus miembros y afiliados;
- formular, publicar, interpretar, implementar, hacer cumplir y corregir lo necesario en los RNC para el control y dirección del deporte del automóvil en el país;
- emitir las licencias de competición, licencias de oficial, licencias de pista/circuito y permisos de participación de acuerdo con el CDI y los RNC;
- redactar y publicar un calendario deportivo anual de competiciones automovilísticas y velar por la publicación de sus competiciones internacionales en el Calendario Internacional de la FIA;
- establecer y gestionar un sistema jurídico para el deporte del automóvil en el país;
- promover programas enfocados a la seguridad, la práctica y la enseñanza de la técnica en el deporte del automóvil;
- promover y comprometerse con la seguridad vial;
- tener en cuenta el interés público, la protección ambiental y otros objetivos nacionales en las actividades de las ADN's y sus afiliados; y
- asegurar que todas las competiciones organizadas bajo su jurisdicción se adhieren a la normativa nacional Anti-Doping, y que todas las competiciones internacionales organizadas en su territorio se adhieren a los Reglamentos Anti-Doping de la FIA establecidos en los anexos del CDI.

3: DIRECCIÓN DE UNA ADN

Para tener éxito, cualquier deporte necesita procesos firmes, normas y códigos/sistemas prácticos de gestión que dirijan sus operaciones. Un buen gobierno es una condición necesaria para un éxito continuado y el crecimiento del deporte del automóvil.

La Junta Directiva, con su equipo de Directores, lleva la responsabilidad de mantener al día las normas y reglamentos de la ADN. No es únicamente una tarea retrospectiva sino una vigilancia para futuros cambios de estatutos y reglamentos.

Por qué es importante una buena gestión

El tamaño, la complejidad y la dirección de cada organización es diferente; no obstante, para optimizar los logros individuales se debe permitir flexibilidad en las estructuras y sistemas que se apliquen. Esta flexibilidad debe equilibrarse con la responsabilidad, la libre competencia y la transparencia.

La dirección es el sistema por el cual las organizaciones son dirigidas y gestionadas y requiere autoridad, integridad y buen juicio. Adicionalmente, un gobierno efectivo asegurará una toma de decisiones más eficaz, con la organización demostrando transparencia, fiabilidad y responsabilidad en las actividades acometidas y los recursos gastados. El buen gobierno incluye:

- el proceso de establecimiento, guiado y seguimiento de las directrices futuras de la organización;
- asegurarse que la organización opera dentro de los límites legales y otras limitaciones;
- desarrollar un trabajo profesional (a través del equipo de dirección nombrado por la Junta) ;
- establecer los sistemas apropiados de control y responsabilidad.

El buen gobierno determina cómo se establecen y alcanzan los objetivos de la organización, cómo se establecen las normas y procedimientos para tomar decisiones organizativas y determina los medios de optimizar y revisar los logros, incluyendo la forma de controlar y evaluar el riesgo.

Existe un buen número de razones para mantener un gobierno corporativo correcto, ya que puede ayudar a que una organización tenga:

- control del riesgo de forma eficaz;
- disciplina, generalmente a través de una buenas directivas (p.ej.: planificación estratégica, evaluación de objetivos) ; y
- previsión de contingencias, asegurándose que la organización no descansa en una sola persona – un factor de riesgo importante en el caso de que esta persona pueda abandonar súbitamente la organización.

¿Qué ocurre cuando falla el buen gobierno?

Hay una serie de factores que contribuyen a un mal gobierno:

- dirección inexperta;
- conflicto de intereses;

- fallos en la gestión del riesgo;
- inadecuados o inapropiados controles financieros; y
- generalmente sistemas de negocio y evaluación interna deficientes.

Cuando falla el buen gobierno se crea una sensación de desconfianza entre los miembros. También se transforma en ineficacia, duplicidad de recursos y conflictos de interés. Estas organizaciones con un modelo de negocio fragmentado son a menudo menos atractivas a los inversores externos, particularmente en el mundo de los negocios y que pueden finalmente afectar financieramente a la organización.

El mal gobierno puede comprometer el crecimiento futuro del deporte, que necesita el éxito, necesita crecer y necesita tener más participación. Esto requiere una dirección clara, liderazgo e inversión. El mal gobierno no es consistente con estos parámetros. Una ADN puede esforzarse y no llegar finalmente a alcanzar su potencial debido en parte a estas mencionadas carencias.

4: CONSTITUCIÓN

(A VECES CONOCIDAS COMO “ESTATUTOS”, “ARTÍCULOS DE ASOCIACIÓN”, “ACUERDOS DE ASOCIACIÓN”)

En la mayoría de los países la ley no distingue entre deporte y ocio o diversión. Por tanto una ADN está sometida a las mismas responsabilidades legales que cualquier otra entidad en el país.

Una constitución es una serie de principios fundamentales o establecimiento de precedentes bajo los cuales se gobierna una organización. Este conjunto de normas conforman (p. ej.: constituyen) lo que la organización es. Cuando estos principios están escritos en un conjunto de documentos legales, estos documentos componen una constitución escrita, que es una serie de normas para el funcionamiento de una entidad, y especifica el nombre, objeto, los propósitos y los objetivos, métodos de gestión y otras condiciones bajo las cuales la entidad va a operar y generalmente la razón de su existencia. También establece la estructura para convocar y dirigir reuniones, para la participación de sus miembros y las normas para la toma de decisiones.

Casi todo puede hacerse figurar en una constitución y casi siempre está formada en dos partes:

- los estatutos, que incluyen los principios básicos de la entidad, y que solo pueden modificarse por votación en una Asamblea General; y
- los reglamentos, o normas, que pueden modificarse por un Comité. Los reglamentos se refieren normalmente a la administración de la entidad y la dirección de sus actividades.

Generalmente, la existencia de una entidad legal separada a través de la incorporación y la tenencia de una constitución significa que la entidad es responsable de sus acciones; no obstante, pueden existir diferencias entre diferentes regiones y antes de constituir una ADN los promotores deben asegurarse de la legalidad de sus actividades en su región.

5: ESTRUCTURA DE UNA ADN

Las siguientes estructuras de dirección son recomendaciones, a considerar por las ADN's, para conseguir una buena gobernabilidad. No obstante, y en ultimo caso, la estructura de la ADN queda a la voluntad de elección de la misma, y el seguimiento del CDI constituirá la estructura que mejor se acomode a la ADN.

Una ADN tiene el objeto de controlar, desarrollar y acrecentar el deporte del automóvil en su país. Como organización nacional, debe auxiliar a sus componentes y otras entidades interesadas, lo cual puede incluir:

- clubs automovilísticos/asociaciones, que una ADN puede requerir, o no, que estén registradas o “afiliadas” a ella;
- gestores de circuitos/instalaciones;
- promotores y organizadores de competiciones;
- gerentes de actividades o programas (challenges, monomarcas, etc);
- oficiales;
- pilotos;
- organismos de la industria del automóvil;
- patrocinadores/contribuyentes financieros para la realización de eventos automovilísticos en sus diferentes modalidades.

Una ADN requiere una estructura que le permita llevar a cabo sus obligaciones de forma eficaz. Principalmente, la estructura debe estar construida sobre la base de diferentes factores, incluyendo el número de personas necesarias para dirigir los aspectos administrativos de la organización.

Una estructura que puede ser apropiada para una ADN es una estructura jerárquica basada en torno a una Junta Directiva. Esta estructura distingue entre Estrategia y Gestión, y asigna diferentes responsabilidades a las diferentes áreas de negocio.

5.1 JUNTA DIRECTIVA

La Junta Directiva tiene la responsabilidad global de la dirección estratégica del negocio, así como la responsabilidad total para el deporte. Tiene total poder de decisión, y la Junta se reúne tanto como sea necesario para dirigir sus asuntos. Hay diferentes formas de constituir una Junta Directiva, dependiendo de las preferencias de cada ADN. La Junta puede estar constituida por personas con un conocimiento específico en deporte del automóvil, pueden ser personas únicamente con conocimientos empresariales o pueden tener una mezcla de ambos conocimientos. Estos Directivos pueden ser elegidos para la Junta como representantes del deporte y estos detalles deben establecerse en la Constitución de la ADN.

Finalmente, los Directivos de la ADN pueden llegar a involucrarse en el deporte del automóvil, bien a través de su participación o a través de su área de responsabilidad asignada, y tener un perfecto conocimiento de su área de actuación. Ellos deben colaborar de forma gratuita, pero también pueden ser compensados por el tiempo que dediquen a sus responsabilidades. La formación de

la Junta Directiva puede permitir la incorporación de otros Directivos a discreción de la Junta, pero como siempre, de acuerdo con la constitución de la ADN y dependiendo de los beneficios y conocimientos que puedan aportar a la Junta. El objetivo principal es establecer una Junta Directiva adecuada al deporte del automóvil en el país de la ADN y dónde cada miembro aporta sus particulares conocimientos empresariales y deportivos.

Los poderes ejecutivos y jurídicos y las funciones conferidas por la FIA a la ADN deben ejercerse por la Junta de acuerdo con la Constitución de la ADN, que debe enviarse a la FIA y los RNC de las ADN's.

La Junta puede redactar, publicar, adoptar y modificar estos RNC y los reglamentos apropiados para la correcta gestión de la ADN, el planteamiento de los objetivos de la ADN y el control del deporte del automóvil en su país de la forma que sea necesaria o deseable.

5.2 GESTIÓN

El establecimiento de un Comité de Dirección de la ADN es una buena medida para desplazar la responsabilidad de la gestión diaria del deporte del automóvil, y proporciona las pautas necesarias y las responsabilidades que permitan cumplir con los requerimientos de la Junta.

En esta estructura, los asuntos diarios de la ADN son gestionados por el Director Ejecutivo (Director General), apoyado por los Gerentes y Ejecutivos – dependiendo del número de personas que la ADN pueda contratar. Algunas de las áreas clave a considerar incluyen:

- actividades deportivas;
- actividades comerciales;
- servicios administrativos e institucionales;
- contabilidad y finanzas; y
- departamento legal.

Una oficina central bajo una estructura permanente, remunerada o voluntaria, proporciona un montaje organizativo y administrativo capaz de manejar asuntos de política, dirección, contactos con los departamentos gubernamentales, administración de las competiciones, emisión de licencias para pilotos y oficiales, comunicación/marketing, asuntos de seguros, y cuestiones diarias planteadas por clubs, pilotos y oficiales.

La Dirección puede asumir responsabilidades relativas a la cualificación/certificación de los pilotos, la seguridad de los circuitos (incluyendo todas las instalaciones, carreteras y pistas), la conformidad y preparación de los vehículos, todos los aspectos de la seguridad, la administración de la justicia y el progreso del deporte del automóvil dentro del ámbito de la ADN.

Los nombramientos para estos puestos de gestión deben basarse en los conocimientos empresariales de los candidatos, así como en su conocimiento del deporte del automóvil cuando sea relevante y posible. El objetivo, como en el caso de la Junta Directiva, es establecer un conjunto donde dispongamos de los conocimientos empresariales y deportivos más competentes.

5.3 ORGANISMOS COLABORADORES

Se pueden establecer organismos colaboradores para organizar actividades importantes como un Gran Premio, campeonatos u otras competiciones de alto nivel, y utilizar los beneficios para desarrollar el deporte.

Estos colaboradores pueden incluir:

- promotores de competiciones cuyo único objeto es organizar competiciones rentables;
- gestores de circuitos que organizan sus actividades diarias en circuitos automovilísticos permanentes;
- fabricantes y proveedores de equipos y servicios que desarrollan consumibles, productos o servicios específicos para el deporte del automóvil.

5.4 GESTIÓN DE ACUERDOS

Una ADN puede negociar acuerdos de gestión de actividades con promotores de competiciones competentes para llevar la gestión de series de competiciones con un alto grado de autonomía, pero cumpliendo ciertos requisitos de conformidad establecidos por la ADN. Los promotores reciben los derechos comerciales para organizar y dirigir una competición, o una serie o un campeonato.

5.5 COMISIONES/COMITÉ

Cuando se necesita un experto asesoramiento dentro de la ADN en algún área específica del deporte del automóvil, el uso de Comisiones o Comités es un método eficaz para aprovechar esta experiencia y establecer la estrategia o la dirección de un área particular del deporte. Por ejemplo, si una ADN adolece de conocimientos necesarios para la revisión y puesta al día de las particularidades técnicas de los vehículos, puede establecerse un comité de expertos que decidan en asuntos importantes y recomienden cambios/revisiones a la Junta Directiva. Esto permite a la Junta tomar decisiones acertadas utilizando el conocimiento y la experiencia colectiva de la Comisión.

5.6 CLUBS AFILIADOS/ASOCIACIONES

Los Clubs Automovilísticos y otras asociaciones, como organizadores, promotores, fabricantes/entidades industriales del motor, proveedores y patrocinadores, todos ellos implicados en el deporte del automóvil, pueden ser invitados a afiliarse/registrarse en la ADN, bajo ciertas condiciones establecidas por la Junta Directiva. Esto ayuda a asegurar que todos estos componentes trabajan conjuntamente con la ADN en fomentar el interés del deporte.

6: ESTRUCTURA DE CONSULTORÍAS Y ASESORÍAS

6.1 COMISIONES NACIONALES

Las Comisiones pueden establecerse para, desde el conocimiento conjunto de los miembros de la

Comisión, “dirigir” los asuntos de determinadas áreas del deporte en representación de la Junta. Esto es una forma eficaz de repartir las responsabilidades de la Junta a un conjunto de personas prestigiosas y expertas, liberando a la Junta para dedicar sus esfuerzos al deporte en general. Las Comisiones se pueden establecer para trabajar de forma autónoma en las diferentes disciplinas del deporte, siempre trabajando de forma democrática y transparente, y preferiblemente con un miembro de la Junta asistiendo a todas las reuniones. Los miembros son nombrados por la Junta, por lo que normalmente se aceptan sus sugerencias sin vacilaciones.

Las Comisiones realizan el estudio de todos los asuntos de su área específica. Están compuestas de voluntarios de diferentes disciplinas del deporte del automóvil, o expertos en un área determinada de ésta actividad. Los Miembros de estos organismos están formados por una amplia gama de pilotos, organizadores, oficiales y gestores a lo largo de todo el espectro del deporte del automóvil.

7: ESTRATEGIA DE NEGOCIO & POLÍTICA

Una ADN eficiente y próspera necesita tener una política de negocio y un plan estratégico, desarrollado de forma reflexiva y cuidadosa, y preferiblemente bien comunicado a los interesados. El plan debe establecer los objetivos de la ADN para un periodo específico, y los métodos que se utilizarán para alcanzar esas metas.

Un plan estratégico exhaustivo debe abarcar una serie de asuntos, incluyendo:

- gestión financiera y sostenibilidad;
- desarrollo deportivo y participación de la juventud;
- desarrollo comercial;
- relaciones gubernamentales;
- gobernabilidad – minimización del riesgo y mejora de la calidad;
- legalidad;
- sostenibilidad de los afiliados (clubs);
- deporte colectivo y voluntariado;
- formación y práctica;
- el entorno medio ambiental, creando un futuro sostenible;
- la seguridad vial de la comunidad;
- comunicación de la ADN y promoción del deporte del automóvil; y
- retos socio económicos frente al deporte del automóvil.

8: EMBAJADORES DEPORTIVOS

Un Programa de Embajadores es otra herramienta eficaz de una ADN para ayudar, utilizando el respeto y credibilidad de una persona o personas para animar a los jóvenes y contribuir a la identificación positiva del deporte y de la ADN.

Normalmente, los Embajadores del Deporte son gentes de alto nivel deportivo que han alcanzado el éxito en los círculos nacionales e internacionales y tienen la capacidad de comunicar con todo el mundo, especialmente con la juventud, y transmitir el mensaje de la ADN al público.

La misión de los Embajadores es transmitir los mensajes y actividades del deporte (o de una actividad concreta), con un énfasis particular en demostrar como alcanzar el éxito en todas las actividades del deporte, mientras también juegan un papel llevando hasta los hogares los mensajes importantes de seguridad.

CAPÍTULO UNO: ESTRUCTURA DE UNA ADN Y DIRECCIÓN

SECCIÓN 4: GESTIÓN DE UNA ADN DEL DEPORTE DEL AUTOMÓVIL

LISTA DE CONTENIDOS

1:	PREÁMBULO	45
2:	LOS PRINCIPALES ACTORES EN EL DEPORTE DEL AUTOMÓVIL	45
3:	GESTIÓN DE UNA ADN DEL DEPORTE DEL AUTOMÓVIL	46
3.1	Autorización de las Competiciones	46
3.2	Seguridad	47
3.3	Deportividad	47
4:	NIVEL DE LAS COMPETICIONES	47
4.1	Internacional	48
4.2	Nacional	48
4.3	Cerrada	48
5:	TIPOS DE COMPETICIONES (“DISCIPLINAS”)	49
6:	PERMISO DE ORGANIZACIÓN	49
7:	REGLAMENTOS	49
8:	CIRCUITOS E INSTALACIONES	49
8.1	Instalaciones Internacionales	49
8.2	Aprobación de la instalación	49
8.3	Licencia Internacional de un circuito o instalación	50
8.4	Licencia Nacional de un circuito o instalación	50
8.5	Exhibición de la licencia del circuito	50
9:	ESTABLECIMIENTO DE LOS TÍTULOS DE UNA ADN	50

10.	DEBER DE PROTECCIÓN/SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO	50
11.	GESTIÓN DEL RIESGO	51
12.	INCIDENTES CRÍTICOS Y RECOPIACIÓN DE LA INFORMACION	57
13.	ESTRUCTURA LEGAL	59
13.1	Audiencias de Comisarios Deportivos (Reclamaciones)	60
13.2	Audiencias del Tribunal (Apelaciones)	61
13.3	Tribunal Nacional de Apelación (Apelaciones)	62
13.4	Tribunal Internacional de Apelación de la FIA (Apelaciones)	63

1: PREÁMBULO

Una ADN, estructurada de tal forma que se maximice su capacidad de alcanzar su objetivo, es una parte importante de la industria del deporte del automóvil. La ADN debe mantener un nivel de consistencia y estabilidad a lo largo del tiempo así como dar respuestas a los cambios en el Mercado.

Un papel importante de la ADN es la dirección del deporte dentro de su jurisdicción – desde la publicación y puesta al día de las normas que hacen posible la actividad del deporte del automóvil desde un nivel básico hasta el nivel profesional más alto de la competición.

La dirección completa de un deporte igualitario y limpio se consigue redactando, publicando, interpretando, mejorando, haciendo cumplir y reformando los RNC según se necesite para el control y dirección del deporte del automóvil en el país.

La dirección de competiciones y eventos puede controlarse analizando los reglamentos que deben adoptarse por los promotores/organizadores, permitiendo que las competiciones tengan lugar cuando la ADN está satisfecha con que se hayan cumplido todos los requisitos solicitados, emitiendo un permiso de organización y licencias para oficiales y pista/circuito, de acuerdo con el CDI y los RNC.

2: LOS ACTORES PRINCIPALES EN EL DEPORTE DEL AUTOMÓVIL

Los que tienen un papel principal en el deporte del automóvil son:

- miembros de la ADN – los miembros individuales de la ADN, dependiendo de la forma en que esté estructurada la ADN. En una estructura de asociados, estos pueden ser aquellas personas que son miembros de la ADN: afiliados/clubs automovilísticos acreditados/asociaciones. Los miembros pueden tomar parte en competiciones, administrar clubs deportivos, formar parte de comisiones, comités y grupos de trabajo en la estructura administrativa del deporte del automóvil, actuar en competiciones y/o organizar dichas competiciones;
- Concursantes (a nivel nacional) – aquellas personas que compiten entre ellas por razones deportivas y/o económicas. Pueden ser pilotos, navegantes, o concursantes (los propietarios de los vehículos);
- Gestores de Circuitos/Instalaciones – las organizaciones que gestionan los eventos en donde se organiza el deporte del automóvil y que obtienen ingresos tanto del alquiler de las instalaciones con el propósito de organizar competiciones o promoviendo competiciones en su propio interés;
- Promotores/Organizadores – organizan y dirigen eventos automovilísticos para su propio beneficio y lucro comercial. Pueden ser compañías, personas, clubs o grupos sin ánimo de lucro. Aquellos asociados con clubs pueden optar por facilitar el acceso a las actividades deportivas a sus miembros u otros ajenos al club.
- Gestores de Series o Programas – pueden existir gestores de series para dirigir categorías individuales del automóvil bajo el permiso de la ADN. Los Gestores de Series pueden estar autorizados a dirigir una serie, permitiéndoles explotar las oportunidades comerciales de

la serie incluso con derechos de TV y de patrocinio. Los gestores de eventos desarrollan, promueven y dirigen programas completos (normalmente de carreras) que incluyen diferentes categorías llegando a acuerdos comerciales con los gestores de series particulares;

- Patrocinadores – los patrocinadores aportan los fondos que permiten organizar las competiciones automovilísticas. La ADN, los organizadores de competiciones, clubs deportivos y pilotos necesitan todos ellos construir relaciones sólidas con patrocinadores y potenciales patrocinadores, para conseguir aportaciones financieras para llevar a cabo sus actividades. Es importante que cada parte que recibe un patrocinio determine sus necesidades y anime a los patrocinadores a mantener interés y soporte económico al deporte del automóvil;
- Fabricantes/Industria del motor – estas entidades pueden ser de gran tamaño (p. ej.: un fabricante de automóviles) o de pequeña escala (p.ej.: una compañía especializada en una parte específica del vehículo). Ellas compiten dentro del deporte, a menudo unas contra otras, por una cuota de mercado entre las ventas del deporte del automóvil incluyendo las ventas de vehículos y el mercado de piezas de recambio.

3: LA ADN COMO GESTORA DEL DEPORTE DEL AUTOMÓVIL

La ADN ofrece la infraestructura administrativa para el deporte. Dispone de suficientes fondos para la dirección eficaz de una administración que alimente todo el abanico de actividades automovilísticas a lo largo de las diferentes disciplinas, todas funcionando bajo el amparo de la ADN para garantizar la deportividad, la seguridad y la solidez, desde un nivel amateur al nivel más alto y profesional. También vela por la formación de los oficiales y proporciona apoyo a los organismos jurídicos en general en la redacción de los reglamentos asegurándose que el deporte del automóvil se sigue dirigiendo de forma limpia y segura.

3.1 AUTORIZACIÓN DE COMPETICIONES

No se puede organizar una competición en un país afiliado a la FIA sin un permiso de organización, documento que autoriza la organización de una competición, emitido por la ADN del país. En otras palabras, todas las competiciones, cualquiera que sea su categoría, deben ser autorizadas por la ADN.

Cualquier competición que no esté organizada en conformidad con el CDI o con los Reglamentos Nacionales aplicables debe ser prohibida por la ADN. Si una competición así está incluida en un evento para el que se haya concedido permiso, el permiso será nulo. Además, según lo establecido, el artículo 1.3.2 del CDI se aplicará a cualquier poseedor de una licencia que tome parte en éstas competiciones.

Es importante para una ADN que sus licenciados comprendan perfectamente su obligación de cumplir lo establecido en el CDI.

En caso de no conformidad con éstas normas, cualquier persona o grupo que organice una competición o tome parte en ésta, puede ver retirada la licencia que le haya sido entregada.

Una ADN desarrolla y mantiene la seguridad, la técnica, la legislación, acreditación, la formación

y sistemas de conformidad y otras propiedades intelectuales necesarias para la dirección eficaz y el desarrollo del deporte del automóvil. Los sistemas y los servicios de la ADN están al servicio de los miembros, otros consumidores y el público en general.

3.2 SEGURIDAD

Es reconocido que el deporte del automóvil es una actividad potencialmente peligrosa. Es potencialmente peligrosa para los participantes, sean pilotos, copilotos, mecánicos u oficiales. También es potencialmente peligrosa para los espectadores, que pueden estar en la proximidad de los vehículos de competición y pueden acarrear incidentes de consecuencias fatales. Esta es la razón por la que la seguridad es tan importante y tan escrupulosamente observada por la FIA.

La ADN debe centrarse en suministrar el conocimiento para determinar los procedimientos de seguridad, aprobando los cursos de formación para participantes y oficiales y protegiendo el interés público. Tiene acceso continuo y además el soporte de toda la experiencia mundial de la FIA.

3.3 DEPORTIVIDAD

El deporte del automóvil puede ser altamente competitivo y por tanto es imperativo que se gestione con deportividad.

Las normas de las competiciones están descritas en el CDI, en los RNC y en el Reglamento Particular (y los posteriores reglamentos) de una prueba específica, según la aprobación de la ADN. Las normas y reglamentos aseguran que la competición es limpia y equilibrada. Los reglamentos de la competición se deben publicar y no deben cambiarse arbitrariamente y por tanto todos los participantes conocen las condiciones en las que están compitiendo.

Todos los participantes de una prueba están obligados a competir limpiamente. Cualquier participante que se sienta perjudicado por una decisión contraria a las normas y reglamentos puede presentar una reclamación al Director de Carrera o los Comisarios Deportivos y posteriormente, a más altas instancias según el sistema establecido por la ADN y conforme al CDI.

La deportividad está también garantizada por el hecho de que los vehículos son inspeccionados, por comisarios independientes de verificar su conformidad con la categoría o clase de competición, que no son responsables ante los promotores o patrocinadores sino únicamente ante el Director de Carrera, cuyas obligaciones han sido especificadas en los RNC.

Los poderes de los diferentes oficiales deben ser establecidos en los RNC, para que todo el mundo tenga una idea clara de las diferentes áreas de responsabilidad de aquellos involucrados en la organización de competiciones. Aquellos que tienen puestos clave, como los cronometradores, comisarios técnicos, y controladores deben ser independientes, imparciales y adecuadamente cualificados, y no deben tener conexión alguna con ninguna organización o persona que pueda beneficiarse de manera directa o indirecta con el resultado de la competición

4: NIVEL DE LAS COMPETICIONES

Hay diferentes niveles de competiciones que requieren a su vez diferentes clases de permisos y licencias

de los competidores, emitidos por la ADN. Principalmente estas competiciones están distribuidas en Internacionales, Nacionales y Cerradas (de Club). Las competiciones Nacionales e Internacionales pueden ser, además, considerarse como Reservadas (p.ej. una competición “por invitación”).

4.1 INTERNACIONAL

Una competición Internacional es aquella que mantiene un nivel internacional normalizado de seguridad de acuerdo con las prescripciones establecidas por la FIA en el CDI. Para solicitar un nivel internacional, la competición debe, al menos, satisfacer las siguientes condiciones:

- para competiciones internacionales de circuito, el circuito en cuestión debe tener una licencia FIA de circuito homologado, del grado apropiado para los vehículos que van a tomar parte en ella;
- para los rallies internacionales, debe aplicarse todo lo previsto en el CDI;
- los concursantes y conductores admitidos a tomar parte deben tener una licencia internacional FIA apropiada;
- la competición debe estar incluída en el Calendario Deportivo Internacional. La inclusión en el Calendario Deportivo Internacional es a discreción de la FIA y debe solicitarse por la ADN del país en que va a tener lugar la competición.

La ADN es responsable de la aplicación de los reglamentos internacionales establecidos en el CDI. Ningún piloto, concursante o cualquier otro licenciado puede tomar parte en una prueba internacional o campeonato internacional que no esté inscrito en el calendario de la FIA o no esté controlado por la FIA o sus Miembros.

4.2 NACIONAL

El siguiente nivel de competición es Nacional, para el que la responsabilidad está colocada bajo la única supervisión de la ADN. La ADN debe ejercer su poder de regulación y organización respetando las condiciones generales de aplicación del CDI. Estas competiciones deben estar relacionadas en un calendario nacional publicado por la ADN.

Una competición nacional está abierta únicamente a concursantes y pilotos en posesión de una licencia emitida por la ADN del país en que se desarrolla la competición.

Una competición nacional puede, a discreción de la ADN autorizadora, aceptar la participación de licenciados de otras ADN's de acuerdo con el CDI, sujeto a las restricciones previstas en el CDI.

4.3 CERRADA

Las competiciones a nivel de Club están abiertas únicamente a los miembros del Club organizador, todo los cuales deben estar en posesión de las licencias correspondientes. En circunstancias excepcionales, una ADN puede autorizar la participación de varios clubs diferentes.

5: TIPOS DE COMPETICIONES (“DISCIPLINAS”)

Hay una variedad de competiciones de asfalto y tierra, variando desde pruebas básicas de Clubs a competiciones internacionales de alto nivel profesional. Los diferentes tipos de competiciones están enumerados en el CDI.

6: PERMISO DE ORGANIZACIÓN

Una ADN necesita asegurarse que autoriza la celebración de cualquier competición en su país. Las competiciones deben organizarse de acuerdo con el CDI y los RNC de la ADN que emite el permiso, y el mecanismo por el cual la ADN autoriza a un organizador a organizar una competición es a través de un Permiso de Organización. El Permiso de Organización confirma que el organizador ha cumplido los requisitos de la ADN y que organizará una competición limpia y segura.

Hay requisitos en el CDI relativos al procedimiento de emitir un Permiso de Organización, y una ADN debe ser plenamente consciente de sus obligaciones al emitir dicho documento.

7: REGLAMENTOS

Consulte el Capítulo 2: Organización de Competiciones – Sección 1: Normas & Reglamentos

8: PISTAS Y CIRCUITOS

8.1 RECORRIDOS INTERNACIONALES

Cuando el recorrido de una competición atraviesa el territorio de varios países, los organizadores de éste evento deben en primer lugar obtener, a través de su propia ADN, la autorización de las ADN's de cada uno de los países atravesados.

Las ADN's de los países a través de los cuales el recorrido de la competición tiene lugar, mantendrán el control deportivo sobre la parte de carrera dentro de los límites de su territorio, bien entendido no obstante, que la aprobación final de la competición será concedida por la ADN ante la que los organizadores deban responder.

8.2 APROBACIÓN DE PISTAS

La selección de cualquier pista debe ser aprobada por la ADN, que deberá evaluar la pista frente a los criterios establecidos para asegurar que la pista es segura y apropiada a la actividad que se vaya a desarrollar. La ADN debe recibir del organizador la mayor información práctica sobre la pista como sea necesario para ayudarla en su proceso de evaluación.

8.3 LICENCIA INTERNACIONAL PARA UN CIRCUITO O PISTA

La solicitud para una licencia internacional de pista o circuito, permanente o temporal, debe hacerse por la ADN a la FIA, si se pretende organizar una carrera internacional o un intento de record internacional. La FIA, después de consultar con la ADN, puede rehusar emitir o retirar una licencia pero debe comunicar las razones para esta retirada o negativa.

8.4 LICENCIA NACIONAL PARA UN CIRCUITO O PISTA

De forma análoga, una ADN puede otorgar una licencia nacional a un circuito o pista y establecer las normas específicas para la pista o circuito que los organizadores y concursantes se supone que conocen y se obligan a respetar. La ADN puede detallar, en la licencia del circuito o en el permiso de pista, los requisitos de seguridad que deben cumplir los promotores/organizadores de la competición. También se debe especificar allí el número y tipo de los oficiales necesarios, así como la forma en que una competición debe desarrollarse.

8.5 EXPOSICIÓN DE LA LICENCIA DEL CIRCUITO

La licencia del circuito, mientras esté en vigor, debe exponerse en lugar destacado del circuito, de tal forma que las personas involucradas en la competición conozcan su aprobación y todas las condiciones bajo las que deben organizarse las competiciones.

9: ESTABLECIMIENTO DE LOS TÍTULOS NACIONALES

Los Títulos Nacionales (que pueden llamarse Campeonatos, Series, Copas, Trofeos o Challenges) son competiciones organizadas a lo largo del año para cada una de las disciplinas del deporte del automóvil. Estos pueden ser sólo organizados por la ADN, o por cualquier otra entidad con el consentimiento escrito de la ADN (p. ej. un Club o una organización afiliada a la ADN).

Deben estar regidas por reglamentos aprobados por la ADN, y pueden incorporar un calendario de varias competiciones o tratarse de una sólo competición. El resultado final del título es la entrega de unos galardones para el ganador de cada disciplina, conservando la ADN los detalles de los ganadores para uso histórico.

Los títulos contribuyen a desarrollar la excelencia en el deporte del automóvil y permite a los mejores pilotos alcanzar la cumbre nacional e internacional de los criterios de competitividad.

10: DEBER DE PROTECCIÓN / SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO

El Deber de Protección es un concepto que indica que hay una obligación legal, que afecta a las personas u organizaciones al mando o con responsabilidades, de tomar las medidas para asegurarse que todas las personas están seguras. Este concepto está adquiriendo importancia en la mayoría de los países y la ADN, con el apoyo de la FIA, puede estar obligada a cumplir con los requisitos legales de seguridad y salud allí donde hayan sido promulgados por las autoridades del país.

Si lo indicado es aplicable en el país, la ADN necesita establecer los procedimientos bajo los cuales va a actuar, identificando y gestionando en la medida en que sea posible la responsabilidad legal y moral para la seguridad y salud de las personas que puedan verse afectadas por las actividades desarrolladas bajo la tutela de la ADN.

El Deber de Protección (llamado a menudo también Seguridad y Salud en el trabajo) puede describir con más detalle las leyes y procedimientos que ayudan a proteger a los empleados y otras personas de la enfermedad, las lesiones y eventualmente de la muerte en el lugar de trabajo, o mientras se realizan actividades para otros.

El deporte del automóvil no está exento de este concepto y es importante para una ADN tener siempre en consideración la salud y seguridad de pilotos, oficiales, mecánicos en boxes, equipo directivo, voluntarios, espectadores y público en general que pueda, de algún modo, estar involucrado en la actividad automovilística.

El deporte del automóvil puede ser potencialmente peligroso, pero no sería aceptable que aquellos ocupados en el deporte no hicieran todo lo razonable para disminuir el riesgo de lesiones en las personas.

11: GESTIÓN DEL RIESGO

Las ADN's necesitan estar plenamente informadas sobre los riesgos relacionados con el deporte del automóvil, para ser capaces de reducir su probabilidad y las consecuencias de estos riesgos. La gestión de los riesgos es vital para la seguridad de todos los involucrados en el deporte automovilístico, y para el devenir futuro del deporte, y unos procedimientos de gestión de riesgo bien evaluados deben ser aplicados por la ADN y cualquiera de sus afiliados a las actividades automovilísticas. El deporte del automóvil es un deporte de riesgo; no obstante, depende en gran medida de cómo se planeen y prevean los riesgos inherentes, para que se pueda conseguir controlar el grado de exposición para uno mismo y los participantes.

La gestión de riesgos es la identificación, valoración y priorización de los riesgos, seguido de la aplicación de recursos para disminuir, observar y controlar la probabilidad y/o el efecto de una desafortunada competición.

Las estrategias que pueden utilizarse para gestionar el riesgo usualmente trasladan el riesgo a otra parte con la pericia de disminuirlo; evitando el riesgo; reduciendo el riesgo de causar efectos negativos; reduciendo la probabilidad del riesgo; o incluso aceptando, para riesgos específicos, el riesgo potencial o real, en todo o en parte.

La gestión del riesgo es un proceso con etapas bien definidas tomadas ordenadamente que justifican la toma de decisiones correcta, dando un mayor conocimiento sobre lo que puede ir mal y que hacer por ello.

Las cuestiones a considerar en una gestión del riesgo son:

- ¿Que puede ir mal?
- ¿Quien puede ser afectado?
- ¿Que probabilidad hay de que suceda?

- ¿Si sucediera, cual sería la gravedad del daño?
- ¿Quien ha suscitado el asunto?
- ¿Cómo se puede actuar sobre esto?

El objetivo de la gestión del riesgo consiste en interpretar y valorar, en más o en menos, los siguientes elementos y en el orden establecido:

1. identificar y distinguir las amenazas;
2. evaluar, para las amenazas específicas, el grado de protección de los puntos críticos;
3. determinar el riesgo (p.ej. la probabilidad esperada y las consecuencias de amenazas específicas o puntos críticos determinados);
4. identificar las formas de reducir estos riesgos; y
5. priorizar la reducción de riesgos con medidas basadas en una estrategia.

Muchos países han adoptado una ficha – tipo para utilizar en el objetivo de la valoración de riesgos (vea la “Ficha para la Valoración de Riesgos” adjunta)

Ficha para la Valoración de Riesgos

Los pasos a seguir, al aplicar la ficha, son:

¿Cuándo se rellena la ficha?

- Cuando ocurre algo inesperado;
- Cuando algo no sale como debiera;
- Cuando se conoce que algo es peligroso.

¿Quién rellena la ficha y cuando?

- El personal de la ADN
- Los ejecutivos de la prueba
- Los oficiales de la prueba
- Los oficiales de seguridad
- Los miembros del Club organizador

La ficha puede rellenarse en cualquier momento durante el planeamiento, preparación y puesta en marcha, desarrollo y desmontaje de una actividad.

Las etapas básicas en el uso de la ficha

MATRIZ DE RIESGO

Consecuencia del riesgo en caso de suceder

Probabilidad	1 Insignificante	2 Menor	3 Moderada	4 Importante
A – Casi cierta	Alto	Alto	Extremo	Extremo
B – Probable	Medio	Alto	Alto	Extremo
C – Posible	Bajo	Medio	Alto	Extremo
D – Poco probable	Bajo	Bajo	Medio	Alto

- Considerar y valorar la probabilidad de que ocurra un suceso (A a D);
- Usando la matriz, evaluar las consecuencias del riesgo, si llega a ocurrir (1 a 4):
 - 1 – cuando los primeros auxilios requeridos sean menores
 - 2 – se requiere atención médica
 - 3 – el resultado puede ser una larga enfermedad o heridas graves
 - 4 – puede ocurrir una seria invalidez o una muerte

La valoración del riesgo – acción(es) necesarias según la evaluación del riesgo:

Habiendo valorado las consecuencias del riesgo, determinar su gravedad:

Riesgo extremo	Se requiere acción inmediata
Riesgo alto	Se requiere atención de Directivos de la Organización (Oficial de Dirección del evento)
Riesgo medio	Debe especificarse la responsabilidad de la Dirección (Organizador)
Riesgo bajo	Gestión por métodos habituales/continuar los procesos habituales

Tratamiento del riesgo

Usar la jerarquía de control para decidir la siguiente acción

Niveles de Métodos de Control

- Evitar (La mejor opción)
- Sustituir
- Aislar
- Reducir con control físico
- Reducir con advertencias y normas
- Usar Equipos de Protección Personal (La peor opción)

Ejemplo de decisiones

No lo hagas !
Haz otra cosa
Hazlo en otro sitio
Pon barreras alrededor
Ponga una aviso delante
Lleve tapones en los oídos
mientras lo haga

Completar la evaluación

Complete la sección de IDENTIFICACIÓN DE RIESGOS de la ficha con el análisis de los resultados obtenidos en las etapas anteriores.

Cualquier riesgo evaluado como “Extremo” o “Alto” en la matriz, deberá ser evaluado posteriormente por un grupo de personal experimentado.

Etapas finales del proceso

- Valorar el tratamiento de riesgo y su control:
 - ¿Quién se asegura de que sucede?
 - ¿Quién verifica que se hace?
 - ¿Quién es notificado sobre ello?
- Consulte – anote los nombres de los que están involucrados en la evaluación

Dernières étapes du processus

- Évaluer les mesures prises pour maîtriser le risque et vérifier :
 - Qui s'assure que les mesures sont bien prises ?
 - Qui vérifie que les mesures ont bien été appliquées ?
 - Qui en a été notifié ?
- Agir en consultation avec d'autres personnes – indiquer le nom des personnes ayant participé à l'évaluation.

FICHA DE VALORACIÓN OBJETIVA DE GESTIÓN DE RIESGOS

Evento/ Prueba	Tipo de trabajo a realizar p.ej. repostaje, puesto de banderas, traslado al puesto de trabajo	
Area / Lugar		
Fecha		

MATRIZ DE RIESGO				
Probabilidad	Conséquences en cas d'apparition du risque			
	1 Insignificante	2 Menor	3 Moderada	4 Importante
	A - Casi cierta	Alto	Extremo	Extremo
	B - Probable	Medio	Alto	Extremo
	C - Posible	Bajo	Medio	Extremo
D - Poco probable	Bajo	Bajo	Bajo	Alto

ACCIONES NECESARIAS SEGÚN LA EVALUACIÓN DEL RIESGO:

Riesgo extremo
Se requiere acción inmediata

Riesgo alto
Se requiere atención de Directivo de Organización (Oficial de Dirección del evento)

Riesgo medio
Debe especificarse la responsabilidad de la Dirección (Organizador)

Riesgo bajo
Gestión por procedimientos habituales/continuar los procesos habituales

Nota: "Organización" y "Oficial" se consideran términos semejantes
See reverse for descriptions of Likelihood and Consequence outcomes

RIESGOS IDENTIFICADOS:

Descripción del Riesgo identificado	Probabilidad (A-D)	Consecuencia (1-4)	Riesgo Resultante	Controles / ¿Que se ha hecho sobre este asunto?	¿Quién aplicará el tratamiento?	¿Quién lo comprobará?	¿Quien confirma que el tratamiento ha sido completado? (firma)
Ejemplo: restos de un coche podrían alcanzar a un espectador	C	3	ALTO	Alambrados de protección, retrasar a los espectadores, oficiales de control de público adicionales	Organizador, Comisarios	Secretaría de Carrera	
1.							
2.							
3.							
4.							

FICHA DE VALORACIÓN OBJETIVA DE GESTIÓN DE RIESGOS

PROBABILIDAD/DESCRIPCIÓN DE CONSECUENCIAS:

Probabilidad		Consecuencias	Daños personales	Administrativos
A - Casi cierta	El hecho ocurrirá probablemente a menudo o en multitud de circunstancias	4 - Consecuencias Importantes	Muerte, heridas permanentes o extensas que requieren la hospitalización de una o varias personas.	Dificultades significativas para la Organización
B - Probable	El hecho puede ocurrir ocasionalmente o en algunas circunstancias	3 - Consecuencias Moderadas	Heridas graves que requieren hospitalización; rotura de extremidades o baja por la duración del evento	Se requieren modificaciones significativas para los planeamientos de organización
C - Possible	El hecho puede ocurrir en circunstancias excepcionales y se sabe que puede ocurrir en cualquier lugar	2 - Consecuencias Menores	Atención médica en el lugar de los hechos que pueden requerir atención médica posterior	Modificaciones menores en los planeamientos para reconducir la situación
D - Poco probable	Aunque sea teóricamente posible, no se sabe que haya ocurrido nunca	1 - Consecuencias Insignificantes	Primeros auxilios menores, si acaso. No requiere atención médica posterior	Debe considerarse la valoración localizada al asunto de que se trate

PUNTOS A RECORDAR:

Que puede causar heridas o muerte?	Cuatro Soluciones del Riesgo	Niveles de Métodos de Control
- Resbalones/caídas - Derrumbamiento de estructuras - Materiales peligrosos o inflamables - Cables eléctricos - Equipo pesado - Entrada de Público / Salida / comportamiento / Avalanchas - Climatología (p-ej.: Lluvia / Granizo / Viento / Tormentas) - Proyectiles	- Evitar: No realizar la actividad - Tratar: Reducir con el uso de controles - Aceptar: Si el riesgo es pequeño o se pueden asumir las consecuencias. - Trasladar: (Atención – no se puede trasladar el deber de protección.)	- Evitar ←— Trate de empezar por aquí - Sustituir - Aislar - Reducir con control físicos - Reducir con advertencias y normas - Usar Equipos de Protección Personal ←—Último recurso

CON QUIÉN SE HA HABLADO AL IDENTIFICAR Y EVALUAR ESTE RIESGO?

Fecha	Nombre	Cargo	Firma

Realizado por:	Firmado:	Fecha:
----------------	----------	--------

12: INCIDENTES CRITICOS Y RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN

Un Incidente Crítico es aquel en que el resultado es:

- Una herida (de importancia) de un espectador; o
- Una herida a cualquier persona con posibilidad de consecuencias mortales.

En las competencias de importancia, representantes del Organizador, Promotor, y Servicios de Emergencia (Policía, Departamento de Bomberos, Servicios de Ambulancias y Médicos) deben reunirse antes de la prueba para acordar un plan que estudie las expectativas y responsabilidades de cada persona clave, en el caso de que ocurra un Incidente Crítico, y esquematizar esta información en un documento que se distribuya a los oficiales relevantes.

Si ocurre un Incidente Crítico, el Organizador es responsable de poner en marcha el plan establecido y gestionar el incidente con los diferentes responsables para asegurarse que el (los) herido(s) sea(n) trasladados al Hospital (si es posible), y/o suspender esta parte de la prueba o trasladarla a la siguiente zona para permitir que las autoridades investiguen el suceso. Cuando el Incidente Crítico ocurra en una instalación fija (p. ej: un circuito) generalmente es importante que, de una manera rápida, pero profesional y con un plan preestablecido, se controle y se despeje la escena del incidente para asegurar la continuación de la prueba sin necesidad de suspenderla.

Tanto los Organizadores como los Comisarios Deportivos son responsables de preparar y emitir informes de cualquier Incidente Crítico ocurrido y enviarlo al Departamento de la ADN ante el que sean responsables. Con una cooperación razonable, cada parte está normalmente preparada para compartir los datos y la documentación que han recabado o preparado.

Cuando sucede un Incidente Crítico, el Director de Carrera debe nombrar un responsable que dirija la acción y tome el control en el lugar del Incidente. Esto incluye la capacidad para detener la limpieza del lugar por los comisarios, excepto en casos de heridos y/o fuego, para asegurarse de que se protegen las posibles evidencias de la escena del Incidente.

El responsable del control del incidente es responsable de recopilar la siguiente información, en nombre del Secretario de la Prueba, para la posterior presentación a la ADN:

CONCEPTO

Nombre & domicilio de cada herido, y pariente más cercano.

Informe de Accidente de la ADN completado y firmado por el personal Médico.

Informe de Daños del Vehículo de la ADN completado por el Jefe de Comisarios Técnicos.

Detalles de dónde y cuando el (los) vehículo(s) han sido retenidos.

Fecha y Hora exacta del incidente.

Numero de prueba/sesion de entrenamiento/número de tramo en dónde ocurre el accidente.

Una descripción exacta del lugar del incidente por escrito con un diagrama – incluyendo las distancias aproximadas relacionadas con los detalles pertinentes del suceso.

Una relación detallada de los sucesos que llevaron al incidente (desde, al menos, 20 segundos antes hasta el momento del incidente) .

Una breve descripción de las acciones llevadas a cabo como reacción al incidente, incluyendo el traslado de cualquier herido al hospital, y la hora y detalles de confirmación de la defunción (si es procedente).

Nombre, cargo y detalles de contacto de la persona firmante del informe.

Nombre, cargo y detalles de contacto del Oficial de Policía a cargo de la investigación.

Nombres, direcciones y numeros de teléfono de contacto de todas las partes involucradas en el incidente (policías, otros participantes, oficiales).

Nombres, direcciones y numeros de teléfono de contacto de los testigos del incidente – si es posible son necesarios, al menos, tres testigos.

Nombres, direcciones y teléfono de contacto de todo el personal medico involucrado en la resolución del incidente.

Un informe del Director de Carrera describiendo el incidente. Los tiempos reales y las acciones de respuesta tomadas deben ser incluidas en el Informe.

Un informe exacto, con la hora y detalle del personal médico presente en la escena del incidente, preparado por el Oficial Jefe Médico, incluyendo la hora y detalles del inicio del traslado de los heridos o de las víctimas al hospital con la hora a la cual se confirmara la defunción (si es procedente).

Un informe, firmado por el Jefe de Comisarios Técnicos, con la verificación inicial y cualquier otro incidente de las verificaciones previas realizadas y, cuando sea posible, la verificación post accidente de los vehículos involucrados en el accidente.

Hora exacta y detalles del momento de comunicación oficial de la defunción, y copias y detalles de otras comunicaciones oficiales realizadas.

Copias de los siguientes documentos (si es aplicable):

-
- Permiso & Licencia de Pista
 - Reglamento Particular de la prueba
 - Reglamentos publicados con posterioridad
 - Cualquier Aditivo o instrucción publicada
 - Lista de inscritos
 - Hoja de Inscripción de los participantes involucrados
 - Registro de documentos e informes relativos a vehículos/pilotos involucrados
 - Registro de documentos del Centro de Coordinación de Incidentes si existe un registro diferente.
 - Horario de entrenamientos y carreras relativos a los vehículos involucrados.
 - Programa Oficial de la prueba
 - Licencia(s) de Concursante y del(de los) piloto(s) involucrado(s)
 - Libro(s) de registro de los vehículos implicados
 - Fotos si están disponibles
-

Fotografías

Las fotografías son altamente valiosas en el registro de evidencias después de un incidente.

El controlador del incidente debe verificar y comprobar con los fotógrafos cercanos al incidente para saber si tienen fotografías del incidente o de la zona cercana al mismo antes y después de ocurrir el incidente.

Si hay un fotógrafo competente se les debe pedir a el/ella que tome las fotografías suficientes del lugar del incidente que se requieren, y asegurarse de su posesión tan pronto como sea posible.

Si no hay ningún fotógrafo profesional presente, se encargará a un oficial que tome fotografías.

Las fotos deben mostrar – tanto como sea posible – lo que ha pasado exactamente, cual ha sido el resultado, y que evidencia queda que pueda ayudar a las investigaciones.

- Escena general del incidente, de lejos y de cerca y desde diferentes ángulos. Algunas fotos deben mostrar las infraestructuras generales de la zona, tales como señales, árboles, alambradas, barreras de seguridad, etc.;
- Cualquier marca de neumáticos en la pista/carretera o arcones o zonas de escapatoria, indicando la dirección del movimiento del vehículo, y las marcas de derrapaje;
- Daños a las infraestructuras, particularmente con el vehículo todavía en el lugar;
- Restos en la zona, con un objeto al lado, como una cerilla o una botella para indicar el tamaño de los restos;
- Trayectoria de los restos que indiquen la dirección del vehículo, o de los restos después del impacto. Cualquier resto en la zona de publico es particularmente importante.

13: ESTRUCTURA LEGAL

Hay conflictos que surgen de vez en cuando afectando a los competidores, oficiales y promotores/organizadores y las ADN's pueden requerir sentencias o resoluciones, o acciones disciplinarias. Por tanto, las ADN's necesitan establecer un sistema jurídico que tiene la función de mantener un sistema de 'leyes' dentro del deporte bajo su jurisdicción.

Los conflictos en el deporte del automóvil pueden ser el resultado de:

- conflicto de intereses entre las partes;
- conflictos o desacuerdos entre las partes;
- infracciones a los reglamentos por competidores u oficiales;
- infracción a las condiciones de un permiso emitido por la ADN;
- una denuncia señalada por el Director de Carrera o los Comisarios Deportivos o por la ADN por razones disciplinarias; y
- un(os) competidor(s) perjudicado por los resultados de una competición.

Un sistema jurídico es aquel que interpreta y aplica las normas y reglamentos en nombre de la ADN, y también proporciona un mecanismo para la resolución de los conflictos. La estructura legal no hace las normas y reglamentos sino más bien interpreta y los aplica a los hechos en cada caso que se les presenta. Puede recomendar cambios en las normas y reglamentos como consecuencia de las audiencias.

El Código Deportivo Internacional de la FIA trata los asuntos jurídicos en:

- Artículo 12: Penalizaciones
- Artículo 13: Reclamaciones
- Artículo 14: Apelaciones

ESTRUCTURA JURÍDICA

Hay cuatro niveles en los procesos jurídicos:

- (1) Audiencias de los Comisarios Deportivos (Reclamaciones)
- (2) Audiencias del Tribunal (Apelaciones)
- (3) Tribunal Nacional de Apelación (Apelaciones)
- (4) Tribunal Internacional de Apelación de la FIA (Apelaciones)

13.1 AUDIENCIAS DE LOS COMISARIOS DEPORTIVOS (RECLAMACIONES)

Una ADN necesita, no sólo poner en marcha los procedimientos para dirigir el deporte del automóvil en su país, sino también asegurar que estos procesos se aplican correctamente y se siguen. Esto último puede conseguirse únicamente aplicando un sistema de verificaciones e inspecciones, y pedir a los Comisarios Deportivos que realicen esta función. Una vez nombrados por la ADN, los Comisarios Deportivos deben supervisar la organización/dirección de las competiciones, asegurándose que se hace siguiendo los reglamentos, y protegiendo los legítimos intereses de todas las partes. Deben de nombrarse dos, o tres, Comisarios Deportivos para asistir a cada evento.

Una ADN debe establecer un grupo de Comisarios Deportivos, cuyos deberes y funciones incluyen:

- apoyar en todas las áreas la Política y las Normas de la ADN;
- ejercer los poderes delegados a los Comisarios, asegurándose que el deporte se gestiona con seguridad, deportivamente y con responsabilidad social;
- asegurarse de que los Comisarios Deportivos sean tratados como representantes de la ADN en todas las actividades autorizadas y que cada competición automovilística se desarrolla con seguridad y dentro de las normas y reglamentos;
- informar a la ADN, de forma rápida y veraz, de la aplicación de las normas y reglamentos; y dirigir las audiencias de reclamaciones o apelaciones que puedan presentarse en el evento.

El derecho a reclamar recae sobre cualquier parte perjudicada y toda reclamación debe hacerse por escrito, especificando el objeto de la reclamación, dirigida a los Comisarios Deportivos y acompañada de la caución establecida por la ADN. Una reclamación puede retirarse antes de su audiencia y ser devuelta la totalidad de la caución.

Normalmente, si la reclamación se considera fundada, se devuelve la caución al reclamante. Si la reclamación es rechazada, la caución puede ser retenida por los Comisarios Deportivos y enviada a la ADN. Si los Comisarios Deportivos consideran que una reclamación es inadmisibles u ofensiva, o realizada sin fundamento, le podrán aplicar también una penalización al reclamante.

Existen unos plazos para la presentación de las reclamaciones. Estos plazos pueden establecerse por la ADN, y pueden variar según el tipo o categoría de la competición. Por ejemplo, una reclamación contra:

- una inscripción, o sobre el recorrido de una competición, puede necesitar presentarse no más tarde de dos horas antes del comienzo de la competición, para asegurarse de que hay tiempo suficiente para la audiencia de la reclamación;
- una decisión de un comisario técnico puede necesitar presentarse inmediatamente después de recibir la decisión del verificado, para que el asunto pueda ser aclarado rápidamente si existe controversia;
- un error o irregularidad cometida durante la competición, puede necesitar presentarse no más tarde de 30 minutos después de finalizada la competición, para asegurarse que los resultados de la prueba no incidan negativamente por decisiones de última hora; y
- la recapitulación de los resultados, no debe hacerse más tarde de tres días después de su publicación oficial, para que el asunto no sea continuamente revisado mucho después de que la competición haya acabado.

Si la reclamación requiere la verificación de un vehículo o equipo, dicho vehículo/equipo debe ser retenido hasta que sea autorizado por los Comisarios Deportivos, para asegurarse que no es manipulado y puede ser fácilmente accesible. Si el asunto no es resuelto por los Comisarios Deportivos, debe resolverse por la ADN. Si la verificación implicara un coste, este debe ser abonado por el reclamante si el vehículo/equipo fuera encontrado conforme con los reglamentos.

Una reclamación debe resolverse, durante o inmediatamente después de una competición evento, por el Director de Carrera o los Comisarios Deportivos, y las partes implicadas pueden estar acompañadas de testigos. Si alguna de las partes implicadas no acude a la audiencia, los Comisarios Deportivos podrán dictar resolución en su ausencia.

En el caso de que esté prevista una ceremonia de entrega de trofeos mientras queda algún asunto por resolver, el premio ganado por un piloto contra el que se ha presentado una reclamación será retenido hasta que se haya tomado una resolución. Si las consecuencias de una reclamación afectan a la clasificación de una competición, los organizadores sólo publicarán una clasificación “provisional”, con todos los premios retenidos hasta que el asunto sea resuelto.

13.2 AUDIENCIAS DE TRIBUNALES (APELACIONES)

Como parte de la estructura legal, las ADN's deben establecer una serie de posibles tribunales, incluyendo:

- un Tribunal Disciplinario – para determinar si un cargo está probado y para imponer la penalización apropiada;
- un Tribunal de Apelación – para revisar decisiones y cambiar las resoluciones de una Audiencia de Comisarios Deportivos o de los Tribunales Disciplinarios;
- Un Tribunal de Instrucción – para investigar en asuntos suscitados por la ADN y, después de recabar evidencias y oír a los testigos, recomendar acciones a la ADN.

Los miembros del Tribunal deben tener una serie de cualidades, y sería apropiado que al menos una

de ellas tuviera un nivel de cualificación legal. Cualquier Tribunal debe incluir miembros que sean imparciales, sin alguna conexión, salvo como espectadores, con ningún evento dónde surja un asunto, y no teniendo ninguna relación con cualquier decisión que afecte al asunto. Los miembros del Tribunal deben ser imparciales y tener únicamente en cuenta la evidencia que se les presente.

El derecho de apelación contra una decisión de los Comisarios Deportivos, o cualquier otro Tribunal de Primera Instancia será ejercido por una parte (incluyendo el organizador y la ADN) siempre que:

- Ésa parte sea el sujeto de la decisión, o esté afectado negativamente por el resultado de la decisión.

Una ADN debe establecer los términos en que una Apelación será aceptada o rechazada. Las consideraciones acerca de la aceptación o rechazo deben incluir que se haya presentado una solicitud de forma apropiada, quizás en un formato prescrito por la ADN, y haber sido presentada en los límites de tiempo y con la caución apropiada requeridas por la ADN.

13.3 TRIBUNAL NACIONAL DE APELACIÓN (APELACIONES)

Una ADN debe establecer un Tribunal Nacional de Apelación, o Tribunal Supremo, como parte de la estructura legal con un número de personas que pueden, o no, ser miembros de la ADN y nombrados miembros del Tribunal. Es habitual nombrar personas relacionadas profesionalmente con la ley (como Jueces y Abogados) con experiencia en imparcialidad, capacidad para evaluar las evidencias, y conocimiento de las normas y los procedimientos para desempeñar funciones judiciales.

El Tribunal Nacional de Apelación debe ser el tribunal de última instancia para los asuntos del deporte del automóvil autorizado para resolver cualquier disputa que surja en las competiciones o por acciones dentro del territorio bajo la autoridad de la ADN, salvo lo previsto en el CDI en el artículo 14, a través del Tribunal Internacional de Apelación de la FIA.

Una parte perjudicada por una decisión de un Tribunal de Apelación tiene el derecho de apelar ante el Tribunal Nacional de Apelación en las siguientes situaciones (entre otras) como:

- resoluciones disciplinarias tomadas por la ADN;
- cualquier normativa, recomendación o decisión tomada por una ADN siendo “ultra vires” (más allá de su competencia) o inconstitucional; y
- una audiencia de cualquier decisión de apelación de un Tribunal Nacional de Apelación.

El derecho de apelación debe ejercerse ante el Tribunal y éste debe comunicarlo a las partes, dentro de un periodo de tiempo estipulado (establecido por la ADN), estableciendo la decisión de si la apelación va a ser admitida o rechazada. Cuando se presenta la apelación puede requerirse que venga acompañada de la caución establecida por la ADN.

El Tribunal puede decidir que una penalización, o cualquier otra decisión, contra la que se ha recurrido sea suspendida, la penalización disminuída o aumentada, pero no puede ordenar que la competición sea repetida.

El Tribunal puede cargar las costas de preparación y gestión del Tribunal, pero no tendrá en cuenta los costes de las partes.

13.4 TRIBUNAL INTERNACIONAL DE APELACIÓN DE LA FIA (APELACIONES)

El tribunal de apelación final para el deporte del automóvil, el Tribunal Internacional de Apelación de la FIA, está establecido según los Estatutos de la FIA y el CDI. Ha sido constituido como un organismo independiente, con su propia administración independiente de la estructura principal de la FIA. Los Jueces son nombrados por un periodo de tres años por la Asamblea General de la FIA y proceden de países diferentes.

Las prerrogativas, composición y procedimiento de actuación del Tribunal Internacional de Apelación de la FIA están definidos en los Reglamentos Disciplinarios y Judiciales de la FIA, aprobados por la Asamblea General.

CAPÍTULO UNO: ESTRUCTURA Y GESTIÓN DE UNA ADN

SECCIÓN 5: ASPECTOS LEGALES & SEGUROS

LISTA DE CONTENIDOS

1:	PREÁMBULO	67
2:	SEGUROS	67
2.1	Preámbulo	67
2.2	Cobertura de Seguros Recomendada	68
2.3	Cobertura de Seguros Opcional	70
3:	STATUS LEGAL	70
4:	DEBER DE PROTECCIÓN / NEGLIGENCIA	71
5:	PROTECCIÓN INFANTIL	71
6:	CONTRATOS/ACUERDOS	72
6.1	Contrato	72
6.2	Acuerdo	72
6.3	Licencias y Permisos	73
6.4	Acuerdos con Socios Clave	73
6.5	Autorizaciones	73
7:	PROTECCIÓN DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL	74
7.1	Preámbulo	74

1: PREÁMBULO

Las organizaciones deportivas y de ocio tienen una serie de obligaciones con sus empleados, voluntarios, oficiales, participantes, espectadores, y a veces otros miembros del público. Cuando estas responsabilidades no se vigilan adecuadamente puede haber una responsabilidad de la organización y/o de las personas asociadas a la organización. En este contexto la responsabilidad consiste en ser legalmente responsable de un acto u omisión.

Una ADN necesita continuamente revisar y poner al día su planificación y sus niveles de actuación y sus reglamentos. Es importante incluir cualquier avance o desarrollo en los procedimientos y normas que rigen el deporte. En este sentido, es aconsejable incorporar cualquier procedimiento adoptado por la FIA o incluso por otras ADN's.

Las personas que participan en deportes extremos y de aventura tienen un entretenimiento u ocupación arriesgado, por lo que es importante para las ADN's liderar la forma segura y moral de practicarlo y entender su responsabilidad ante la ley.

Organizar una competición lleva consigo asumir una serie de compromisos legales. Desde el principio es necesario definir las responsabilidades legales asociadas al establecimiento de las normas y los reglamentos y la dirección de una competición en particular.

Esta sección no pretende suministrar asesoramiento legal específico. Su propósito es proporcionar una guía inicial para iniciar la reflexión y la acción de crear el conocimiento de las potenciales responsabilidades. Es necesario buscar el asesoramiento legal apropiado, fijándose especialmente en cualquier requisito legal específico de la región en dónde opera la ADN. Algunas áreas que necesitan consideración legal son:

- Estructura organizativa y situación legal;
- Propiedad de la Competición;
- Contratos y Acuerdos;
- Licencias y Permisos;
- Temas de discapacidad;
- Igualdad de Oportunidades;
- Protección de Datos;
- Seguros.

2: SEGUROS

2.1 PREÁMBULO

Muchas personas desconocen que sus pólizas de seguros, en caso de tenerlas, llevan normalmente excluidas las coberturas para las actividades deportivas, y no se encuentran totalmente cubiertas. Alternativamente, si los practicantes de deportes tienen la suerte de encontrar coberturas para sus actividades, normalmente es con unas primas muy altas.

Una ADN debe asegurarse de que existan seguros disponibles para estas personas y entidades relacionadas con el deporte del automóvil bajo su control. La ADN no debe necesariamente ser un agente asegurador, pero puede actuar como intermediario entre los participantes del deporte del automóvil del país y una compañía o corredor de seguros establecido y acreditado.

Los elementos de cobertura del seguro que deben ser considerados en el deporte del automóvil, incluyen los siguientes:

- Todas las competiciones desarrolladas bajo la tutela de un permiso de organización de la ADN deben estar cubiertas con una póliza de responsabilidad civil;
- Una póliza de accidentes personales cubriendo a los pilotos con licencia, copilotos, mecánicos y oficiales y cualquier otra persona nombrada que participe en un evento, competición o entrenamiento y para las cuales la ADN ha emitido un permiso;
- Una póliza general que cubra la responsabilidad civil a terceros, responsabilidad profesional, y responsabilidad de directivos y oficiales.

Los seguros deben ser parte de los servicios ofrecidos por una ADN como parte de su papel regulador y coordinador, ya que demuestra su intención de hacer el deporte sostenible y viable en el futuro, y muestra el Deber de Protección de la ADN.

Como ejemplo, un programa desarrollado de seguros nacionales de una ADN puede contratarse para cubrir los intereses deportivos en las siguientes áreas:

A: Cobertura de Seguros Recomendada

- Responsabilidad Civil a Terceros y a los Bienes con Indemnización Profesional;
- Accidentes Personales – programa para grupos Nacionales (y opcionalmente, aumentos de cobertura individuales);
- Indemnización Profesional.

B: Cobertura de Seguros Opcional

- Seguros de Vida;
- Responsabilidad de Directores & Oficiales/ Asociaciones ;
- Vehículos de Competición y sus Remolques (parados o en movimiento);
- Herramientas y equipos;
- Seguros de Viaje Personales;
- Materiales y Propiedades del Club.

2.2 COBERTURA DE SEGUROS RECOMENDADA

Responsabilidad Civil a Terceros y a Bienes

Cualquier persona que hiera o dañe a otra o a su propiedad, como resultado de un acción negligente puede ser reclamado para obtener una compensación por este daño. Por ésta razón, la ADN necesita contratar una póliza de responsabilidad civil que proteja, a los clubs organizadores de competiciones, de su posible responsabilidad legal. Los aseguradores y las ADN's necesitan trabajar

conjuntamente para asegurarse que la cobertura apropiada está contratada para los diferentes tipos de competiciones que un organizador puede llevar a cabo. Como parte de sus obligaciones, una ADN debe asegurarse que emite los permisos de organización apropiados a sus organizadores de competiciones.

Extensión de las Coberturas

La póliza de seguro de las ADN's debe proteger a los organizadores y a sus oficiales por su posible responsabilidad ante terceros que puedan resultar heridos, o que puedan ver dañada su propiedad, como consecuencia de un incidente surgido en el desarrollo de una competición. La póliza debe cubrir todas las actividades de la competición, desde su comienzo hasta el cierre del evento, y cualquier actividad intermedia. Debe cubrir a los oficiales y a otros involucrados en la dirección de la competición, así como a los participantes y propietarios del terreno.

Actividades Sociales

La póliza debe también cubrir a los miembros del club por la responsabilidad civil a terceros que pueda surgir por actividades sociales, que pueden ser actos sociales, entregas de trofeos y otras ceremonias o reuniones.

Daños a los Vehículos

Es importante señalar que las responsabilidades que acarrea el uso de automóviles en las carreteras públicas no están normalmente aseguradas por la póliza de responsabilidad civil de las ADN's, y suele necesitar normalmente una póliza de seguro adicional al margen de la ADN.

Terrenos privados/Propietarios

Dependiendo de las leyes locales, pueden existir derechos específicos de los propietarios de Terrenos Privados, y el grado de cobertura del seguro para competiciones desarrolladas en estos lugares debe establecerse y contratarse antes de que tenga lugar la competición.

Excedentes/Fianzas

A menudo una póliza de seguro garantiza cobertura económica, o de otro tipo, para incidentes, pero puede incluir una cláusula de "pago excesivo". Este es un pago que la compañía de seguro o el agente cargará automáticamente a aquellos que hagan una reclamación sobre la póliza en vigor, generalmente para cubrir los gastos administrativos del asunto.

Contratados

Generalmente, se considera contratado a alguien que lleva a cabo actividades específicas por cuenta de una organización o persona. En el caso de una competición del deporte del automóvil, contratados pueden ser los que organizan el evento, o venden comida, o realizan actividades de ocio. La póliza de seguros, normalmente, no cubre la responsabilidad de los contratados como resultado de sus propias negligencias en relación con las actividades realizadas en competiciones autorizadas por una ADN, y estos contratados tienen generalmente su propia cobertura de seguro para sus actividades particulares. De la misma forma que con los propietarios de terrenos, debe examinarse la extensión del seguro de los contratados y llegar a un acuerdo antes de que se comprometan o realicen las actividades.

Seguro de Accidentes Personales

El Seguro de Accidentes Personales proporciona una prestación a un individuo contra cualquier lesión o incapacidad sufrida como resultado de un accidente que ocurra en una actividad de deporte automovilístico. La ADN debe suministrar cobertura a través de su sistema de autorizaciones y licencias.

Oficiales

Las obligaciones de muchos oficiales les llevan a situarse cerca del “lugar de la acción” y por lo tanto, dentro de una zona de relativo alto riesgo. Los oficiales actúan de una forma voluntaria. Todos los oficiales nombrados para una competición desarrollada bajo un permiso de la ADN deben estar cubiertos por la póliza de seguro de las ADN's, y es extremadamente importante que una persona esté identificada como oficial para que tenga derecho a los beneficios establecidos en la póliza de accidentes personales.

Competidores/Equipo de Mecánicos

Los Competidores también están expuestos a algún riesgo dado el carácter arriesgado del deporte del automóvil; no obstante, una ADN puede controlar el riesgo de sus participantes asegurándose que todos ellos poseen la licencia adecuada. Además, una vez inscritos oficialmente en una competición, los pilotos deben estar amparados por un seguro de accidentes personales.

Seguro de Indemnización Profesional

El Seguro de Indemnización Profesional protege a los clubs de automovilismo y sus miembros contra reclamaciones hacia ellos por actos negligentes, asesoramientos, instrucciones u omisiones. El seguro proporciona cobertura por incumplimiento, afectando a terceros, del deber profesional, y la cobertura debe ser aplicable a aquellas competiciones para las que se ha emitido un permiso de la ADN, y por acciones realizadas por cualquier miembro, oficial o voluntario actuando en su capacidad como oficial de automovilismo. Una ADN debe proporcionar cobertura a través de su sistema de autorizaciones y licencias.

2.3 COBERTURA DE SEGUROS OPCIONAL

Las ADN's, a través de sus agentes de seguros, pueden optar por ofrecer opciones de coberturas adicionales para sus miembros.

Seguro de los Trabajadores Voluntarios

El seguro de los Trabajadores Voluntarios protege a los voluntarios contra cualquier lesión o incapacidad como resultado de un accidente, incluyendo los ocurridos viajando hacia y desde algún meeting del club. Este seguro cubrirá todos los trabajadores voluntarios y todos los clubs afiliados a una ADN.

Seguro de Vehículo de Competición

Una ADN puede organizar un programa de seguro para competidores en sus competiciones, y concretamente para sus vehículos de competición. Un programa así, puede ayudar a los competidores con el coste de reparación de sus vehículos si se ven involucrados en un incidente; no obstante, puede ser necesario dar instrucciones claras de como debe redactarse la póliza.

3: SITUACIÓN LEGAL

En muchos países, una decisión que debe afrontar un club o entidad cuando es constituida, es su situación legal y su constitución. La ley puede no reconocer la existencia legal de un club por su nombre salvo que se haya realizado dentro de lo establecido por la ley de dicho país, y es importante para una ADN y cualquier club afiliado averiguar sus obligaciones legales y opciones bajo las leyes comerciales de su país para asegurarse que ellos están protegidos de acciones legales y decisiones.

4: DEBER DE PROTECCIÓN / NEGLIGENCIA

Cualquier acción negativa o ilegal realizada por un club o entidad afiliada a la ADN, expone potencialmente a la ADN a procedimientos legales, por lo que es muy importante que la ADN tenga una amplia gama de programas de formación en Protección de Riesgos para sus miembros, sus Clubs y sus miembros, sus oficiales y cualquier titular de un cargo.

El deber de protección de las personas consiste en la obligación legal de tomar las debidas precauciones para evitar el daño a otras personas. Si se puede identificar una probabilidad razonable de riesgo de daño, se deben tomar las medidas apropiadas de respuesta. Este es un concepto común a los Riesgos Laborales de Seguridad y Salud o la llamada Seguridad y Salud en el Trabajo.

En los países de las ADN's, las autoridades pueden considerar la actividad deportiva como un "lugar de trabajo", y como consecuencia:

- existe un deber general de protección de los empleados en el lugar de trabajo para asegurar la salud, la seguridad y el bienestar de todos los empleados y otros que acudan al lugar de trabajo;
- la responsabilidad del empleador para asegurar que se han tomado todas las medidas razonables para controlar los riesgos, contra los posibles accidentes o heridas, que surjan en el lugar de trabajo;
- el deber de protección del empleador es aplicable para todas las personas que se encuentren en el lugar de trabajo, incluyendo visitantes, contratistas, etc.
- una obligación general de diseñadores, fabricantes y proveedores de material o sustancias utilizadas por los trabajadores, para asegurarse que sus productos no son un riesgo para la salud y la seguridad cuando se utilicen adecuadamente, y la obligación de suministrar información sobre el uso correcto y los riesgos potenciales asociados al uso de dichos productos en el lugar de trabajo;
- una obligación general de los empleados en cuidar a sus compañeros y cooperar con los empleadores en materia de seguridad y salud. Un empleado debe también cooperar con el empleador u otras personas tanto como sea necesario para posibilitar el cumplimiento de la legislación de Riesgos Laborales y Seguridad y Salud en el Trabajo; y
- como los lugares de trabajo pueden tener ciertos riesgos de seguridad y salud, los empleadores que estén a cargo del lugar de trabajo deben organizar el mismo y los sistemas de trabajo para asegurarse que las personas que trabajan no estén expuestas de forma peligrosa.

Dado el riesgo que los incumplimientos del Deber de Protección pueden acarrear, es vital para una ADN comprender sus obligaciones en ésta área.

5: PROTECCIÓN INFANTIL

Muchos países tienen ahora Leyes de Protección de la Infancia y, cuando existen, estas Leyes tienen consecuencias para todas las organizaciones deportivas y de ocio. En resumen, estas leyes incluyen detalles como la obligatoriedad para los empleadores de preguntar a todos los empleados (remunerados o voluntarios) implicados en "actividades" relacionadas con niños (p.ej. jefes de grupos

o equipos) de hacer y firmar un documento certificando que no son personas inhabilitadas (p.ej. alguien condenado por delitos sexuales graves).

Cualquier persona relacionada laboralmente con niños debe cumplimentar una ficha legal de Trabajo Infantil (TI). Los empleadores y organizaciones de voluntarios (p.ej. clubs) deben asegurarse que cualquiera de sus directivos o voluntarios que necesiten un formulario TI lo hayan cumplimentado.

Dado que el deporte del automóvil permite que la infancia esté implicada, una ADN y cualquier club necesita:

- identificar y clasificar los riesgos que pueden ser perjudiciales para un niño; y
- tomar las medidas apropiadas para controlar cualquier situación que pueda ocurrir.

6: CONTRATOS / ACUERDOS

Las ADN's y sus clubs pueden tener contratos o acuerdos para el suministro de obras o servicios dentro del deporte del automóvil. Es importante entender las diferentes aplicaciones legales de éstos términos.

6.1 CONTRATOS

Un contrato es un acuerdo, o relación contractual vinculante, que existe entre dos o más partes para realizar o abstenerse de realizar ciertas acciones. Un contrato también puede definirse como una vinculación legal con intercambio de intenciones, entre dos o más partes, que la ley puede hacer cumplir. Ambas partes interesadas tienen la intención de crear una relación legal en algún asunto legítimo, al que pueden adherirse libremente y que es posible realizar.

Debe resaltarse que muchos aspectos relacionados con el deporte del automóvil suponen la realización de contratos. Por ejemplo:

- solicitar y obtener un Permiso de Organización de una competición automovilística crea un contrato entre el organizador y la ADN;
- publicar un Reglamento Particular de una competición y aceptar una inscripción crea un contrato entre el club/organizador y el participante.

6.2 ACUERDOS

Un acuerdo es una forma de relación cruzada entre diferentes partes, que puede ser escrita u oral, y confiando más para su cumplimiento en la honorabilidad de las partes que en que sea legalmente exigible.

Organizar una competición implica hacer una completa serie de acuerdos con un número de organizaciones y personas incluyendo subvenciones, patrocinadores, locales, proveedores, competidores,

directivos y oficiales/voluntarios. Es esencial que todos los acuerdos sean por escrito para que cada parte entienda exactamente que se espera de ellas.

6.3 LICENCIAS Y AUTORIZACIONES

Es usual que las instalaciones, concesionarios y contratistas necesiten tener ciertas licencias, o permisos en vigor, del gobierno/legislación de su país antes de que se pueda realizar una competición. Estas licencias pueden incluir:

- Permiso de Espectáculos Públicos;
- Licencia de Venta de Productos Comestibles;
- Licencia de Venta de Alcohol;
- Control de Edificios/Permiso de Estructuras Temporales;
- Permiso de Planificación;
- Permiso de Uso de Carreteras y Permiso de Cierre; y
- Permiso Medio Ambiental.

6.4 ACUERDOS CON ASOCIADOS CLAVE

Al comienzo de cualquier actividad o competición es importante, para una ADN u organizador, establecer quienes serán sus asociados principales y que pueden esperar ellos de su participación en una competición. Es importante asegurarse de que hay un contrato escrito especificando que es lo que debe entregarse por ambas partes (por ejemplo, un fabricante de vehículos puede acordar la cesión de un cierto número de “vehículos oficiales” para su utilización durante la competición a cambio de un patrocinio o un número determinado de entradas). Asegurarse que los contratos son perfectamente comprendidos antes de firmarlos. El incumplimiento de los términos del contrato puede ocasionar la nulidad del mismo

6.5 AUTORIZACIÓN

Una ADN necesita conocer su posición y las necesidades cuando trate de acoger o gestionar competiciones. Generalmente una ADN concede permiso a los organizadores para organizar una competición, llamado “autorización”, y normalmente se requiere, para cualquier competición deportiva nacional o internacional, que sea organizada bajo los reglamentos de la ADN. El propósito de autorizar una competición es para asegurar que se emite para un nivel de organización acordado con la ADN. A cambio de la autorización de la ADN, se puede pedir al organizador un retorno financiero – bien una cantidad a tanto alzado y/o un derecho de emisión.

La autorización proporciona el requisito legal para realizar/acoger una competición. También suministra al organizador de la competición beneficios adicionales como el acceso a:

- la cobertura del seguro de responsabilidad civil de la ADN;
- el uso de los emblemas reconocidos nacional e internacionalmente, los títulos y los trofeos.

7: PROTECCIÓN DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL

7.1 PREÁMBULO

La Propiedad Intelectual (PI) se refiere a las creaciones de la mente: invenciones, trabajos literarios y artísticos, símbolos, nombres, imágenes y diseños. Los tipos usuales de derechos de PI incluyen el copyright, las marcas registradas, las patentes y los derechos de diseño industrial. Los activos de las ADN's deben generalmente protegerse, en primer lugar, con derechos registrados de copia y de marca. La protección de los derechos de PI están sujetos a una duración limitada en el tiempo, dependiendo de las leyes locales.

A) ¿Que Derechos de PI pueden identificarse?

Los derechos de PI pueden estar relacionados directamente con la ADN como entidad legal, o con propiedades que pertenezcan a la ADN. Los derechos de una ADN como entidad legal pueden referirse por ejemplo al nombre o al logo de la ADN, mientras que los derechos relacionados con propiedades de la ADN pueden tener que ver con diferentes aspectos del mismo: competidores, derechos de organizadores/promotores de eventos, derechos de merchandising, derechos de prensa y TV, patrocinios, Relaciones Públicas, marketing, comunicaciones e invitaciones.

- Un copyright protege las expresiones creativas que son reales y concretas, significando que estas expresiones han sido plasmadas tangiblemente (p.ej. una idea como tal no está protegida).

Los reglamentos de los Campeonatos Nacionales, los reglamentos, manuales de enseñanza, certificados de licencia, material audiovisual, material de marketing y diseños de logos elaborados por y para la ADN deben estar protegidos con un copyright.

- Una marca registrada puede consistir en cualquier cosa que pueda ser grabada en formato gráfico incluyendo sin limitación palabras, logos, letras, números, sonido o incluso colores; tradicionalmente las marcas tienden a tomar la forma de nombres o logos.

Los títulos y marcas registradas relacionadas con la ADN o sus propiedades (campeonatos, challenges, series y eventos importantes) pueden ser protegidas por derechos de marca registrada. Los acuerdos con organizadores de eventos o promotores locales facilitarán los derechos de merchandising, derechos de prensa y TV, patrocinio, relaciones públicas, marketing, comunicaciones y hospitality y deben beneficiarse de la protección de sus derechos de marca.

B) ¿Porqué la PI es importante?

- La intención del copyright es promover la creación de nuevos trabajos dándole a los autores el control y la posibilidad de beneficiarse de ellos. Registrando el copyright de los materiales de la ADN aseguramos su protección y, potencialmente, el retorno de nuestras inversiones.
- La Marca Registrada nos ayuda a distinguir nuestros productos de los de organizaciones competidoras y ayuda a identificar nuestra ADN como una fuente de bienes o servicios, evitando la confusión comercial. Las elecciones de los consumidores están constantemente influenciadas por las marcas. Las marcas son una herramienta de comunicación muy eficaz; pueden englobar en un sólo nombre o logo atributos intelectuales, emocionales y mensajes sobre nuestra organización, reputación, productos y servicios y estilo de vida de sus miembros, aspiraciones y deseos. Y además, las marcas pueden funcionar de forma eficaz a través de las fronteras, y de diferentes culturas y lenguajes.

Los Campeonatos Nacionales pueden ser un recurso importante y una potencial fuente de ingresos para las ADN's. Es prudente establecer acuerdos claros entre todos los asociados, incluyendo los competidores, organizadores locales, patrocinadores y proveedores de servicios de cara a evitar colisión de intereses y para asegurar que la ADN mantiene el control sobre todos los aspectos relacionados con la PI de sus campeonatos. Hay que dar atención particular a la creación y/o explotación de marcas registradas, la explotación de los resultados y el material audiovisual.

C) ¿Cual es el alcance de la protección en términos de geografía y duración?

- Aunque muchos aspectos de las leyes de copyright han sido normalizadas a través de tratados internacionales de copyright, las leyes de copyright de la mayoría de los países tienen algunas peculiaridades. Usualmente, la duración del copyright alcanza la vida del creador más 50 a 100 años después de la muerte del creador, o un periodo finito para creaciones anónimas o corporativas.
- La Marca puede registrarse con un alcance nacional o internacional. Si nuestro país es signatario del convenio de Madrid de registro de marcas permitirá a nuestra ADN beneficiarse de un sistema centralizado de registro con la posibilidad de obtener un conjunto de registros de marca en diferentes jurisdicciones, basadas en el registro nacional. Además es posible registrar una “Marca Europea Registrada” que, una vez registrada, está protegida en todos los estados miembros de la Comunidad Europea.

Debe tenerse cuidado cuando definamos en nuestra solicitud la jurisdicción de la marca. En algunas jurisdicciones un registro de marca puede atacarse basándose en la no utilización en el territorio en cuestión en los 5 años siguientes a su registro.

D) ¿Como puedo proteger la PI de mi ADN?

- Algunas jurisdicciones requieren el registro formal para establecer un copyright , pero la mayoría reconoce el copyright en cualquier trabajo completo, sin registro formal.

En el caso de creación de un nuevo trabajo (por ejemplo un logo) por un tercero, es importante asegurarse que todo el copyright y el trabajo del logo se transfiere del autor del logo (normalmente una agencia de diseño) a nuestra ADN. Esto puede hacerse firmando un documento de asignación del copyright que cumpla los requisitos de la legislación local. Una vez cumplimentado el documento de asignación del copyright, nuestra ADN, como dueña legal del logo, puede protegerlo sobre la base de un copyright.

- La legislación de Derecho Común, como las de Gran Bretaña o Estados Unidos, no requieren el registro de una marca para que el propietario de la misma tenga derecho a la protección en su jurisdicción siempre que la marca esté realmente en uso. No obstante, el registro cautelar es recomendable en cualquier jurisdicción. El registro puede hacerse en cualquiera de las clases de la Clasificación Internacional para Bienes y Servicios. Dependiendo de las actividades de la ADN las clases 16 (papelería y grafismo), 25 (mercancías), 28 (juegos y juguetes), 35 (publicidad, gestión comercial) 38 (servicios de retransmisiones de radio y televisión), 41 (organización de eventos deportivos) y 42 (investigación técnica en el campo del deporte) pueden ser de interés. Antes de cumplimentar un registro de marca es importante asegurarse que la marca es:
 - suficientemente diferente para ser aceptada por las autoridades registrales competentes. Por ejemplo, intentar registrar la palabra “COCHES” como una marca para vehículos será rechazada porque dicho término carece de caracter diferenciado para el producto en cuestión. No obstante, para pantalones jeans, “COCHES” es perfectamente aceptable como marca diferente.

- no sea idéntica, o confundible, con una marca similar existente. Un agente local de marcas puede ayudarnos a realizar una búsqueda de marcas para identificar derechos previos que puedan existir.

Una vez que hemos cumplimentado la solicitud, se publicará un aviso de registro de marca, que suministra noticias relacionadas con similares solicitudes de terceros, permitiéndonos considerar si ejerceremos nuestra oposición contra esas solicitudes de terceros dentro del tiempo límite previsto.

Conclusión: Es recomendable que la ADN estudie esta importante área de gestión, decida estrategias para proteger su PI y busque asesoramiento legal sobre cómo proceder, de cara a optimizar el retorno o protección de su inversión. A la vista del carácter de las leyes nacionales de propiedad intelectual, se debe siempre buscar la opinión de un experto local en PI.

CAPÍTULO UNO: ESTRUCTURA Y GESTIÓN DE UNA ADN

SECCIÓN 6: RESPONSABILIDAD SOCIAL DE UNA ADN

LISTA DE CONTENIDOS

1:	EL DEPORTE DEL AUTOMÓVIL EN LA SOCIEDAD	79
2:	MALOS TRATOS	80
3:	APUESTAS	80
4:	NIÑOS Y JÓVENES	81
5:	EXPECTATIVAS CULTURALES/CÓDIGO DE CONDUCTA	81
6:	DROGAS/ALCOHOL/ANTI-DOPING	82
7:	PROGRAMAS EDUCATIVOS (JUVENTUD/MUJERES/VOLUNTARIOS)	83
7.1	Voluntarios/Oficiales	83
7.2	Jóvenes Pilotos	83
7.3	Mujeres	83
8:	INICIATIVAS DE SALUD	84
8.1	Deshidratación	84
8.2	Fatiga	84
8.3	Ruido (Audición)	84
8.4	Nutrición	85
9:	PROTECCIÓN DE DATOS & RESPETO A LA INTIMIDAD	85
10:	SEGURIDAD VIAL	86

11:	VIABILIDAD MEDIO AMBIENTAL	87
11.1	Estructura de la Certificación Medio Ambiental	87
11.2	Guía para la Certificación Medio Ambiental	87
11.3	Iniciativa de la Huella de Carbón	87
11.4	Impacto Medio Ambiental	88

1: EL DEPORTE DEL AUTOMÓVIL EN LA SOCIEDAD

Una ADN es la única autoridad reconocida por la FIA para reglamentar el deporte del automóvil en su país con el objeto de promover y lograr la seguridad, deportividad, y la responsabilidad social en la organización del deporte del automóvil desarrollado bajo su tutela. Esto incluye la aplicación del CDI y la supervisión para que las actividades del deporte del automóvil estén bien organizadas en su país y que contribuyan al prestigio internacional del deporte.

El deporte del automóvil es, de muchas maneras, un instrumento de desarrollo tecnológico y tiene un papel primordial y positivo en la sociedad a través de la seguridad vial, la educación, la gestión del riesgo y otras habilidades.

El objetivo de la FIA es asegurar que el deporte del automóvil se desarrolla de acuerdo con los mejores niveles de seguridad, deportividad y responsabilidad social, y las ADN's de todo el mundo están comprometidas en llevar a cabo esta misión.

El trabajo de la FIA en la viabilidad del deporte del automóvil está basado en cinco parámetros: la huella de carbono, la huella hídrica, la calidad de los ecosistemas, los recursos naturales y la salud humana. Estas valoraciones forman la base de la estrategia medioambiental de la FIA respecto a todas las áreas del deporte del automóvil.

Desarrollado en asociación con los programas de seguridad del Instituto FIA, se encuentra el Programa de Viabilidad de la FIA. La base fundamental de este programa es el Sistema de Acreditación Medioambiental, una iniciativa dirigida a mejorar la viabilidad en el deporte del automóvil en todo el mundo. Proporciona un marco de gestión medioambiental que los asociados pueden asumir y les ofrece incentivos para avanzar en sus logros medioambientales.

Esta iniciativa se construye dentro del compromiso de la FIA y del Instituto FIA a la innovación y a la excelencia medioambiental establecida a base del desarrollo de reglamentos deportivos y de política automovilística con relevancia ecológica. La FIA y el Instituto FIA continuarán colaborando en esta área de cara al futuro para asegurar mejoras en la viabilidad del deporte del automóvil en todo el mundo.

Como entidad deportiva, una ADN tiene el desarrollo del deporte del automóvil como una de sus funciones principales.

Un beneficio que surge del desarrollo del deporte como alternativa de ocio para aquellos con intereses de tipo mecánico, y con aquellos que desean participar en un deporte que requiere un esfuerzo atlético significativo pero no es totalmente dependiente del estado físico o de habilidades físicas específicas.

De entrada, los participantes en el deporte del automóvil varían desde aquellos que simplemente buscan un entorno social de ocio a los de máximo nivel que desarrollan una carrera seria en el deporte. El deporte sirve a un amplio sector del público. Todos ellos comparten un entusiasmo común con los automóviles y su utilidad.

Parte de la función de una ADN es proporcionar un entorno estable en el que pasatiempos, a veces arriesgados y potencialmente peligrosos, puedan celebrarse. La estabilidad fluye de la estructura de la ADN, las comprobaciones y equilibrios que son inherentes a su estructura, y los procesos democráticos de delegación, que son los procesos con los que el deporte se rige. No habrá cambios

caprichosos de los reglamentos o de las normas a petición de particulares; y las normas del deporte necesitan ser aplicadas consecuentemente a todos, por un organismo independiente y no implicado en los resultados y, por supuesto, sin relación financiera con estos resultados.

La responsabilidad social es una filosofía ética por la que una entidad, sea una organización o un individuo, tiene la obligación de actuar en beneficio de la sociedad sin limitación. La responsabilidad social es un deber que cada individuo u organización tiene que ejecutar, y esta responsabilidad puede ser pasiva, evitando comprometerse en actos sociales dañinos, o activa, realizando actividades que supongan un avance directo en los objetivos sociales.

Se enumeran más abajo algunos asuntos que surgen al ser socialmente responsable.

2: MALOS TRATOS

Las ADN's no deben tolerar ninguna forma de maltrato o agresión hacia oficiales, comisarios, espectadores y competidores y deben imponer las sanciones más rigurosas a cualquier transgresión.

Las ADN's deben esperar en todo momento y de todos los participantes en el deporte del automóvil que sepan:

- acatar los reglamentos de la FIA y de la ADN;
- respetar las decisiones de los oficiales de la competición;
- tratar con el mismo respeto a todos los competidores, comisarios y oficiales;
- mantener los niveles más altos de comportamiento correcto en la conducción;
- comportarse uno mismo de forma apropiada en todo momento y actuar en el mejor interés del deporte del automóvil; y
- hacer todos los esfuerzos posibles para atenuar el impacto de sus actividades en el entorno medioambiental.

3: APUESTAS

El deporte, como cualquier actividad que generalmente tenga un “ganador”, tiende a atraer el interés de persona u organizaciones que desean explotar estas actividades en su provecho en forma de juegos y apuestas. Una ADN debe establecer su posición respecto a las apuestas, y si desea controlar esta faceta del deporte para que no influya negativamente en las actividades de su deporte.

Más abajo se enumeran las reglas del CDI de la FIA respecto a las apuestas, y las ADN's están emplazadas a establecer su propia política en todos los aspectos relativos a las apuestas.

“Ninguna persona poseedora de una licencia FIA y ningún miembro directivo de la entidad organizadora de una competición internacional inscrita en el Calendario Deportivo Internacional debe:

- ni directamente, ni a través de un intermediario, apostar o jugar en una competición que forme parte de un evento inscrito en el Calendario Deportivo Internacional, si están invo-

lucrados en ésta competición, en particular tomando parte en ella o estando conectado en alguna forma con ella;

- ofrecer o intentar ofrecer dinero o una ventaja de cualquier clase para influir significativamente en el resultado de una parte o de una competición que forme parte de una competición inscrita en el Calendario Deportivo Internacional, o influir en las prestaciones deportivas de los participantes;
- ofrecer, o intentar ofrecer, dinero o una ventaja de cualquier clase para obtener información privilegiada de una competición inscrita en el Calendario Deportivo Internacional con vistas a saber o a permitir la realización de una operación de apuesta de la mencionada competición antes de que dicha información sea de público conocimiento.”

4: NIÑOS / JÓVENES

Una ADN tiene la obligación legal y moral de asegurar que, cuando tenga responsabilidad con los jóvenes, sus afiliados tengan con ellos los más altos niveles posibles de protección. Una ADN debe crear y mejorar una Política de Protección a la Infancia, junto con las instrucciones que deben aplicar sus miembros, para mantener las garantías de un aceptable enfoque práctico con estos jóvenes asociados al deporte del automóvil.

5: EXPECTATIVAS CULTURALES / CÓDIGO DE COMPORTAMIENTO

Los Códigos de Conducta para el deporte señalan el comportamiento que se espera de cada persona involucrada en deportes de sociedad y ocio activo, así como identificando los tipos de comportamiento que no serán tolerados, y por ello, una ADN necesita establecer un Código de Conducta aplicable en su región.

Un Código de Conducta, o comportamiento, debe desarrollarse en forma de una serie de directrices coherentes para unos niveles aceptables de conducta profesional y suministrar una guía y una base de las expectativas para una ADN y sus miembros. Debe establecer de manera concisa, los más amplios aspectos de la responsabilidad ética, estimulando la transparencia y la responsabilidad.

Las claves prioritarias de la cultura de un proceso de cambio que necesita conseguirse son:

- la alta dirección aceptando la obligación de marcar una dirección y responsabilidad;
- establecimiento de metas claras que muestren la dirección en las áreas clave de ejecución;
- reconocimiento universal de que un sistema de gestión de riesgo es una parte integral de una gestión de buenas prácticas;
- reconocimiento de que cada uno es responsable de sí mismo y de la seguridad de los otros;
- sensibilizar del impacto que los requerimientos legales y deportivos tienen sobre los oficiales y otros asociados;
- comunicación/promoción apropiadas de la seguridad para que resulte natural en las relaciones mutuas de la compañía; y
- una campaña estructurada y dirigida, enfocada en los riesgos y/o actividades identificadas.

6: DROGAS / ALCOHOL / ANTI-DOPING

La FIA firmó el pasado 1 de Diciembre de 2010 el Código Mundial Anti-Doping (CMAD) de la Agencia Mundial Anti-Doping (AMAD). Los principios y disposiciones obligatorias del CMAD han sido incorporadas a los Reglamentos FIA Anti-Doping en el Anexo "A" del CDI.

El objetivo de estos reglamentos es proteger el derecho fundamental de los participantes deportivos de participar en un deporte "limpio", libre de drogas, y así promover la salud, la deportividad, la igualdad y la seguridad en el deporte del automóvil.

Estos Reglamentos Anti-Doping son aplicables a la FIA, cada ADN, y cada participante en las actividades de la FIA o de cualquiera de sus ADN's en virtud de su status como miembro, su acreditación o su participación en las actividades o competiciones de la FIA o de sus ADN's.

A nivel nacional, los Controles de Doping se realizan normalmente por la Organización Nacional Anti-Doping, mientras que a nivel internacional se llevan a cabo normalmente por la FIA. Una Organización Nacional Anti-Doping puede llevar también a cabo un Control de Doping a nivel internacional, pero solo después de consultar a la FIA, que da una calurosa bienvenida a éstas iniciativas.

La FIA también recomienda enérgicamente a las ADN's fortalecer una relación estrecha con sus Organizaciones Nacionales Anti-Doping, ya que es su contacto principal en asuntos de anti-doping a nivel nacional. La FIA invita y anima a las ADN's a convencer a su Organización Nacional Anti-Doping para que lleve a cabo tantos Controles de Doping como le sea posible en el deporte del automóvil.

Las ADN's tienen también un importante papel que hacer en relación con sus licenciados. Ellas deben también asegurarse que sus licenciados conocen los Reglamentos Anti-Doping. Esto significa, por ejemplo, informarles sobre la Exención por Uso Terapéutico – que es la petición que debe hacerse a la organización competente (la Organización Nacional Anti-Doping o la FIA, dependiendo de la situación) – si, por razones médicas, un piloto necesita utilizar un medicamento que contenga una sustancia prohibida o utilizar un método prohibido (porque no puedan usarse medicinas autorizadas en su lugar).

La FIA es consciente de la complejidad de los Reglamentos Anti-Doping y de la dificultad de las ADN's para obtener toda la información necesaria a través de sus licenciados. Por esta razón, en Mayo de 2012, la FIA lanzó su Programa Anti-Doping de Carreras Limpias, que incluye un curso on-line y un cuestionario on-line, con emisión de un Diploma: <https://racetrue.fia.com>

Este programa, disponible en 7 idiomas (Inglés, Francés, Español, Alemán, Ruso, Portugués y Árabe) y en breve más lenguas, permite aprender a cualquiera interesado en anti-doping, en menos de una hora, todo lo que un piloto necesita conocer sobre el asunto.

Todas las ADN's están invitadas a participar en éste programa (más de 25 lo están haciendo ya). Para ello, deben contactar con el Departamento Médico de la FIA en racetrue@fia.com. Una vez que la ADN esté participando, su logo aparecerá en cada página del programa, junto con el logo FIA de Carreras Limpias, cada vez que uno de sus licenciados o alguno de los ciudadanos de su país (para visitantes no pilotos) acceda al programa.

La FIA también invita a las ADN's a acceder a las páginas anti-doping de la página web de la FIA, donde encontrarán información interesante en anti-doping y en lo que la FIA hace al respecto: <http://www.fia.com/sports/anti-doping>

7: PROGRAMAS EDUCATIVOS

(JÓVENES / MUJERES / VOLUNTARIOS)

Para asegurarse que el deporte del automóvil en su región continúe prosperando y creciendo, una ADN debe tomar en cuenta los programas cuyo objetivo sea mejorar el efecto y la participación de las personas en el deporte del automóvil. El objetivo de los programas de desarrollo del deporte del automóvil debe abarcar el desarrollo de los pilotos, el desarrollo de un entramado de clubs de automovilismo al que puedan acceder los jóvenes, aumentando las oportunidades de las personas de compartir su experiencia y entusiasmo por el automóvil, y oportunidades para las personas para desarrollar sus habilidades personales y su destreza en la conducción. El deporte del automóvil también desarrolla facetas importantes del trabajo en equipo y el respeto a los otros participantes, más si cabe que con deportes individuales.

Las ADN's, en asociación con los programas de la FIA, necesitan establecer políticas en programas educativos, siendo alguna de las áreas clave las siguientes:

7.1 VOLUNTARIOS/OFICIALES

El Programa de Prácticas Seguras para voluntarios/oficiales se dirige a facilitar el aumento de los niveles de cualificación de los oficiales en todo el mundo. Para alcanzar éste objetivo, el Instituto FIA ha desarrollado un Marco de Buenas Prácticas y está acreditando a las ADN's que lo adopten, lo desarrollen y desplieguen una infraestructura formativa, y lleven a cabo una serie de actividades de intercambio de conocimientos. También, a través de la nueva Comisión de Voluntarios y Oficiales, la FIA trata de desarrollar una plataforma para todos los oficiales, poner en marcha un sistema de licencia/cualificación y trabajar activamente en la forma de animar a más personas a convertirse en oficiales y cómo fidelizarles.

7.2 JÓVENES PILOTOS

El Programa de Jóvenes Pilotos del Instituto FIA se dirige a promover la seguridad entre los jóvenes pilotos o participantes en el deporte del automóvil y facilitar el desarrollo de jóvenes pilotos en todo el mundo. Para alcanzar estos objetivos, se ha creado un marco de buenas prácticas y se estableció en 2010 a nivel internacional una academia móvil de desarrollo internacional. El programa de la academia incluye módulos dirigidos a áreas clave esenciales a la hora de fomentar el desarrollo de los pilotos. Estas áreas incluyen temas relacionados con el planteamiento de establecer como objetivo alcanzar una carrera internacional del deporte del automóvil, las condiciones físicas y mentales, relaciones con los medios y patrocinios. Se pide a los graduados de la academia que actúen como embajadores, promocionando los mensajes más importantes del programa, particularmente los relativos a la seguridad. La FIA, a través de la nueva Comisión de Pilotos, consecuencia del reconocimiento del COI, ha abierto una plataforma para los pilotos, dándoles la oportunidad de ser oídos dentro de la Institución a diferentes niveles (seguridad, futuro de los pilotos, etc.).

7.3 MUJERES

Dentro de los miembros de la FIA en todo el mundo también están comprendidas las mujeres y los hombres, y cada uno tiene un papel idéntico que jugar en el deporte. Al igual que muchas federaciones internacionales la FIA, a través de su Comisión de Mujeres en el Deporte del Automóvil,

apoyará, y animará la participación de la mujer en el deporte del automóvil para asegurar la igualdad de oportunidades a todos los niveles.

Hay muchas mujeres activamente involucradas en el deporte del automóvil, organizando competiciones, dirigiendo clubs y asociaciones, servicios de cronometraje, comisarios y el cumplimiento de una serie de otras funciones de apoyo. El deporte del automóvil es una de las pocas actividades deportivas en la que hombres y mujeres compiten entre ellos en el mismo plano de igualdad, y aunque actualmente sólo hay un pequeño número de pilotos femeninos registrados, las mujeres están ampliamente representadas entre los competidores.

8: INICIATIVAS DE SALUD

Una ADN necesita desarrollar programas que fomenten la preocupación por iniciativas de salud asociadas al deporte del automóvil de tal forma que los organizadores de competiciones, oficiales, voluntarios, competidores y mecánicos comprendan las causas y los efectos de asuntos como:

8.1 DESHIDRATACIÓN

Los participantes, mecánicos y oficiales se encuentran de cuando en cuando en condiciones o entornos de calor, humedad y a veces de poca ventilación. Son fundamentales los programas de conciencia de la hidratación, enfocados a mejorar el conocimiento y los problemas de la deshidratación y los golpes de calor, de tal forma que los participantes puedan tomar pequeñas medidas que disminuyan los riesgos de deshidratación en tiempos calurosos o húmedos.

8.2 FATIGA

La fatiga física o muscular, así como la fatiga mental, pueden considerarse factores importantes que afectan al rendimiento en el deporte del automóvil. La capacidad de concentración y el mantener el control del vehículo durante largos periodos de tiempo pueden ser importantes para determinar el resultado de una competición automovilística. Para prevenir la fatiga física y mental, los participantes necesitan disminuir los efectos de la deshidratación, asegurarse que están en un estado de forma apropiado para la competición en la que están participando, y entrenar y prepararse para las actividades que están desarrollando en la competición. Esto también es aplicable a los oficiales y voluntarios, particularmente aquellos que están actuando durante largos periodos de tiempo y/o en periodos de relativa intensa concentración.

8.3 RUIDO (AUDICIÓN)

Está ampliamente reconocido que en varias disciplinas del deporte del automóvil se producen altos niveles de ruido y esto es un peligro desconocido y a veces ignorado del deporte automovilístico. Las personas que están mucho tiempo en un entorno ruidoso pueden llegar a acostumbrarse de tal forma que llegan a no darse cuenta del daño que están haciendo a su salud. La exposición prolongada a altos niveles de decibelios puede llevar a la pérdida de audición, o al “tinnitus” (timbrazos en los oídos), que en su estado agudo puede tener efectos desastrosos para la salud.

A veces se ignora la forma física en el deporte del automóvil. Un nivel básico de forma física es muy importante para la resistencia necesaria para conducir y concentrarse al máximo nivel a lo largo de una competición, incluso una que dure poco tiempo. Aquellas personas involucradas en el deporte del automóvil deben seguir una dieta equilibrada para asegurarse de que se mantienen los niveles de energía apropiados. Las necesidades específicas dependen de la cantidad y el tipo de actividad desarrollado, pero la nutrición es muchas veces ignorada por los participantes (tanto pilotos como oficiales) en el deporte del automóvil.

IMPORTANTE: Los pilotos deben recordar que los envases de los complementos dietéticos no siempre mencionan los ingredientes que contienen (y por tanto pueden contener sustancias prohibidas).

9: PROTECCIÓN DE DATOS Y RESPETO A LA INTIMIDAD

Dato personal significa toda aquella información relativa a una persona identificada o identificable (“datos del sujeto”), por ejemplo el nombre de una persona, (e-mail) dirección y número de teléfono. Como entidades legales que tienen miembros y emiten licencias, las ADN’s están obligadas a procesar datos personales de una manera u otra. En esta función, las ADN’s actúan como “controladoras” de datos, y necesitan cumplir sus leyes nacionales de protección de datos. Aunque la mayoría de los países tienen leyes que regulan los asuntos de protección de datos, las leyes pueden diferir entre los países.

En Europa, las leyes de protección de datos han sido armonizadas a nivel europeo. Los estados miembros de la Comunidad Europea han acordado que los datos personales sólo pueden ser procesados si:

- a. el sujeto ha dado su consentimiento de forma inequívoca; o
- b. el tratamiento de los datos es necesario para la realización de un contrato del cual forma parte el sujeto o con vistas a iniciar los pasos, a petición del sujeto, previos a su relación con el contrato; o
- c. el tratamiento de los datos es necesario para el cumplimiento de una obligación legal del responsable de la protección; o
- d. el tratamiento de los datos procesados es necesario para proteger los intereses vitales del sujeto; o
- e. el tratamiento de los datos es necesario para llevar a cabo una tarea de interés público o en el ejercicio de la autoridad conferida al controlador o de un tercero a quien se le comunican los datos; o
- f. el tratamiento de los datos es necesario para el uso o propósitos de los intereses legales del controlador o de terceros a quien se suministran los datos, excepto cuando éstos intereses queden invalidados por los derechos fundamentales o las libertades del sujeto cuyos datos requieren protección.

La obligación de la protección de datos existe allá donde se recojan y almacenen datos singulares relativos a una persona o personas, tanto de forma digital como de cualquier otra forma. En algunos casos esta protección se refiere también a cómo se recojen esos datos, se almacenan y se asocian. En otros casos la protección afecta a quién se le da acceso a esa información. Otra cuestión que puede

surgir es si los sujetos individuales tienen algunos derechos de propiedad sobre sus propios datos y/o el derecho a conocer, verificar y contrastar dicha información. Los Estados Europeos Miembros garantizan que cada sujeto tiene el derecho de conseguir del controlador la siguiente información:

- a) sin restricción a intervalos razonables y sin excesivos retrasos o gastos:
 - confirmación de si han sido procesados datos personales, y al menos información del propósito de dicho tratamiento, la clase de datos afectados, y los receptores o clases de receptores a quien se transmiten los datos,
 - recibir comunicación directa de forma inteligible del tratamiento realizado y de cualquier información disponible en cuanto a su origen,
 - conocimiento de la lógica utilizada en cualquier proceso automático de datos que le afecte al menos en el caso de decisiones automáticas;
- b) si procede la rectificación, borrado o bloqueo de los datos de los procesos que no cumplan la ley de protección de datos Europea, en particular debido a la naturaleza incompleta o inexacta de los datos;
- c) notificación a terceros, a los que se les haya suministrado los datos, de cualquier rectificación, borrado o bloqueo llevado a cabo en virtud del apartado b, salvo que sea imposible o lleve consigo un considerable esfuerzo.

Se recomienda que las ADN's verifiquen las leyes nacionales de protección de datos y contacten con asesores locales y/o su autoridad nacional de protección de datos, de cara a establecer políticas en este asunto y asegurarse que sus procesos de datos personales cumplen lo establecido en sus leyes nacionales.

10: SEGURIDAD VIAL

El deporte del automóvil tiene que ver con todo aquello que signifique diversión en el manejo de un volante, pero es esencial reconocer que existe un lugar para la conducción de competición y ése lugar no son las carreteras públicas. Las competiciones automovilísticas deben estar bien organizadas, reglamentadas y totalmente aseguradas, y más importante todavía, es que necesitan ser restringidas para garantizar que el resto de usuarios de la carretera y personas no autorizadas estén cerca de la zona de competición.

Incluso los mejores pilotos saben que las carreteras normales no son el lugar donde demostrar sus excelentes habilidades, y este es el mensaje que el deporte debe hacer llegar al público. A través de las emocionantes competiciones automovilísticas y con los pilotos actuando como embajadores de la seguridad vial, el deporte puede conectar con el difícil grupo de personas cuyas acciones en las carreteras son un riesgo considerable para ellos y para los otros.

Para aquellos que quieran involucrarse, el deporte del automóvil puede desarrollar sus habilidades de conducción, mejorar sus actitudes, y especialmente ofrecer la posibilidad de quemar su adrenalina en un entorno controlado y seguro. Los jóvenes pueden empezar conduciendo en numerosas disciplinas mucho antes de que sean legalmente aptos para conducir en las carreteras públicas de su país.

La "Acción FIA por la Seguridad Vial" es una campaña global, dedicando los recursos de la federa-

ción a la ayuda a sus organizaciones miembros en todo el mundo para educar y defender carreteras, vehículos y comportamientos más seguros, y especialmente para reducir las muertes y heridos como consecuencia del tráfico en todo el mundo.

En el año 2011, Michelin y la FIA firmaron un acuerdo de colaboración que adoptó la campaña internacional “Reglas de Oro” como parte de las Acciones FIA por la Seguridad Vial. Esta campaña ilustra la especial relación que hay entre conductor y vehículo: una combinación de placer y comportamiento responsable. En ella se esbozan las reglas básicas de seguridad que todo el mundo debe conocer.

La parte central de la campaña son las “10 Reglas de Oro para un Automovilismo más Seguro” que consisten en una serie de mensajes con la intención de ayudar a los automovilistas a mejorar su comportamiento en la conducción. Estas reglas esperan ayudar a los automovilistas en alcanzar un nivel de excelencia en la conducción y recordarles la responsabilidad que tienen consigo mismos, sus pasajeros y otros usuarios de la carretera.

Las ADN’s están invitadas a participar en la campaña de la Reglas de Oro, que se expone en la página web de la FIA.

11: RESPONSABILIDAD MEDIO AMBIENTAL*

(*desarrollar el automovilismo y actividades asociadas de forma que no creen impacto en las futuras generaciones)

La FIA y el Instituto FIA están preparando conjuntamente un Programa de Responsabilidad Medio Ambiental enfocado a ayudar a los miembros del mundo del deporte del automóvil a adoptar las mejores prácticas para conseguir un deporte sostenible, y medir y mejorar las actuaciones medio ambientales. El objetivo es crear una gestión del medio ambiente, clara y consistente, en el deporte del automóvil y dar a los miembros un marco contra el que contrastar sus actividades. Para conseguir éste objetivo, la FIA se está embarcando en una estrategia de responsabilidad que se refleje en su forma de gobernar el deporte del automóvil, y el Instituto FIA ha lanzado una serie de guías y documentos, ubicados en la página web, que consisten en:

11.1 SISTEMA DE CERTIFICACIÓN MEDIO AMBIENTAL

Una herramienta de gestión que ayuda a ADN’s, equipos, circuitos, fabricantes y promotores a mejorar sus actuaciones medio ambientales.

11.2 DIRECTRICES DE CERTIFICACIÓN MEDIO AMBIENTAL

Un documento para ayudar a los miembros a entender los requerimientos necesarios para conseguir los diferentes niveles de acreditación del Sistema de Certificación Medio ambiental.

11.3 INICIATIVA DE LA HUELLA DE CARBONO

Se trata de un módulo que permite a los miembros calcular, gestionar y compensar las emisiones y llegar a la carbono neutralidad como parte de una amplia serie de acciones medio ambientales.

Éstas se basan en un número de niveles y directrices medio ambientales reconocidas internacionalmente.

11.4 IMPACTOS MEDIO AMBIENTALES

Los impactos medio ambientales provienen de una serie de cuestiones que deben ser continuamente tenidas en cuenta por una ADN. Es necesario imponer las medidas reglamentarias, así como la formación y el desarrollo de programas guía para gestionar:

- niveles de ruido generados por las competiciones – ruido de escape, ruido de megafonía, ruido del tráfico de ida y vuelta a las competiciones;
- polución del aire generada por las competiciones automovilísticas;
- cumplir con la protección del terreno – derrames de combustibles y aceites, líquidos de limpieza, líquido de frenos;
- protección de áreas sensibles afectadas por los rallies, todo terreno, autocross;
- basuras generadas por los espectadores, parrilla de salida, preparilla y zonas de control – basuras de refrescos, neumáticos, piezas, cristales rotos, etc.;
- combustibles de alto octanaje que significan mayores contenidos en plomo; desarrollar acciones que tiendan a un Deporte Automovilístico Verde cuyo objetivo sea la emisión cero de carbono.

CAPÍTULO UNO: GESTIÓN Y ESTRUCTURA DE UNA ADN

SECCIÓN 7: PRENSA & RELACIONES PUBLICAS / PROMOCIÓN & COMUNICACIONES DE UNA ADN

LISTA DE CONTENIDOS

1.	RELACIONES CON LA PRENSA	91
2.	RELACIONES PUBLICAS	91
3.	MEDIOS SOCIALES	92
4.	COMUNICACIONES	94

1: RELACIONES CON LA PRENSA

Las relaciones con la prensa implican trabajar con los medios, con el objetivo de informar al público de una ADN de su misión, política y práctica de forma positiva, consistente y creíble. Típicamente, esto significa coordinar directamente con las personas responsables de editar las noticias y las crónicas en los medios de comunicación (p.ej. periodistas y editores). El objetivo de las relaciones con la prensa es conseguir la máxima cobertura en los medios de comunicación sin tener que pagar por ello a través de publicidad.

Construir y gestionar relaciones con aquellos que influyen en la audiencia, juega un papel primordial en las relaciones públicas. Las relaciones a largo plazo con los medios son lo más valioso. Con el tiempo la confianza con los periodistas y editores puede conseguirse creando un entendimiento con ellos, y una vez establecida estarán más propicios a dedicar atención a lo que se les presente. Es este entendimiento y la relación positiva lo que hace aumentar las posibilidades de conseguir la cobertura de prensa deseable.

El trato con la prensa representa un reto único, ya que las noticias que se publiquen no pueden ser controladas – ellos tienen el último control sobre aquellas crónicas o noticias enviadas que sean de interés para sus audiencias. Dada esta falta de control, una relación positiva entre la ADN y los medios de comunicación es vital. Una manera de asegurar una relación de trabajo positiva con el personal de prensa es llegar a familiarizarse profundamente con sus áreas de interés.

Trabajar con la prensa en nombre de una ADN permite aumentar el conocimiento de la ADN, así como la capacidad de crear un impacto en un público determinado. Permite el acceso a grandes y pequeñas audiencias y ayuda a crear un apoyo público y movilizar a la opinión pública a favor de una ADN. Todo esto se hace a través de un amplio sector de prensa y puede utilizarse para reforzar la comunicación en ambos sentidos.

Hay una serie de razones por las que las relaciones positivas con los medios pueden ser beneficiosas para una ADN; por ejemplo, la prensa puede:

- aumentar el conocimiento público de la ADN
- adicionalmente ayudar a reclutar miembros y voluntarios;
- informar de lo que la ADN está haciendo, y de lo que ha hecho;
- crear conciencia pública en diferentes asuntos; y
- mostrar al público la ADN y los asuntos de su incumbencia de una forma positiva.

2: RELACIONES PUBLICAS

Las relaciones públicas son la forma práctica de atraer la atención y conformar la opinión pública. Entre sus herramientas se incluyen la publicidad, los anuncios, foros de negocios, funcionarios públicos con influencia, y cualquier medio por el que se consiga trasladar el mensaje deseado al público. A menudo, no obstante, se trata de colocar crónicas en la prensa y a base de obtener que los periódicos, radio y televisión acepten las crónicas o mensajes.

Los diferentes tipos de relaciones públicas son:

- Relaciones públicas de negocio – es la comunicación de las estrategias de negocio;
- Relaciones públicas de formas de vida/consumidor – es el incremento de publicidad para las actividades del deporte automovilístico;
- Comunicación en crisis – son las respuestas a una situación de crisis;
- Comunicaciones internas – es la comunicación dentro de la propia ADN;
- Relaciones con el gobierno – son los compromisos con los departamentos gubernamentales.

Las actividades típicas incluyen la publicidad de las competiciones, entrevistas oportunas, publicación de notas de prensa, boletines informativos, medios de comunicación social, dossiers de prensa, videos y noticias de radio y comunicación externa a los miembros de la prensa.

Un método popular en auge para enfocar las relaciones públicas son los Medios de Comunicación Social, que permiten el envío de la información directamente a la audiencia sin depender únicamente de las publicaciones principales.

3: MEDIOS SOCIALES

Por medios sociales nos referimos a los sistemas de interacción entre las personas, dónde ellos crean, comparten e intercambian información e ideas en comunidades generadas a través de ordenadores y redes. Los medios de comunicación social se diferencian de la prensa tradicional en muchos aspectos como la calidad, alcance, frecuencia, utilización inmediata y permanencia.

La prensa tradicional es utilizada por las personas a través de canales de terceros (p. ej. viendo TV, leyendo el periódico, escuchando la radio). En contraste, los medios de comunicación social permiten la creación de un canal propio de la organización para llevar mensajes directamente a aquellas personas que desean recibirlos.

Una diferencia importante, pensamos, es que mientras la prensa tradicional es principalmente consumida de una forma pasiva (p.ej. las personas leen/escuchan lo que alguien ha decidido que merece la consideración para ello), el usuario de los medios de comunicación social realiza una decisión específica de enlazarse con un contenido conocido. Como resultado, los medios de comunicación social ayudan a crear comunidades con individuos de ideas similares, y el reto es ofrecer contenidos con el objetivo de conseguir que la audiencia se conecte.

Además, los medios de comunicación social ofrecen la oportunidad de utilizar el poder de las redes de comunicación de otras personas. Por ejemplo, el beneficio más importante viene cuando algo se convierte en “viral” (p.ej. cuando la gente reenvía el mensaje a sus amigos y contactos). De esta manera, la información puede dar la vuelta al mundo en segundos, alcanzando de manera exponencial a más y más gente.

La mayoría de los usuarios de internet utilizan su tiempo en contactos con sitios de comunicación social, más que con otro tipo de sitios. Los medios de comunicación social son, por tanto, una herramienta eficaz que puede utilizarse por las ADN's para promover tanto el deporte del automóvil como su organización.

El uso de los medios de comunicación social aumenta enormemente la posibilidad de una ADN de controlar sus “noticias” con la mayoría de la comunidad, particularmente debido a la inmediatez obtenida con la puesta al día/interacciones “en directo”. Existen muchas plataformas de comunicación social o programas, incluyendo:

- Facebook;
- Twitter;
- YouTube;
- Bebo;
- MySpace;
- Google +;
- LinkedIn; y
- Cualquier otra plataforma específica de cualquier región del mundo.

Cada una de estas plataformas suministra la vía para que las personas y las organizaciones construyan y compartan información como parte de “comunidades virtuales” y redes. Si se usan con eficacia, los medios de comunicación social pueden utilizarse para crear un reconocimiento de marca, fomentar y mantener una comunidad comprometida, aumentar el tráfico de la página web y promover aspectos del negocio que de otra manera permanecerían ignorados.

La comunidad global del deporte del automóvil ha recibido de forma entusiasta a los medios de comunicación social. Muchos equipos, pilotos y organismos directivos tienen cuentas en diferentes plataformas de comunicación que les permiten conectar con sus aficionados y amigos como nunca había ocurrido con anterioridad

El primer paso a la hora de utilizar los medios de comunicación social es decidir que plataforma(s) utilizar.

Twitter, Facebook y otras redes sociales deben examinarse para determinar cómo trabajan, de tal forma que estemos seguros de cuál de ellas servirá mejor a las necesidades de la organización. Cada plataforma trabaja de forma diferente, por lo que elegir la(s) adecuada(s) es crucial. Si se selecciona más de una, necesitamos decidir la mejor manera de conectarse con ellas para asegurarnos un mensaje coherente a través de todas las plataformas.

Una vez elegida la plataforma es importante establecer una cuenta para proyectar un mensaje claramente definido y bien estudiado. Una de las fortalezas de los medios de comunicación social es tener un completo control de la información puesta a disposición en el ámbito digital. Es una magnífica herramienta para promocionar una organización; no obstante, para ello es necesario dar un mensaje consistente y bien elaborado.

Otra área a considerar al establecer una estrategia de comunicación social, es el nivel de interacción buscado con la plataforma de comunicación social. Por ejemplo: ¿fluirá la información en un sólo sentido (p. ej. sólo la organización puede enviar información al público) o las personas pueden interactuar y comentar/enviar información a dicho instrumento de comunicación?. Controlar el flujo de información es el aspecto más importante para mantener una fuerte y eficaz presencia en los medios sociales.

Una vez que se ha establecido la estrategia, es vital asegurarse que permanece de forma significativa. Un punto clave para conectar con las personas a través de los medios sociales es el concepto de “grupo”, que es similar a una lista de suscriptores. Una vez que se establece, el acceso instantáneo a cada nuevo miembro que se incorpora, o que es añadido al grupo, nos proporciona un recurso poderoso para la distribución de información. El deporte del automóvil produce una considerable cantidad de información que puede ser compartida, por lo que no debe haber escasez de contenido para las plataformas de comunicación social.

Es también importante mezclar adecuadamente lo que se comparte. Es mejor una combinación de texto, imágenes y video, ya que eso nos asegura que la plataforma social se conserva fresca e interesante. El contacto con el grupo creado es crucial. El contacto eficaz hará que el grupo crezca en tamaño y animará su permanencia y participación. Si el sitio no está puesto al día, incluso durante unos pocos días, la gente se aburrirá y el contacto fallará. Se requiere información constante para construir una presencia on-line eficaz.

Los medios de comunicación social también se pueden utilizar como herramienta para acercar a la gente a la página web de la organización. Uniendo la página web a la plataforma puede aumentar el tráfico de la página enormemente. Esto permitirá una mayor participación de la comunidad y mejora la posibilidad de promocionar el deporte del automóvil y extender la información a aquellos interesados en el automovilismo.

Hay un importante potencial en los medios de comunicación social, pero debe ser tratado cuidadosamente.

Antes de empezar ningún movimiento en los sistemas de comunicación social, debe determinarse el perfil de la audiencia a quien queremos dirigirnos, los objetivos que deseamos y acabar el plan de cómo queremos conseguirlos. Los medios de comunicación social nos dan una herramienta muy potente que, usada eficazmente, puede de forma poderosa y rápida promocionar la organización. Hay muchas pautas (y trampas) para la utilización de los medios de comunicación social que deben ser estudiadas incorporando ideas en las propias estrategias de comunicación y reglamentación de la ADN, teniendo en cuenta la reglamentación emitida por las autoridades del país.

4: COMUNICACIONES

La comunicación debe verse como un proceso continuo y sistemático por el que las partes interesadas dentro de la ADN sepan que necesitan o desean conocer. Aunque no sea apropiado que toda la información deba ser conocida por todo el mundo, en general debe adoptarse un criterio de comunicación abierto y libre dentro y a través de todos los niveles de una ADN.

La comunicación, en general, es el proceso de transmitir ideas, pensamientos, información, etc. entre y dentro del público. Los públicos específicos de una ADN son:

- clubs de automovilismo asociados o afiliados;
- competidores;
- medios de comunicación;
- oficiales;
- organizadores de competiciones;

- promotores; y
- gobiernos.

La comunicación efectiva hace que todo el mundo esté informado de qué está ocurriendo dentro de la ADN y proporciona a todo el mundo la oportunidad de hacer frente a los cambios. Permite a la ADN responder rápidamente y de forma eficaz a cualquier asunto, crea un clima de sinceridad entre la ADN y sus afiliados, e incluso da una visión de propiedad compartida de la organización, y puede prevenir la propagación de rumores garantizando que una información veraz se comunica a todo el mundo. Crea y es una fuente de decisiones acertadas (p.ej. admisibilidad de vehículos, organización de una competición).

Principalmente, la comunicación también juega un papel crucial en el cambio de actitudes. Unos individuos o grupos bien informados, tendrán una mejor actitud que unos peor informados. En un deporte dónde hay una gran diversidad de audiencias, consecuencia de las diferentes disciplinas y de los distintos niveles de implicación, es muy difícil satisfacer a todos al mismo tiempo, y a menudo, por falta de una buena comunicación, se crean actitudes erróneas que son difíciles de cambiar.

La comunicación también ayuda a controlar el comportamiento de varias maneras. Existen diferentes niveles de jerarquía y ciertos principios y parámetros que deben respetarse en una ADN, y más particularmente en la reglamentación deportiva y de seguridad. La buena comunicación ayuda a controlar la aprobación y uso correcto de estos asuntos.

Es importante recordar que la comunicación no sea en un sólo sentido. Aunque a veces es conveniente adoptar el refrán “no puedes agradar a todo el mundo todo el tiempo”, éste enfoque no es especialmente imaginativo o cooperador. La recopilación del retorno recibido de la audiencia y principalmente, la respuesta al retorno recibido, ayuda a crear nuevas ideas, mejorar las prácticas, y detectar cualquier problema antes de que aumente. Las oportunidades de proporcionar retornos/ideas también ayuda a la audiencia a sentirse parte del proceso de toma de decisiones y da a la gente un sentido de propiedad con la ADN. Cualquier sistema de comunicación necesita proporcionar retorno, y provocar ideas y sugerencias para desarrollar y llevar adelante.

Al establecer un sistema de comunicaciones, una ADN necesita, no sólo determinar lo que desea promover a través de los diferentes métodos de comunicación, sino que también debe incluir las oportunidades y procedimientos para la comunicación del retorno recibido en la organización, a los diferentes niveles de gestión dentro del automovilismo.

Un enfoque plural es vital en el entorno habitual de los medios de comunicación, con los medios sociales y otras nuevas tecnologías que juegan un papel tan trascendente en las comunicaciones.

Comunicando el mensaje

El primer reto es decidir lo que necesita ser comunicado. Una vez que está decidido, es de importancia vital decidir a quién será comunicado. Conocer la audiencia es crítico porque afecta a la forma en que el mensaje es comunicado. Una vez definido claramente lo que necesita comunicarse y a quién, es el momento de considerar cómo hacer llegar el mensaje.

La clave es hacer una aproximación equilibrada y cohesiva. Esto ayudará a asegurar que el mensaje es claro y consistente para todas las plataformas de comunicación. Una página web, los medios sociales, las notas de prensa y otros canales de contenidos ayudarán a conseguir esa consistencia.

La información puede comunicarse de diferentes maneras, y los métodos que adopte una ADN necesitan adaptarse a los tipos de comunicación disponibles en su país. Los más habituales son:

- Boletines – escritos o por e-mail;
- Revistas de Club – escritas o por e-mail;
- Anuncios;
- Guías/Manuales – escritos o en página web;
- Notas de prensa para medios (dirigidas al público en general);
- Boletines de noticias – escritos o por e-mail;
- Medios de Comunicación Social;
- Página web; y
- Mesas de Trabajo/Seminarios para diferentes asuntos.

LISTA DE CONTENIDOS

1:	PREÁMBULO	99
2:	GALARDONES FIA	99
	2.1 Oficial Destacado del Año	99
	2.2 Mejor (...) de la Temporada	100
3:	GALARDONES DE LA ADN	100
	3.1 Galardones para Pilotos y Oficiales	100
	3.2 Galardones para Pilotos	101
	3.3 Oficiales	102
4:	NOMINACIONES/CRITERIO DE CONCESIÓN	102
	4.1 Nominaciones	102
	4.2 Concesión	103
5:	PREMIOS Y PODIUM DE LA ADN	103

1: PREÁMBULO

Los Galardones, o los Honores, son intrínsecos a la competición. Le proporcionan reconocimiento a los que los reciben, y a su vez añade confianza y propaga buena voluntad. También proporciona status y credibilidad a la organización que los concede.

Los galardones son a menudo en forma de trofeos, títulos, certificados, placas conmemorativas, medallas, insignias, pins o bandas. Un galardón puede también traer consigo un premio económico al que lo recibe.

Un galardón se entrega a una persona, o grupo de personas, para reconocer su excelencia en un cierto campo. En el deporte del automóvil este reconocimiento puede ser por su colaboración en una serie de actividades, incluyendo los logros en el campo del voluntariado de competición, o por los servicios al deporte.

La participación en el deporte automovilístico acrecienta el trabajo en equipo, la ética del trabajo, la responsabilidad, la deportividad, y el respeto.

Aunque es importante reconocer el talento desplegado por los pilotos en las competiciones en que participen, también es importante reconocer el valor de otras cualidades demostradas por los participantes, oficiales, equipos, etc.

Un sistema de galardones y honores debe también reconocer las acciones y los logros de las personas que actúan por encima y más allá de los que puede esperarse razonablemente, y al actuar así, fortalecen las aspiraciones, los ideales del más alto nivel y los valores del deporte del automóvil.

Las ADN's deben establecer un procedimiento claro para la concesión de recompensas, incluyendo la designación y el proceso de decisión. Generalmente, los nombramientos por un grupo de notables en lugar de una "votación popular", reconociendo la calidad de un trabajo se considera una auténtica recompensa.

2: RECOMPENSAS FIA

La FIA ha creado una serie de galardones prestigiosos a nivel internacional para reconocer los méritos excepcionales de voluntarios y oficiales en el deporte del automóvil. Estos reconocimientos cubren siete categorías y se entregan a los mejores oficiales de automovilismo deportivo de todo el mundo.

Las propuestas pueden ser efectuadas por cualquier ADN miembro.

2.1 OFICIAL DESTACADO DEL AÑO

Este premio se entrega a un oficial que durante la temporada ha llevado a cabo alguna acción excepcional o valiente, o ha sido responsable de un logro singular, en cualquier clase de competición automovilística, tanto nacional como internacional.

2.2 MEJOR (...) DE LA TEMPORADA

Se conceden seis premios en esta categoría:

- 1 premio para un oficial Principal (como Comisario Deportivo, Director de Carrera, etc.);
- 1 premio para un Comisario Técnico;
- 2 premios para Comisarios;
- 2 premios para otros oficiales (como Secretario de Prueba, Bomberos, Cronometradores, etc.).

Estos reconocimientos se conceden a los oficiales que han sido excepcionales en el desarrollo de sus obligaciones específicas, actuando en competencias inscritas en el Calendario Deportivo Internacional de la FIA, independientemente de su puntuabilidad para los Campeonatos FIA o las Series FIA Internacionales.

El Comité de Galardones, compuesto por miembros de la Comisión de Voluntarios y Oficiales de la FIA, decide los ganadores de cada uno de los galardones. Todos los propuestos, reciben un Certificado FIA de Nominación en reconocimiento a su propuesta.

Cada ADN tiene el derecho a proponer un candidato para el premio de “Oficial Destacado del Año” y un candidato para cada uno de los galardones “Mejor de la Temporada”.

3: RECOMPENSAS DE LA ADN

Una ADN puede establecer una amplia serie de galardones para participantes y oficiales tanto a nivel nacional como regional. Algunos ejemplos de galardones que pueden entregarse en una gala organizada por la ADN, se indican a continuación, no obstante, corresponde a la ADN la prerrogativa de su concesión.

3.1 RECOMPENSAS DE LA ADN PARA PARTICIPANTES Y OFICIALES

Recompensas a la Permanencia

Un Premio a la Constancia puede otorgarse por una entrega diligente al deporte del automóvil, al cumplir el criterio de estar involucrado en actividades automovilísticas con continuidad y con un alto nivel de dedicación al deporte durante un largo periodo de tiempo.

Recompensa a la Dedicación

Una Recompensa a la Dedicación puede darse a alguien que ha ejercido una dedicación ejemplar al deporte automovilístico, normalmente a lo largo de muchos años y a menudo en una diversidad de misiones y actividades. Debe ser de un nivel superior a la Recompensa por la Permanencia y puede ser el reconocimiento siguiente a un miembro que ya tenga el premio a la Permanencia.

Miembro vitalicio

Puede otorgarse la calidad de miembro vitalicio de una ADN por una entrega durante largo tiempo al servicio del deporte automovilístico con la aportación de una experiencia extraordinaria, dedicación e influencia positiva.

Premio al Valor

El Premio al Valor puede reconocer a individuos que han proporcionado imagen al deporte a base de actos espontáneos de entrega y consideración hacia otros, o que hayan realizado un acto de valor y entrega bajo circunstancias únicas, que esté por encima y más allá de lo que es razonable esperar.

Premio a la Técnica

Un Premio a la Técnica puede otorgarse a individuos, grupos de individuos o compañías por habilidades excepcionales y logros en el fomento de la naturaleza técnica del deporte del automóvil. Dada la necesidad del deporte automovilístico de continuar evolucionando y ser más respetuosos con el medio ambiente, un premio de este tipo puede reconocer avances en la sostenibilidad del deporte del automóvil.

Menciones de Honor

Una mención de honor es un premio o un reconocimiento que se da a alguna acción que no es merecedora de un premio más alto pero que es digna de reconocer de forma significativa.

3.2 PREMIOS PARA PILOTOS

Campeones de diferentes Disciplinas

Los ganadores anuales de cada disciplina de una ADN deben ser reconocidos (p.ej. Campeón de Turismos, Campeón de Rallys, Campeón de karting, etc.). Estos premios se establecen de acuerdo a un sistema de adjudicación de puntos en la clasificación final de las competiciones puntuables de un Campeonato o Serie de una ADN.

Personalidad Automovilística del Año

Un premio a la Personalidad Automovilística del Año puede establecerse para premiar a competidores que a través de sus acciones dentro y fuera de las competiciones, hayan sido embajadores positivos para el deporte del automóvil. Algunos criterios para la concesión del premio pueden ser que el receptor:

- actúe como un modelo a seguir para aquellos interesados en participar en el deporte del automóvil;
- por su simpatía y cercanía;
- por su deportividad; y
- sea una “personalidad” en el campo del deporte automovilístico que promueve el deporte de forma positiva.

Piloto del Año

El Premio al Piloto del Año puede reconocer la excepcional habilidad de un piloto y su compromiso con un enfoque positivo del deporte automovilístico dentro de la sociedad, habiendo demostrado no sólo su excepcional capacidad en la competición sino también demostrando un comportamiento limpio y deportivo. Otro criterio podría incluir el respeto a la autoridad, y el soporte, fomento y estímulo de y para sus compañeros, así como la disposición y capacidad para promover el deporte en la sociedad en general.

Piloto Internacional del Año

Un premio al Piloto Internacional del Año puede reconocer un éxito excepcional a nivel internacional

conseguido por un piloto nacional, habiendo demostrado talento y determinación así como destacando con un nivel significativo de éxitos en competiciones internacionales.

3.3 OFICIALES

Mejor (.....) de la Temporada

Premios similares a los entregados por la FIA (ver más arriba)

Oficial Automovilístico del Año

Este premio puede reconocer logros extraordinarios como oficial automovilístico en pruebas autorizadas por la ADN, o dentro de las actividades de clubs afiliados a la ADN. Puede darse por una especial dedicación a su cometido como oficial, habilidad y conocimientos en su campo de trabajo, actitud positiva y reconocimiento de sus compañeros.

Premio al Mérito

Un Premio al Mérito puede reconocer una contribución individual extraordinaria y la dedicación en tiempo al desarrollo y administración del deporte automovilístico nacional, en una dimensión nacional, con galardonados que hayan demostrado dedicación en los servicios prestados, éxitos significativos al más alto nivel y una contribución voluntaria al deporte del automóvil que esté por encima de lo normal.

4: NOMINACIONES / CRITERIO DE ASIGNACIÓN

Para aquellos premios que sean de naturaleza subjetiva (p.ej. que necesiten que un grupo de personas decida quién debe recibir el premio) hay una serie de principios que deben considerarse al establecer el criterio para la selección y designación. Estos principios son:

4.1 NOMINACIONES

- debe desarrollarse un criterio para identificar los individuos que son susceptibles de elección;
- debe identificarse claramente quién está capacitado para nominar a otro;
- las candidaturas deben aceptarse únicamente en un escrito oficial con membrete de la ADN, especificando cualquier información requerida que permita identificar que el candidato es susceptible de ser elegido;
- las candidaturas deben ser estrictamente confidenciales y la información suministrada utilizada únicamente para ayudar a la consideración de los méritos del nombrado. La persona que sea nominada no debe ser consultada para ninguna información o recibir comunicación de su candidatura en ningún momento del proceso;
- los jueces (normalmente en número definido) deben ser nombrados al mismo tiempo que se lancen las candidaturas. Estas personas deben tener la posibilidad de comentar directamente la pertinencia de los candidatos con los criterios de concesión;
- es necesario establecer una fecha de cierre de candidaturas, aunque las candidaturas puedan realizarse durante el año. Todas las candidaturas recibidas después de una fecha establecida de cierre pueden ser tenidas en consideración para el año siguiente.

4.2 ASIGNACIÓN

Después de la fecha de cierre de candidaturas, las personas nombradas para la tarea de elección de los galardonados deben revisar y considerar todas las candidaturas y hacer las recomendaciones oportunas a la ADN. Al considerar las candidaturas, los seleccionadores deben tener el convencimiento de que el elegido ha cumplido con los criterios de concesión del premio y ha sido elegido legalmente, de acuerdo con el criterio establecido por la ADN.

Los seleccionadores deben reservarse el derecho a:

- declarar desierto el nombramiento hasta el siguiente año(s);
- designar a un candidato para un premio/honores diferente a aquel para el que fue seleccionado; y
- indagar, buscar asesoramiento y experiencia de jueces, individuos y/o grupos antes de aprobar y/o recomendar ninguna recompensa.

5: PREMIOS Y PODIUM DE LA ADN

Como complemento a la importancia de un premio de la ADN, éste debe entregarse de una manera bien definida, de tal forma que dignifique al que lo recibe y a la calidad del premio.

Una ADN debe establecer una política relacionada con la forma de entrega de sus títulos y premios, según sean entregados en una competición o en una ceremonia de gala.

Premios entregados en Competiciones

Cuando se entrega un premio de la ADN en una competición es importante asegurarse que la ocasión recibe la máxima atención posible. La prensa debe conocer la existencia de una ceremonia de entrega, y se deben establecer los procedimientos en el lugar para asegurarse que los trofeos se entregan de forma honorable y respetuosa.

Es también importante que el premio se entregue en un lugar definido y claramente marcado, por una personalidad apropiada o un representante de la ADN, ya que esto proporciona credibilidad y nivel al premio que se entrega.

Premios entregados en Ceremonias

Cuando se entrega un premio de la ADN en una Ceremonia de Entrega, es importante establecer y planear el acto para permitir el acceso de los galardonados y candidatos, y para la asistencia de personalidades importantes y miembros significativos del deporte automovilístico. Una vez más, es importante que la prensa sepa y esté presente en la Ceremonia de Entrega de tal forma que detalles del ganador y de los premios que se entregan se comuniquen como noticias a la sociedad – incrementando a su vez la credibilidad de los premios.

CAPÍTULO DOS: ORGANIZACIÓN DE COMPETICIONES

SECCIÓN 1: NORMAS & REGLAMENTOS

LISTA DE CONTENIDOS

1:	PREÁMBULO	107
2:	REGLAMENTOS DEPORTIVOS	107
3:	REGLAMENTOS TÉCNICOS	108
4:	NORMAS DE COMPETICIÓN & REGLAMENTOS	108
5:	HOJA DE INSCRIPCIÓN	110
5.1	La Inscripción es un Contrato	110
5.2	Cierre de Inscripciones	110
5.3	Rechazo de una Inscripción	111
5.4	Inscripción de un Automóvil	111
5.5	Lista Oficial de Inscritos	111

1: PREÁMBULO

Cualquier competición debe tener una serie de normas y reglamentos. Los reglamentos son una serie de normas que deben cumplirse y no pueden cambiarse, excepto con la aprobación de la ADN; las normas explican la forma en que algo debe ser organizado.

Todas las competiciones organizadas en un país representado en la FIA deben estar sometidas al CDI.

Cualquier persona, o grupo de personas, que organicen una competición o tomen parte en ella deben:

- considerarse que están familiarizados con los estatutos y reglamentos de la FIA, los RNC, el reglamento particular, y los siguientes reglamentos que puedan publicarse;
- se comprometen a someterse sin reserva a lo anterior y a las decisiones de la autoridad deportiva y a las consecuencias resultantes de las mismas;
- en caso de incumplimiento de estas disposiciones, cualquier persona o grupo de personas que organice una competición o tome parte en ella puede ver retirada su licencia.

No se puede organizar una competición en un país que no esté representado en la FIA, salvo que la FIA haya otorgado un permiso especial para dicha competición. Cualquier posible competición que no sea organizada en conformidad con el CDI, o con los RNC de la correspondiente ADN, puede ser prohibida por dicha ADN. Si una competición así se incluye en un evento, para el cual se haya emitido un permiso, el permiso será nulo y sin efecto, y cualquier licenciado que tome parte verá retirada su licencia.

Un evento o competición que forme parte de un evento no puede ser pospuesta o cancelada salvo que esté previsto así en el reglamento particular, o salvo que los Comisarios Deportivos hayan decidido posponerla por causa de fuerza mayor o razones de seguridad. En caso de cancelación o retraso por más de 24 horas, los derechos de inscripción deben ser devueltos.

2: REGLAMENTOS DEPORTIVOS

Uno de los objetivos principales de la FIA es impulsar y animar la adopción de reglamentos comunes para todas las formas y series de deporte del automóvil en todo el mundo. Una amplia serie de Reglamentos Deportivos FIA están colocados en la página web de la FIA y disponibles en un cómodo formato.

Los Reglamentos Deportivos a nivel internacional están elaborados por las diferentes Comisiones Deportivas, aprobados por el Consejo Mundial del Deporte del Automóvil, publicados, y entran en vigor el 1 de Enero de cada año, reemplazando los anteriores Reglamentos Deportivos.

Estos Reglamentos Deportivos deben hacerse cumplir en su totalidad en cualquier competición publicada en el Calendario Internacional de la FIA.

Las ADN's pueden establecer sus propios Reglamentos Deportivos, para las diferentes disciplinas

que se organicen bajo su autoridad, y deben mencionar información importante sobre la normativa propia de esa disciplina, así como una redacción similar a la siguiente:

“ (nombre de la competición/evento) será organizada bajo las disposiciones del Código Internacional de la FIA, los Reglamentos Nacionales de Competición de (la ADN), sus Reglamentos Deportivo y Técnico, y el Reglamento Particular publicado por los organizadores de cada competición, así como posteriores reglamentos o instrucciones que puedan publicarse.”

3: REGLAMENTOS TÉCNICOS

Para que un vehículo sea autorizado a tomar parte en una competición autorizada por la FIA, bajo los Reglamentos Técnicos de la FIA, debe estar “homologado”. Todos los vehículos reconocidos por la FIA están sujetos a una ficha descriptiva llamada “Ficha de Homologación”, en la cual se detallan todos los datos que permiten la identificación del vehículo. Este proceso permite un sistema claro y transparente para asegurar un nivel de competición donde nadie recibe una ventaja con relación a otra. La Homologación está explicada en el Anexo J del CDI de la FIA y está disponible en la página web de la FIA.

La Ficha de Homologación contiene cada dato necesario para identificar el vehículo, y los vehículos de competición deben cumplir dichos datos, que son definitivos. La conformidad con estos datos es la prueba de que el vehículo de competición es idéntico al vehículo homologado y lo mismo puede decirse de las piezas que lo componen.

La presentación de la ficha de homologación en las verificaciones previas y finales puede ser requerida por el organizador, que puede rehusar la participación en una competición en caso de no presentación de la misma.

Si un vehículo es encontrado no conforme con los reglamentos técnicos no será disculpable el argumento de que, dicha no conformidad, no significa ventaja en las prestaciones.

Estos Reglamentos Técnicos deben hacerse cumplir en su totalidad en cualquier competición inscrita en el Calendario Deportivo Internacional de la FIA.

Las ADN's pueden establecer sus propios Reglamentos Técnicos, para las diferentes disciplinas que se organicen bajo su autoridad, de acuerdo con los mismos principios generales establecidos en los Reglamentos Técnicos de la FIA.

4: NORMAS Y REGLAMENTOS DE LAS COMPETICIONES

La jerarquía de normas y reglamentos deportivos que deben utilizarse para una competición es:

- El Código Deportivo Internacional de la FIA (CDI)
- Los Reglamentos Nacionales de Competición de la ADN (RNC):
- Los Reglamentos Deportivos y Técnicos;
- El Reglamento Particular de la Competición;

– Posteriores Reglamentos de la Competición.

El Código Deportivo Internacional ('el CDI') son una serie de normas, válidas para todas las competiciones automovilísticas organizadas bajo los auspicios de la FIA. El CDI es puesto al día cada año por el Consejo Mundial del Deporte del Automóvil (sujeto a la aprobación de la Asamblea General de la FIA) y está disponible en la página web de la FIA.

Los Reglamentos Nacionales de Competición ('RNC') son aquellos establecidos por la ADN y que son aplicables a todas las competiciones automovilísticas que se organicen bajo los auspicios de la ADN.

El Reglamento Particular establece los detalles de una competición, se elabora por el comité organizador de la competición, y se somete a la aprobación de la ADN, antes de ser enviado a los participantes.

Todos los Reglamentos Particulares, programas y hojas de inscripción de cualquier competición deben mencionar claramente que: "....Desarrollado bajo el Código Deportivo Internacional de la FIA y sus Anexos y los Reglamentos Nacionales de Competición de (nombre de la ADN o de su representante autorizado)".

Las principales indicaciones que deben figurar en un Reglamento Particular son:

- a) nombre del organizador(es);
- b) el nombre, naturaleza y definición de la(s) competición(es) propuesta(s);
- c) una mención de que el evento se desarrollará bajo el CDI y los RNC;
- d) composición del comité organizador y la dirección de dicho comité;
- e) lugar y fecha del evento;
- f) una descripción detallada de las competiciones previstas (longitud y sentido del recorrido, clases y categorías de los vehículos admitidos, carburante, limitación – si procede – del número de participantes, etc.);
- g) todas las informaciones útiles sobre las inscripciones (dirección de envío de las mismas, fecha y hora de comienzo y cierre, importe de los derechos);
- h) todas las informaciones útiles relativas a los seguros;
- i) las fechas, hora y tipo de las salidas, con indicación de los handicaps, si los hubiera;
- j) un recordatorio de las disposiciones del CDI, especialmente en relación con las licencias obligatorias;
- k) la forma en que verificará la documentación de los participantes, y la forma en que se realizará la clasificación;
- l) una lista detallada de los premios asignados a cada competición deportiva;
- m) un recordatorio de las disposiciones del CDI en relación con las reclamaciones;
- n) los nombres de los Comisarios Deportivos y el Director de Carrera;
- o) una disposición relativa al aplazamiento o anulación de una competición, si procede.

No se deben hacer modificaciones al Reglamento Particular una vez que se ha abierto el periodo de inscripciones, salvo con el acuerdo unánime de todos los competidores ya inscritos, o por decisión de los Comisarios Deportivos por razones de fuerza mayor o por motivos de seguridad.

Posterior a las reglamentaciones se establecen por el comité organizador y también se someten a la aprobación de la ADN antes de su publicación. Estas normativas pueden publicarse conteniendo cualquier información no incluida en el Reglamento Particular (p.ej. horarios de diferentes actividades, ubicaciones, etc.) y cualquier cambio en el Reglamento Particular que haya sido aceptado.

Si se elabora un Programa para el público, la principal información que debe incluirse es:

- a) una mención que especifique que la prueba se somete al CDI y a los RNC;
- b) el lugar y la fecha del evento;
- c) una breve descripción y el horario de las competiciones previstas;
- d) los nombres de competidores y pilotos, así como los números atribuidos a sus vehículos (si se utilizan seudónimos, éstos deben aparecer entre comillas);
- e) el handicap, si procede;
- f) una lista detallada de los premios atribuidos a cada competición;
- g) los nombres de los Comisarios Deportivos y del Director de Carrera;
- h) Declaración de responsabilidad/Aviso.

5: HOJA DE INSCRIPCIÓN

5.1 LA INSCRIPCIÓN ES UN CONTRATO

Una inscripción es un contrato entre el participante y el organizador. Obliga al competidor a tomar parte en la competición a la que él/ella se haya inscrito, excepto en el caso, debidamente justificado, de fuerza mayor. Obliga al organizador a cumplir, de cara al participante, con todas las condiciones particulares de la inscripción, siendo la única reserva el hecho de que el participante ha hecho todos los esfuerzos para participar fielmente en la competición en cuestión.

El contrato queda sellado con la cumplimentación de la Hoja de Inscripción, cuyo contenido debe estar aprobado por la ADN. Este modelo de hoja de inscripción, se envía a la ADN junto con el Reglamento Particular.

5.2 CIERRE DE INSCRIPCIONES

La fecha y hora de cierre de inscripciones puede variar, con la aprobación de la ADN, y debe mencionarse en el Reglamento Particular. En relación con las competiciones internacionales, el cierre de inscripciones debe tener lugar siete días antes, al menos, de la fecha prevista para la competición.

5.3 RECHAZO DE UNA INSCRIPCIÓN

Si el comité de organización rechaza una inscripción para una competición internacional, deberá comunicarlo al interesado no más tarde de los dos días siguientes al cierre de Inscripciones y no más tarde de cinco días antes de que comience la competición, y explicando las razones de éste rechazo. Con respecto a otras competiciones, los RNC pueden establecer otros plazos, en lo que respecta a la notificación del rechazo de una inscripción.

5.4 INSCRIPCIÓN DE UN AUTOMÓVIL

Un mismo automóvil sólo podrá ser inscrito una vez en la misma competición. En circunstancias excepcionales, una ADN podrá autorizar que el mismo automóvil pueda inscribirse más de una vez en la misma competición, siempre que sea conducido una sólo vez por el mismo piloto.

5.5 LISTA OFICIAL DE PARTICIPANTES

El comité de organización debe enviar a la ADN, y poner a disposición de cada participante, la lista oficial de los competidores que tomarán parte en una competición internacional, al menos 48 horas antes del comienzo del evento.

CAPÍTULO DOS: ORGANIZACIÓN DE COMPETICIONES

SECCIÓN 2: ORGANIZACIÓN DE COMPETICIONES

LISTA DE CONTENIDOS

1:	PREÁMBULO	115
2:	PROMOTORES Y ORGANIZADORES	115
3:	DEFINICIONES DE EVENTO Y COMPETICIÓN	116
4:	NORMAS Y REGLAMENTOS	116
5:	PROCEDIMIENTOS BÁSICOS PARA DIRIGIR UNA COMPETICIÓN	117
6:	GESTIÓN BÁSICA DE UNA COMPETICIÓN	118
7:	DIRECCIÓN DE UN EVENTO EN CIRCUITO	119
8:	DIRECCIÓN DE UNA COMPETICIÓN EN CARRETERA	128

1: PREÁMBULO

Las competiciones del automóvil necesitan a un promotor/organizador que tenga una perspectiva clara del gran número de acciones necesarias para organizar una competición. Ellos son responsables de la organización de las competiciones, desde la concepción hasta la finalización. El papel del promotor/organizador de la competición es práctico; él/ella debe ser capaz de completar una amplia serie de actividades que necesitan comunicación clara, excelentes habilidades para la organización y la atención a los detalles, y debe trabajar bien bajo presión, asegurándose que el desarrollo de la competición es tranquilo y eficiente. Las funciones pueden variar dependiendo del tipo de competición u organización de que se trate, pero las bases fundamentales son comunes a todas las competiciones.

Las ADN's necesitan tener un conocimiento amplio de cómo se dirigen las competiciones automovilísticas, y así dar soporte en caso necesario y autorizar la organización de las competiciones en su región. Este apoyo, por ejemplo, puede darse a través del asesoramiento a promotores/organizadores sobre cómo estructurar legalmente su competición, o la aportación de un programa de formación y prácticas para oficiales que proporcionen oficiales competentes para todas las disciplinas. Otro ejemplo, es el establecimiento por la ADN de comités especializados para establecer los procedimientos de seguridad y actuación, y quizá publicando sus conclusiones en manuales a disposición de los organizadores.

2: PROMOTORES Y ORGANIZADORES

Promotores

Excepto en el caso de que el promotor sea también organizador, los promotores de competiciones son personas o entidades con responsabilidad en los asuntos comerciales, y sus responsabilidades requieren habilidades en áreas como publicidad, relaciones públicas, financiación, entretenimiento, sentido del negocio, innovación e intuición.

Normalmente, la tarea de un promotor es la concepción de una competición, asumir el riesgo financiero, contratar el personal necesario para organizarlo, elegir el lugar o la instalación adecuada, elegir la fecha, publicitar la competición, planear su logística (cada competición necesita una relación detallada de cuando tienen que realizarse las diferentes tareas) y asegurarse que las competiciones se celebran como se había planeado.

Un promotor que no sea también el organizador no debe intervenir durante un evento en relación con asuntos que se relacionen con las normas y reglamentos de la ADN.

Los promotores están autorizados a nombrar un grupo de personas que colaboren en la organización de competiciones, y estas personas pueden formar parte del comité de organización de la competición, junto con los del organizador. Se entiende que al nombrar estas personas para el comité de organización, el promotor debe hacerlo cuidadosamente nombrando personas expertas y responsables, ya que el deporte sigue siendo potencialmente peligroso a pesar de que todas las disposiciones de seguridad se cumplan.

Organizadores

Los organizadores están representados por un comité de organización que es el organismo compuesto

por, al menos, tres personas aprobado por la ADN y que por delegación del promotor de una prueba deportiva tiene todo el poder necesario para la organización de una competición y debe hacer cumplir el CDI, los RNC y el Reglamento Particular de la prueba.

Puede haber muchos “cruces” entre un promotor y un organizador, ya que en muchas competiciones los papeles se entrecruzan – el promotor es el organizador, y el organizador es el promotor. Generalmente, es únicamente en el caso de grandes pruebas profesionales en donde hay una separación entre los dos. A pesar de las deficiencias que puedan originarse o suceder, el organizador es el responsable absoluto de la dirección de una competición.

El organizador está al cargo de las necesidades operacionales de la competición, que incluye la designación de los oficiales expertos necesarios para controlar y llevar a cabo los planes de operaciones de la competición.

3: DEFINICIONES DE EVENTO & COMPETICIÓN

Evento

Un evento está compuesto por uno o varios de los siguientes: competiciones, desfile, demostración o concentración turística.

Competición

Se trata de una actividad deportiva automovilística con sus propios resultados. Puede estar compuesta de una(s) manga(s) y una final, entrenamientos libres, sesiones de cualificación y resultados para las diferentes categorías o estar divididos de forma similar, pero que deben terminarse al acabar el evento. Las siguientes actividades se consideran competiciones: carreras en circuito, rallies, rallies todo terreno, carreras de dragsters, carreras en cuesta, tentativas de record, pruebas, trials, drifting y otras formas de competición, a la discreción de la FIA.

Una competición se considera que ha empezado desde la hora prevista para el comienzo de las verificaciones administrativas y/o técnicas. Terminará cuando expire uno u otro de los siguientes plazos de tiempo, cualquiera que sea el último:

- En el tiempo límite para presentar reclamaciones o apelaciones o al final de cualquier audiencia;
- Al final de la verificación administrativa y las verificaciones técnicas finales llevadas a cabo con lo establecido en el CDI.

4: NORMAS Y REGLAMENTOS

Ver Capítulo Dos – Sección 1.

5: PROCEDIMIENTO BÁSICO PARA DIRIGIR UNA COMPETICIÓN

En la dirección de cualquier competición automovilística se necesitan áreas comunes de habilidades de organización y estructuras de competición, independientemente de si se trata de un pequeño club con unos pocos participantes y oficiales o una competición nacional implicando muchos participantes y oficiales.

De la mayor importancia para la organización de una competición con éxito es su estructura, su cadena de mando y la delegación de responsabilidad. El tamaño de la estructura depende mucho del tamaño, status y naturaleza de la competición. Con competiciones más pequeñas es posible combinar ciertas misiones y áreas de responsabilidad.

Esta sección proporciona un amplio panorama de los procedimientos típicos para la organización de una competición. Cuando se organiza una competición, es importante asegurarse que se establece un planeamiento detallado, ya que hay necesidades y requerimientos específicos para las disciplinas individuales. Cualquier procedimiento debe tener en cuenta lo siguiente:

1. Seleccionar el tipo y la fecha de la competición.
2. La disponibilidad de la instalación está confirmada y se ha hecho una reserva provisional. Esta selección se hace normalmente con tiempo para la solicitud de inscripción en el calendario y remitido a la Comisión/Comité de la disciplina elegida para su inclusión en el calendario del siguiente año.
3. Se designa al Director de Carrera, así como a otros miembros fundamentales del comité organizador de la competición. Una vez ratificados, el comité organizador empieza el largo proceso de planear la competición, y posiblemente inspeccionará la instalación para asegurarse que es la apropiada.
4. Se designa a todos los oficiales principales y se les incorpora a las diferentes partes del planeamiento, dependiendo de su área de responsabilidad.
5. Se redacta el Reglamento Particular, que debe incluir los aspectos pertinentes del CDI y de los RNC.
6. Una vez terminado, el Reglamento Particular se envía para su aprobación a la ADN, usualmente junto con una solicitud de Permiso de Organización de la ADN.
7. Una vez aprobado, el Reglamento Particular (y la Hoja Oficial de Inscripción) se distribuyen a los participantes potenciales, se coloca en la página web y se anuncia en las publicaciones pertinentes.
8. Se empezarán a recibir inscripciones por la Secretaría de la prueba, o Secretaría de Inscripciones, y conforme se acerca la fecha de la competición habrá que elaborar documentación (la cual se remitirá a los participantes para realizar su papeleo administrativo).
9. En el periodo previo a la competición, el Director de Carrera y otros oficiales acabarán los planes de organización y competición y prepararán los diferentes asuntos que son necesarios para rematar la competición y dirigirla con eficacia (p.ej. horarios o itinerarios, distribución de oficiales, instrucciones y recorridos, listas de equipos, planes de comunicación, etc.).
10. Normalmente en la semana previa a la competición, la documentación se envía a los participantes (así como posteriores Reglamentaciones – aprobadas por la ADN, una Guía de la competición, Lista de Inscritos, etc.).

11. Se recibe de la ADN el Permiso de Organización y cualquier otro documento importante que haya sido solicitado cumplimentar por la ADN.
12. Empieza la competición y el comité organizador pone en marcha sus planes de operaciones.
13. Después de la competición, los resultados (si no se terminaron en la competición) se publican y se envían a los participantes, que normalmente tienen un cierto tiempo para realizar consultas, y presentar una reclamación si desean impugnar la legalidad de los resultados.
14. Cuando hayan terminado los resultados (o según las instrucciones de la ADN), los informes pertinentes de la prueba se ultimarán y se enviarán a la ADN, o al Comité/Comisión de la disciplina en cuestión, para su revisión.
15. El organizador debe convocar, poco después de la competición, una reunión de análisis, para asegurarse que se han seguido todos los procedimientos importantes y que cualquier asunto de trascendencia en la dirección de una competición se ha anotado y tenido en cuenta para la próxima competición.

6: GESTIÓN BÁSICA DE UNA COMPETICIÓN

Una vez que ha comenzado la competición, es muy importante la buena coordinación y comunicación entre los oficiales. Un sistema de comunicaciones fiable es importante y que todo el mundo implicado tenga un conocimiento claro de los procedimientos a seguir, especialmente cuando las cosas van mal. Los oficiales deben ser instruidos para que puedan tomar las acciones apropiadas en su área de responsabilidad, o saber a quien tienen que dirigir el asunto.

Una instrucción efectiva debe incluir una descripción y/o identificación de:

- las responsabilidades de los diferentes oficiales;
- el sistema de comunicaciones entre los diferentes oficiales y comisarios y los servicios de emergencias (p.ej. radio, teléfonos, luces y señales de banderas). En las grandes instalaciones permanentes, un sistema de circuito cerrado de televisión puede ser útil para obtener información;
- los procedimientos para controlar la competición, en particular para dar la salida o parar a los participantes y para tratar los accidentes u otros incidentes peligrosos y las evacuaciones;
- el sistema para actuar cuando los vehículos de los participantes abandonen o bloqueen el recorrido;
- asegurarse que los participantes comprenden las diferentes banderas, semáforos y cualquier otra señal o indicación que se vaya a utilizar;
- el programa y el tipo de competiciones. Pueden ser necesarios diferentes dispositivos de seguridad para diferentes clases de participantes o de tipos de vehículos y condiciones de competición (p.ej. para pilotos junior o senior); y
- el sistema de vigilancia para la seguridad de los espectadores.

Antes de que empiece una competición, oficiales idóneos con experiencia deben inspeccionar la pista o el recorrido y asegurarse que todas las barreras y protecciones están en perfectas condiciones de seguridad. Los oficiales también deben comprobar que los espectadores no se encuentran en lugares peligrosos, y que todos los oficiales, comisarios, personal de intervención, bomberos y personal de rescate están en sus puestos y funcionan los sistemas de comunicación.

Si estamos planeando una competición importante, existe la necesidad de vigilar y controlar al público (p.ej. se pueden utilizar oficiales de gestión de espectadores para verificar que las barreras están colocadas y que no hay congestión de público). Estos oficiales también necesitan comunicarse con los espectadores, especialmente si hay un incidente de importancia o una emergencia. Si se usa un sistema de altavoces, es importante que pueda ser escuchado y entendido por todos los espectadores.

Uno de los aspectos más importantes de la organización de competiciones es la estructura de dirección del comité organizador. El tamaño del comité depende del tamaño, naturaleza y el nivel de una competición.

Es importante señalar que, debido a su importante papel en asegurar la deportividad y la seguridad de la competición, los oficiales no están autorizados a competir en ningún evento en el que estén actuando.

Los siguientes oficiales son normalmente necesarios para dirigir un evento. Este es un breve resumen de los oficiales necesarios para desarrollar una competición y sus cometidos y responsabilidades. No son necesarios todos los tipos de oficiales para cada tipo de competición, y además varios cometidos pueden ser agrupados:

- Comisarios Deportivos (nombrados/aprobados por la ADN y/o por la FIA)
- Director de Carrera/Director de Prueba/Director de Rally/ Director de Carretera
- Secretario de la Prueba/ Secretaría de Inscripciones
- Cronometradores /Oficiales de Resultados
- Comisarios Técnicos
- Comisarios de Boxes
- Comisarios de Pista/Comisarios de Tramo/Controladores
- Comisarios de Banderas
- Jueces de Hechos (p.ej. Jueces de Salida/Llegada)
- Comisarios de Handicap
- Controladores de Público

7: DIRECCIÓN DE UN EVENTO EN CIRCUITO

Preparar un evento deportivo automovilístico es una gran tarea e implica una cantidad importante de material humano, equipo y recursos económicos.

CONSIDERACIONES DE PLANEAMIENTO

El Comité Organizador, normalmente, está compuesto por el Director de Carrera, el Secretario de la Prueba y representantes del Promotor, y planifica el evento. Este comité es responsable de la prueba al completo – el planeamiento, la organización deportiva de la competición y la vigilancia del cumplimiento del Reglamento Particular. Según el CDI, debe haber un mínimo de tres personas en el Comité Organizador y, para que una competición se desarrolle de forma eficaz, es importante que éstas personas trabajen conjuntamente de forma efectiva.

En el planeamiento de la competición, el Comité puede decidir la creación de otros comités/grupos que ayuden a dividir las tareas en un mayor número de personas. Estos comités pueden incluir:

- un comité técnico, que incluya a los Organizadores, el Promotor y los técnicos del circuito/instalación. Los planeamientos claves a considerar por un comité de ésta área incluyen:
 - todos los aspectos de seguridad del circuito/instalación;
 - sistemas de comunicaciones;
 - vehículos de servicio y tripulaciones (logística de competición); y
 - organización de la competición y procedimientos.
- Puede ser necesario un Comité de Policía y Servicios de Emergencia en competiciones de importancia, con expectativas de muchos participantes y espectadores. Este tipo de comité está compuesto normalmente por los Organizadores, Promotor y representantes de los diferentes Servicios de Emergencias (Policía, Ambulancias, Protección Civil, Bomberos, etc.). Los planeamientos de emergencias deben tener en cuenta:
 - reacciones a las emergencias en pista (todas las acciones en pista deben estar coordinadas a través del Control de Carrera);
 - reacciones a emergencias fuera de pista;
 - cumplimiento mínimo de los reglamentos deportivos (p.ej. Anexo H del CDI de la FIA, ADN y requisitos civiles legales);
 - un Plan para Incidentes Críticos;
 - definición clara de cometidos y responsabilidades de las diferentes partes implicadas en un incidente en competición;
 - los diferentes tipos de incidentes y el impacto de los mismos en la dirección de la competición.
- Un Grupo de Planificación es un comité que merece la pena crear, y generalmente está compuesto por el Secretario de la Prueba y los Gerentes/Jefes de las diferentes divisiones tales como oficiales, equipamiento, logística. Este grupo debe centrar su planificación en:
 - Oficiales – número, control, formación, control de asistencia, comidas, transporte alrededor del circuito, etc.;
 - Horario – incluyendo el establecimiento de un “Minuto a Minuto” de las competiciones;
 - Equipamiento – incluyendo necesidades, adquisición y distribución;
 - Logística – todos los aspectos relacionados con lo necesario para dirigir el evento;
 - Administración General; y
 - Organización del Podium.

Instalación

Una ADN puede otorgar una licencia nacional a un circuito y establecer una serie de reglas específicas para el circuito que organizadores y participantes se espera que deban conocer y respetar. La ADN puede detallar los requerimientos de seguridad que deben cumplir el promotor/organizador de la competición en la licencia de pista o en el permiso de organización de la prueba.

Competiciones

Al planear la organización de una competición el organizador (o el club) deben considerar la posibilidad de unir sus fuerzas con otro organizador (o club) para atraer el mayor número de participantes o para hacer más viable la competición.

Horario – Minuto a Minuto

Un exhaustivo documento llamado “Minuto a Minuto” es una parte vital de la organización de una competición compleja ya que enumera cada actuación, tanto dentro como fuera del circuito, proporcionando una guía ‘minuto a minuto’ para los oficiales que dirigen la competición. Normalmente se fabrica en un formato cómodo y portátil y se usa por todos los oficiales. Registra el ‘cuando’, ‘que’, ‘quién’ y ‘dónde’ de todas las actuaciones asociadas con el evento y es esencial para la dirección del evento, de acuerdo con el horario preestablecido.

Reglamentos

Habiendo decidido la competición que vaya a tener lugar, es necesario preparar el Reglamento Particular estableciendo todos los detalles del evento, incluyendo los vehículos admitidos. Unido al Reglamento Particular está la Hoja de Inscripción que, una vez firmada por el competidor, significa un acuerdo formal con el organizador aceptando las particularidades de la competición.

Oficiales

Es necesario determinar el número de oficiales. Para una gran competición serán necesarias muchas personas al cargo de diferentes áreas, todos informando a la Dirección de Carrera. No obstante, para competiciones más pequeñas puede no haber necesidad, o disponibilidad, de tantos oficiales, y los cometidos pueden generalmente repartirse entre un reducido número de oficiales asumiendo múltiples tareas. Los grupos de oficiales principales pueden ser los siguientes:

- Dirección y Control del Evento
 - Comisarios Deportivos
 - Director de Prueba/Director de Competición
 - Director de Carrera
 - Oficial Jefe de Seguridad
 - Oficial Jefe Médico
 - Jefe de Comunicaciones
 - Secretario de la Prueba
 - Jefe de Puesto/Jefe de Tramo
- Desarrollo del Evento
 - Jefe de Comisarios
 - Comisarios (Pista, Banderas, Paddock, Parrillas, Boxes)
 - Conductor (Coche de Seguridad, Coche ‘O’, Coche Médico, Vehículos de Servicio)
 - Comisario Técnico
 - Cronometrador
- Dirección de Emergencias
 - Coordinador de Emergencias

- Oficial Médico
- Diplomado de Enfermería/Asistente Sanitario
- Bombero
- Comisario de Extracción
- Comisario de Rescate
- Delegados FIA/ADN
 - Delegado de Seguridad
 - Delegado Médico
 - Delegado Técnico
 - Delegado de Prensa
- Otros
 - Juez de Hechos
 - Observador
 - Oficial de Relaciones con los Participantes
 - Oficial de Medio Ambiente
 - Inspector del Circuito/Recorrido

Director de Carrera

El Control de Carrera o Centro de Mando está compuesto por Oficiales de Carrera de Alto Nivel y es el centro neurálgico de las comunicaciones, el mando y el control de todas las actividades durante la competición. Es la base desde dónde opera el Director de Carrera, y dónde él, y sus Adjuntos o Asistentes, estarán disponibles en todo momento durante el transcurso de la competición. Otros Controles de Carrera/Centros de Mando pueden también incluir la presencia del Jefe de Comunicaciones, Jefe Observador, Oficial Jefe Médico, Controlador de Emergencias y sus adjuntos.

El Director de Carrera es el oficial deportivo de máximo nivel y su cometido principal es el control de toda la competición y otras actividades en las que la seguridad y el funcionamiento pueden estar afectados o perjudicados, de acuerdo con los reglamentos y el horario establecido para el Evento. La totalidad del resto de los oficiales son responsables ante el Director de Carrera, con relación al desempeño de sus actividades en la competición.

El Director de Carrera tiene un Director Adjunto de Carrera y Asistentes de Dirección de Carrera que le ayudan en el desempeño de sus obligaciones, incluyendo la dirección de Carreras Soporte, en caso necesario. El Director de Carrera, los Adjuntos y los Asistentes trabajan desde el Control de Carrera/Centro de Mando.

Secretaría del Evento

El Equipo de Administración del Evento comprende los asistentes del Secretario del Evento, y cualquier otros específicamente envueltos en la administración de la competición y su organización.

El Secretario de la Prueba es el oficial administrativo principal y es responsable de la organización deportiva del Evento, y de todas las comunicaciones y anuncios necesarios en conexión con el mismo. En pocas palabras, el Secretario de la Prueba es responsable del planeamiento y organi-

zación del Evento, y el Director de Carrera es responsable del desarrollo y dirección de todas las actividades de competición.

El Secretario de la Prueba está asistido por un Secretario Adjunto, y de un número de Secretarios Asistentes, cada uno con obligaciones específicas delegadas tales como: administración de la competición, organización de oficiales, equipamientos y suministros, y temas de soporte.

Comisarios

Los oficiales que trabajan en las operaciones de pista del Evento están divididos en un número determinado de equipos, cada uno de ellos con un papel importante que desarrollar y con su propia jerarquía de autoridad dentro del equipo.

El Comisario Jefe es responsable de todos los comisarios de pista/recorrido, y puede tener la responsabilidad de la correcta ubicación de los oficiales a lo largo de la pista/recorrido, o dividir el recorrido en varios 'equipos'. El Comisario Jefe es el responsable directo de varias personas en diferentes cometidos, asignación de equipamientos y relaciones entre los equipos. Además, también asesora y asiste a otros Oficiales Superiores con otras tareas principales. Cada uno de los equipos bajo la jurisdicción del Comisario Jefe tendrá también su propio jefe que se concentrará en sus necesidades o cometidos específicos. Esto puede incluir el Comisario Jefe de Banderas (para Pruebas en Circuito) – responsable ante el Director de Carrera de señalar con banderas o semáforos a los participantes, y ante el Comisario Jefe del comportamiento general y el trabajo del equipo. Puede haber también un Comisario Jefe de Carrera trabajando estrechamente con el Comisario Jefe para asegurarse que los comisarios de pista/recorrido trabajan todos juntos en la misma dirección.

Otros Oficiales Principales

Otros Oficiales Principales pueden incluir:

- Jefe de Cronometraje – responsable del establecimiento de los resultados en todas las sesiones en pista;
- Oficial de Relaciones con los Participantes – enlace entre los participantes y otros oficiales;
- Comisario Jefe de Pit Lane – encargado del Pit Lane y la Salida y Entrada de Boxes;
- Jefe de Parrillas/Comisario de Salida – encargado de formar la parrilla de las carreras, o de la salida de los vehículos a la hora establecida;
- Comisario Jefe de Bomberos – responsabilidad general sobre los equipos de Bomberos;
- Comisario Jefe de Paddock de Carreras de Soporte – encargado de la dirección del Paddock/Área de Carreras de Soporte;
- Jefe de Comisarios Técnicos – responsable de la verificación de los vehículos de competición;
- Jefe de Vehículos de Recuperación – encargado de todos los vehículos de recuperación – grúas y plataformas;
- Oficiales de Dirección de Carrera/Centro de Mando – manejando todos los canales de radio del centro de control y enviando mensajes e informes de y al Director de Carrera.

Comisarios

El deporte del automóvil trata de la competición en cualesquiera que sean las condiciones existentes en ése momento. La competición raramente se detiene por razones de climatología extrema o adversa y, por tanto, los oficiales deben estar preparados para continuar su trabajo a pesar de las condiciones. Los oficiales deben asegurarse de que están preparados para las peores condiciones climatológicas.

Aunque los Organizadores tienen el deber de cuidar a todos aquellos involucrados en las competencias automovilísticas, debe admitirse que los Comisarios están allí por deseo propio y deben ser absolutamente responsables de su bienestar y del de aquellos que les rodean. Su preocupación principal debe ser protegerse a sí mismos del riesgo y del peligro, después de sus compañeros comisarios, luego de los pilotos y otros en dificultades. También deben tener en consideración su confort, ya que trabajan largo tiempo en cualquier condición al borde de la pista y al mismo tiempo mantener total concentración en todo momento. En definitiva, el sentido común es la mejor protección y debe utilizarse en todo momento.

Equipamiento Personal

Parte del equipamiento (monos de trabajo o camisas y gorras/cascos) puede ser entregado por los Organizadores, y los comisarios son responsables de contar con cualquier otra prenda que necesiten para su confort y seguridad. Los siguientes artículos son necesarios generalmente y se recomiendan.

Ropa

- Siempre que sea posible, llevar fibras naturales (algodón o lana), especialmente cerca de la piel. Las fibras artificiales pueden deshacerse con las llamas, incluso bajo la protección de monos, produciendo graves quemaduras. Los colores no deben confundirse con las banderas u otras señales de información – no deben ser amarillo chillón, rojo o verde. Naranja o blanco es lo ideal.
- Una gorra o sombrero ligero para proteger de las quemaduras de sol o insolaciones en tiempo caluroso. Una visera puede ser suministrada por los organizadores para todos los oficiales.
- Camisa de manga larga y pantalones largos para protección solar si la tarea es al exterior y no se lleva mono de trabajo. Se deben suministrar camisas a los Oficiales Principales y a otros oficiales que se encuentren en lugares importantes de la competición.

Trabajando en Tiempo Caluroso

Los Oficiales, especialmente aquellos que están a pie de pista, están expuestos a menudo a golpes de calor o insolaciones, no sólo por la temperatura del día, sino por factores como:

- duración de la exposición;
- intensidad del sol (Índice de Ultra Violeta);
- esfuerzo físico necesario para su tarea.

Durante el tiempo caluroso, los oficiales deben estar pendientes de los otros para detectar cualquier signo de insolación. Los Comisarios pueden rápidamente encontrarse en peligro en lo que se refiere a la salud, y así convertirse en un peligro, para otros comisarios y participantes, como para sí mismos.

Las siguientes indicaciones pueden ayudar a reducir el comienzo y los efectos de las insolaciones:

- disposición de momentos de descanso, en cualquier clase de sombra cuando sea posible;
- suministro adecuado de agua potable fresca, antes, durante y después de la competición;
- suministro de sombrillas en una serie de puestos;
- equipo de protección personal adecuado, p. ej. llevar gorra o sombrero en todo momento, viseras para el sol, gafas de sol;
- rotación de oficiales, por ejemplo, intercambiando tareas en determinados puntos, cuando sea posible y práctico, sin originar trastornos en la competición;

- quitarse el equipo de protección personal (verdugos, ropa pesada de protección, etc.) en los momentos apropiados de la competición, como por ejemplo, entre carreras;
- llevar prendas sueltas puede ser beneficioso;
- si un oficial nota el comienzo de una insolación o ‘golpe de calor’ (o lo observa en otros) se le debe enviar en busca de asistencia médica.

Trabajando con Tiempo Húmedo y Frío

Cuando exista la posibilidad de tiempo húmedo en una competición, se deben tomar las siguientes consideraciones:

- cuando se prevea este tipo de clima, debe avisarse a los comisarios directamente para que puedan prepararse y puedan utilizar ropa impermeable y proteger el equipamiento y sus pertenencias en el terreno;
- todos los comisarios deben controlar a sus compañeros e informar de los problemas, o buscar la opinión de los miembros médicos del equipo;
- el Centro Médico y el Centro de Reunión de los Comisarios (cuando exista) deben estar preparados para la llegada de comisarios mojados, y debe organizarse el transporte, organizando un equipo de relevos desde el Centro de Reunión si el mal tiempo se agrava;
- proporcionar ropa seca adicional, como monos de trabajo para reponer la ropa húmeda;
- controlar el número de comisarios evacuados y asegurarse que los puestos se mantienen adecuadamente atendidos.

Código de Conducta

Los Comisarios tienen una gran responsabilidad en su tarea individual en las competiciones automovilísticas y se les supone que mantendrán un alto nivel de comportamiento y profesionalidad. Estos patrones de comportamiento ayudan a asegurarse que todo el mundo trabaja con el resto de forma fiable y de buena gana. En este punto, es importante que todos los comisarios acepten y cumplan con un Código de Conducta para todos los Comisarios y seguir de forma rigurosa las reglas básicas de todos los oficiales. Un ejemplo de Código de Conducta se muestra a continuación.

- *Mi intención es ayudar, y contribuir, a conseguir competiciones seguras, agradables y justas para todos los participantes (incluyendo los competidores, oficiales y espectadores). No haré nada que pueda comprometer esto, ni llevaré a cabo ninguna actividad que pueda llevar a la competición o al deporte al descrédito.*
- *Estoy en forma y suficientemente preparado para llevar a cabo la tarea que se me ha encomendado y si cambiaran mis circunstancias en cualquier momento notificaré a mi oficial superior inmediatamente.*
- *Tendré especial cuidado en mi propia seguridad y bienestar, y también me esforzaré en proteger a los otros de cualquier peligro o inconveniente al que pudieran estar expuestos.*
- *Informaré a las personas adecuadas, incluyendo mis oficiales superiores, de cualquier situación o práctica insegura que observe, para que los riesgos identificados puedan ser reducidos o eliminados. Permaneceré detrás de las barreras de protección en todo momento salvo que mis obligaciones específicas necesiten que actúe de otra manera y, en ese caso, sólo por el tiempo mínimo necesario para cumplir dicha obligación.*
- *Me relacionaré y trataré con todas las personas involucradas en la competición de forma*

igualitaria y limpiamente, y no participaré o toleraré el acoso de nadie por razón de género, edad, puesto, experiencia, lugar de origen, o por cualquier otra razón.

- Respetaré la cadena de autoridad establecida para el control de la competición y cumpliré con todas las instrucciones razonables que reciba de mis oficiales superiores. También respetaré, y haré cumplir, los reglamentos y las instrucciones aplicables a la competición según requiera mi cometido.
- Tendré disciplina personal asistiendo a las reuniones de información, ejercicios y actividades asociadas a la competición en los horarios establecidos.
- Me esforzaré, cuando exista la oportunidad, de aumentar mi conocimiento y comprensión de mis diferentes cometidos en el deporte automovilístico.

VEHICULOS UTILIZADOS EN EL EVENTO

Vehículos de Servicio

Vehículo de Seguridad (Safety Car)

En todos los eventos en circuito, existirá un vehículo de seguridad (Safety Car), conducido por un piloto experimentado y acompañado de un observador, que permanecerá en la Salida de Pit hasta que sea necesario. Este vehículo puede recibir la orden de entrar en pista en cualquier momento durante la competición para neutralizar cualquier incidente o circunstancia dónde la actividad de los vehículos de competición y los pilotos necesiten ser controlados.

Grúa para Parrilla

Es un vehículo grúa para despejar la zona de competición de vehículos inmovilizados.

Vehículos de Servicio

Debe haber una serie de vehículos disponibles para los Comisarios Principales del Recorrido y/o para el Director de Carrera y/o los Comisarios Deportivos. Normalmente, estos vehículos no circularán por la pista durante la competición.

Transporte de Equipamiento

Se trata de vehículos de transporte de equipo para la distribución y recogida del equipamiento en la pista/recorrido antes y después de las actividades de cada día. También estarán disponibles a lo largo del día para el transporte urgente de equipo, en caso de que sea necesario.

Vehículos de Respuesta de Emergencias

Cada vehículo de emergencia necesita estar en comunicación por radio con el Control de Carrera/Centro de Control y responderá a las emergencias únicamente cuando sea autorizado. La red de comunicaciones para Bomberos y Vehículos de Emergencias Médicas conectará a cada VIM y unidad de bomberos con Dirección de Carrera/Centro de Control, entre ellos, y con otro personal de emergencia y servicios en todo momento.

Vehículos de Respuesta Inmediata

Vehículo de Intervención Médica (VIM)

La tripulación de un VIM debe estar formada por un piloto de carreras experimentado en la utilización de los extintores que se llevan a bordo y un doctor, con vestimenta ignífuga, y un asistente médico que manejará la radio y puede actuar como ayudante del (de los) doctor(es) en caso necesario.

Equipo de Extricación

Este equipo está compuesto de un conductor cualificado y uno o más asistentes médicos que han recibido instrucción especial conjunta para formar una unidad específica de respuesta inmediata con el objetivo de retirar cualquier piloto herido de un vehículo cuando exista posibilidad de un daño vertebral.

Vehículos Anti Incendios y de Rescate

Los vehículos anti incendios y de rescate, del tamaño de furgonetas o pick up's, debe estar ubicados alrededor del circuito o del recorrido. Cada uno de ellos debe estar ocupado por un número específico de bomberos - comisarios y en contacto por radio con Dirección de Carrera/Centro de Control. Cada uno de ellos debe llevar una serie de extintores apropiados para su uso en pista.

Vehículos de Emergencia de Reserva

Grandes Unidades Anti Incendios – Bombas - Cisternas

Las grandes unidades anti incendios deben ser suministradas y manejadas por los bomberos locales para la protección de la propiedad privada en el entorno del circuito y como unidades de reserva de las unidades ligeras en pista. Alguna de ellas puede ser necesario colocarla de tal forma que puedan tener acceso a la pista en caso de necesidad.

Vehículos de Recuperación

Los vehículos de recuperación deben ser manejados por comisarios que estarán disponibles para limpiar la pista/recorrido de los vehículos averiados cuando sea necesario. Los vehículos de recuperación deben ser de una variedad de tipos – plataformas con rampas de bajo ángulo, camiones grúa y vehículos 4 x 4 con remolque de baja altura. Otros vehículos de emergencia pueden necesitarse para remolcar los vehículos de competición que no sean capaces de volver a boxes/paddock por sus propios medios.

Ambulancias

Las ambulancias deben estar colocadas alrededor del circuito/recorrido. En caso de heridos graves, pueden utilizarse para transportar los heridos al centro médico o al hospital. Deben llevar equipo de soporte y los oficiales necesarios de asistencia médica necesarios. Estas ambulancias se usan principalmente para el transporte de heridos, y normalmente, no acuden a ningún lugar de incidente salvo que se requiera su uso específico.

Helicóptero de Evacuación Médica

Aunque no estacionado en la pista, y no dedicado a la competición, un helicóptero de evacuación médica debe estar disponible en competiciones de alto nivel o de acceso difícil, y estará disponible para el transporte de heridos al hospital apropiado, en caso necesario.

ENLACE CON LA AUTORIDAD CIVIL

Las ADN's y los Promotores/Organizadores de una competición necesitan tener comunicación y conocer el papel de las autoridades civiles al dirigir un evento, particularmente en eventos de alto nivel que puedan atraer gran cantidad de público. Entre las autoridades civiles se incluyen departamentos como la policía, hospitales, bomberos y servicios de emergencia y protección civil.

DOCUMENTOS DE LA PRUEBA

Manual de Comisarios

Uno de los documentos clave que debe establecerse y entregarse a todos los comisarios, es el

Manual de Comisarios que, normalmente, es un compendio de toda la información importante relativa a la competición, incluyendo puntos clave, procedimientos de comisarios, jerarquía de la competición, etc.

Manual de Operaciones

Es un documento que contiene todo el planeamiento relacionado con la competición que ha debido ser elaborado y entregado a los Oficiales Principales. Este documento debe incluir:

- Plan Médico;
- Plan de Rescate;
- Plan de Despliegue de Equipos;
- Procedimientos en Incidentes Críticos; y
- Reglamentos de la Prueba.

Manual de Organización

Se trata de un documento que contiene toda la información organizativa esencial para una competición y debe redactarse para el uso de los gestores principales de la competición, incorporando los siguientes asuntos:

- lista de equipamientos;
- ubicación de los equipamientos;
- modo contacto de los Oficiales principales; y
- otros documentos de funcionamiento importantes.

8: DIRECCIÓN DE UNA COMPETICIÓN EN CARRETERA

La dirección de una competición en carretera puede ser una tarea compleja, particularmente porque cada competición tiene su propio carácter, no sólo por el tipo de competición sino con respecto al terreno en dónde se desarrolla. A continuación se describen, en términos muy amplios, los principios fundamentales de lo que se requiere para dirigir un rally.

Las ADN's necesitan establecer un organismo ("Comité de Rallys") que establezca y reglamente las políticas y prácticas para los diferentes tipos de competiciones de carretera para asegurar que cumplen con los requisitos establecidos, asegurándose que los organizadores no produzcan descrédito al deporte por un planeamiento inapropiado (p.ej. con velocidades por encima de los límites legales, compitiendo a través de zonas habitadas, colocación irresponsable de los controles, etc.).

Tipos de Rallys

Hay diferentes tipos de competiciones de carretera que van desde un rally/trial de carretera desarrollado en carreteras públicas abiertas al tráfico, a tramos cronometrados de rallys recorridos en terreno privado (p.ej: bosques) y/o carreteras públicas cerradas al tráfico.

Las competiciones de carretera comprenden la siguiente estructura:

- Sección de Competición _ una sección en la que las tripulaciones deben seguir un recorrido establecido y están sometidos a penalizaciones en tiempo; los diferentes tipos de sección son:
 - Sección de carretera: una sección competitiva definida sobre una carretera en el que el tiempo utilizado en exceso de un tiempo impartido, en incrementos no menores de un segundo, se aplica como penalización;
 - Sección de navegación: una sección competitiva donde las instrucciones del recorrido no están completamente definidas y en el que el tiempo utilizado en exceso de un tiempo impartido, en incrementos no menores de un segundo, se aplica como penalización;
 - Sección de velocidad media: una sección competitiva en la que la tripulación debe mantenerse dentro de una o unas velocidades medias a lo largo de un recorrido especificado;
 - Tramo cronometrado: una sección competitiva sobre un recorrido trazado dónde el tiempo empleado en recorrer la sección, cronometrado al segundo, se aplica como penalización;
 - Trial: una competición en la que el objetivo principal es comprobar las habilidades de navegación de la tripulación, consistiendo en secciones de enlace, secciones de navegación, secciones de velocidad media y/o secciones de carretera.
- Secciones de Transporte/Enlace/Turismo – una sección con dificultades mínimas de conducción y navegación cuyo objetivo es conducir los vehículos a la siguiente sección competitiva de forma no competitiva (p.ej: libertad de tiempo para atravesar un recorrido, navegación simple y explícita).

Planificación de una Competición

La planificación de una competición requiere comenzar mucho antes de la fecha prevista para la competición. Los diferentes permisos de las autoridades locales pueden llevar un tiempo considerable (p.ej: seis meses) desde la solicitud hasta la concesión.

Antes de ir mucho más allá en la planificación, es esencial conocer qué permisos son necesarios y tenerlos, al menos “en principio”, tan pronto como sea posible. En muchos países las autoridades a cargo de las carreteras son las que pueden dar el permiso; pueden necesitarse permisos de las autoridades forestales, propietarios del terreno, grupos medioambientales y, casi siempre, de la policía.

Para los tramos cronometrados de un rally, dónde se cortan las carreteras públicas, es necesario un ejercicio de relaciones públicas a lo largo del recorrido propuesto para avisar a los residentes, y otros usuarios de la carretera, del corte de la carretera. Este ejercicio hace falta hacerlo con suficiente antelación del planeamiento detallado para el caso de que hubiera suficientes objeciones y los planes no salieran adelante.

El planeamiento de una carrera necesita tener en cuenta el estilo de la competición, su longitud (en tiempo y en distancia) y la época del año (para tener en cuenta las horas de luz, y el potencial aumento de tráfico ‘civil’ que puede aumentar en época de vacaciones). Los aspectos a considerar en la planificación son:

- conseguir el permiso de utilización de las carreteras, particularmente si hay que cerrarlas al tráfico; grado de acceso a las carreteras que van a ser cerradas por el público;
- daños potenciales a la carretera debidos al paso de los vehículos, especialmente en condiciones de lluvias:

- la capacidad del recorrido de aguantar las inclemencias climatológicas para que el tramo no sea cancelado o retrasado, salvo que se den condiciones meteorológicas severas.
- la dureza, o facilidad, de las carreteras/pistas conservando el concepto de competición;
- localización de los controles de salida y llegada (acceso para oficiales, lejos del tráfico ‘civil’ denso o rápido; donde las tripulaciones puedan llegar en seguridad al control de llegada; donde funcionen las comunicaciones, etc.);
- zonas de repostaje (teniendo en cuenta la autonomía de los vehículos, la seguridad del repostaje, acceso de las personas que lo realicen);
- descansos (suministro apropiado de refrigerios a muchas personas en un tiempo relativamente corto);
- comunicaciones efectivas para el control de la competición y para las emergencias médicas; y
- número de oficiales/comisarios necesarios para organizar la competición, y, muy importante, su disponibilidad.

Oficiales de Competición – todas las competiciones

Todos los rallys tienen numerosas tareas que deben realizarse, y el tamaño del equipo que asuma esas tareas, depende del tamaño y la naturaleza de la competición que vaya a ser organizada. Un rally importante necesitará los siguientes oficiales clave:

Director de Carrera/Director

El Director de Carrera es la máxima autoridad sobre toda la competición y tiene la responsabilidad de asegurar el cumplimiento de los reglamentos aplicables y la dirección de la competición.

Secretaría del Evento

Responsable del papeleo general y de la gestión administrativa de la competición, además elaborará la mayoría de la documentación necesaria para la competición.

Secretaría de Inscripciones

Si no se ocupa la Secretaría del Evento, este cometido tiene que recibir y procesar las inscripciones, y organizar la documentación previa que sea necesaria para asegurar que todo está en orden para que los competidores puedan participar (p.ej: licencias y permisos de conducción de los pilotos, firmas para los seguros, etc.).

Jefe de Comisarios Técnicos

Los Comisarios Técnicos son responsables de la verificación de los vehículos de competición para asegurarse que cumplen con los reglamentos técnico y de seguridad aplicables a la competición.

Jefe de Clasificaciones/Responsable de Resultados

Calcular la clasificación de una competición y establecer los resultados, puede ser una tarea compleja dadas las diversas penalizaciones que pueden aplicarse, así como la amplia variedad de categorías y clases, tanto de participantes como de vehículos, que pueden participar en una competición. El Jefe de Clasificaciones o Responsable de Resultados debe estar muy familiarizado con los reglamentos y la aplicación de los fundamentos del cálculo de resultados.

Comisarios

Para una competición de carretera se necesitan un gran número de comisarios, principalmente para:

- realizar la salida y la llegada de las secciones/tramos de la competición, registrar el tiempo de salida y llegada de los participantes, y su dirección de entrada. Normalmente al menos son necesarias tres personas en cada control de salida y llegada;
- cierres de carretera; y
- zonas de público y espectadores.

Comisarios Deportivos

Los Comisarios Deportivos son designados por la ADN, y/o por la FIA, y actúan como observadores imparciales para garantizar que la competición se desarrolla de acuerdo con los reglamentos publicados para la competición, y para proporcionar un sistema jurídico, en el caso de que haya que tomar alguna decisión o se presenta alguna reclamación por los participantes.

Oficiales de Competición – tramos cronometrados de rallys

Los Tramos Cronometrados de Rallys, donde prevalece la habilidad en la conducción y el control del vehículo a altas velocidades de los competidores frente a la navegación en carretera, están cerrados a la circulación y el cronometraje es al segundo (normalmente). Estos rallys necesitan unos oficiales extra importantes:

Oficial Jefe de Seguridad

El Oficial Jefe de Seguridad es responsable de todos los aspectos relacionados con la seguridad en los tramos cronometrados, y elabora un manual de seguridad, y se asegura de que se cumple, en el transcurso de la competición.

Jefe de Tramo

El Jefe de Tramo, que está posicionado en la salida del tramo, es el responsable del montaje completo y del desarrollo del tramo cronometrado; él/ella estará en contacto por radio con la llegada del tramo y con el centro de control del rally.

Jefe de Comunicaciones

Los tramos cronometrados necesitan una red de radio para controlar el paso de los participantes, y para solucionar cualquier incidente que suceda en el tramo. Todas las salidas y llegadas del tramo (cualquier punto de transmisión de mensajes de seguridad dentro del tramo, así como las zonas definidas para los espectadores) deben estar comunicadas por radio con el centro de control.

CAPÍTULO DOS: ORGANIZACIÓN DE COMPETICIONES

SECCIÓN 3: GESTIÓN DE VOLUNTARIOS Y RECONOCIMIENTO

LISTA DE CONTENIDOS

1:	PREÁMBULO	135
2:	VOLUNTARIOS	136
3:	DERECHOS Y RESPONSABILIDADES DE LOS VOLUNTARIOS	137
4:	GESTIÓN DE LOS VOLUNTARIOS	139
5:	RECLUTAMIENTO DE VOLUNTARIOS	140
6:	PROGRAMAS DE INICIACIÓN	142
7:	FIDELIZACIÓN DE VOLUNTARIOS	143
8:	RECONOCIMIENTO Y RECOMPENSAS A VOLUNTARIOS	145
9:	ESTÍMULO PARA PARTICIPACIÓN EN ACTIVIDADES	147
10:	GESTIÓN DE CONFLICTOS/TENSIONES	147
11:	TRATO CON VOLUNTARIOS DIFÍCILES	149

1: PREÁMBULO

El papel de los voluntarios en el deporte del automóvil es una parte integral de la viabilidad del deporte. Existen muchas consideraciones y estrategias que necesitan utilizarse para atraer, gestionar, formar, retener, reconocer y premiar a los voluntarios. Por lo tanto, esta Sección, antes que dar una breve perspectiva de la Gestión de Voluntarios y su Reconocimiento, se extiende largamente en las cuestiones relacionadas con éste asunto.

Los oficiales voluntarios son una parte vital del deporte del automóvil y sin ellos el deporte no funcionaría. Los oficiales aseguran que las competiciones se desarrollan con seguridad y deportividad y que se cumplen las normas y reglamentos. Cualquier competición automovilística necesita una serie de oficiales, con diferentes conocimientos, para llevar a cabo una amplia serie de tareas. Competiciones, como un Gran Premio, pueden necesitar más de 1.000 oficiales, mientras que un evento de club o una subida de montaña pueden necesitar sólo unos pocos.

Cualquier persona, con un interés general en el deporte del automóvil, puede llegar a ser oficial voluntario. Para algunos puestos y actividades, puede ser aplicable una restricción de edad mínima y también puede haber requisitos de supervisión para diferentes niveles de oficiales.

Debido al peligro potencial que existe en el entorno de las competiciones automovilísticas, es importante que los nuevos oficiales aprendan en presencia directa de un oficial experto. Según vayan ganando experiencia y empiecen a asumir más responsabilidades, los oficiales deben tener la oportunidad de aplicar sus conocimientos a competiciones automovilísticas más complejas, así como a otras áreas de actuación si así lo desean.

La ADN debe poner en marcha un procedimiento de registro de los oficiales y un esquema de niveles de cualificación (ver Capítulo Tres – Sección 2) diseñado para definir una estructura clara dentro del deporte y, para aquellos que deseen hacerlo, crear un camino de progresión que reconozca la experiencia obtenida. Teniendo dicho sistema de registro y el esquema de progresión se reconoce el compromiso de los voluntarios con el deporte del automóvil y pueden, potencialmente, quedar unidos a los beneficios de pertenecer a la ADN.

Para ayudar a las ADN's en éste reto, la Comisión de Voluntarios y Oficiales de la FIA está trabajando en varios proyectos que se espera lanzar en el año 2015:

- La creación de un nuevo anexo al Código Deportivo Internacional – Anexo V – que incluirá toda la información relativa a los voluntarios y oficiales, en particular definiciones, licencias y deberes y derechos de los voluntarios y oficiales.
- La creación de una licencia FIA internacional para todos los oficiales nombrados por la FIA para un evento – con el objetivo principal de crear una continuidad con el sistema de licencias de la ADN – y que idealmente fuera similar entre un país y otro – y el sistema de licencias FIA (ver Capítulo Tres – Sección 2).
- La creación de una página web en la que todos los oficiales tuvieran la oportunidad de crear su perfil y comunicarse con otros oficiales. El objetivo más generalizado es crear una página web para las ADN's para que ellas pudieran gestionar sus oficiales. Cada ADN gestionaría su página específica, que sería accesible a todos. Esta página general también incluirá una sección FIA para gestionar los oficiales FIA. El acceso a la información de los oficiales (personal y deportiva) y el trabajo en red estará claramente regulado.

Necesidad de voluntarios

Una captación continuada de voluntarios es una tarea común a todas las competiciones automovilísticas y a los clubs. Aparte de una pequeña serie de áreas, una escasez de voluntarios afecta a todos los aspectos relacionados con un funcionamiento eficaz de un club y sus actividades, tanto competitivas como sociales. En algunos casos, como en los rallies que necesitan un gran número de oficiales si se cierran las carreteras al tráfico, una escasez de voluntarios puede ocasionar que la organización de una competición no sea viable.

Sin el esfuerzo de los voluntarios una gran mayoría de las competiciones de los clubs (tanto sociales como deportivas) simplemente no podrían organizarse. Además, es posible que los clubs sin un sistema de voluntarios fuerte podrían incluso dejar de existir, ya que los voluntarios a menudo forman parte de los diferentes comités que gestionan el club y sus competiciones.

Requisitos de los Voluntarios

El voluntariado no es algo espontáneo. La iniciación y el mantenimiento de los voluntarios necesita ser coordinado si los clubs han de ser eficaces en el logro de sus objetivos y los voluntarios tienen que estar satisfechos de ver que su tiempo y su esfuerzo ha hecho la diferencia.

Los voluntarios que se integran en un club o competición tienen diferentes necesidades y expectativas. También son diferentes en sus antecedentes, conocimientos, experiencia e intereses. Su motivación, implicación y compromiso con el club también pueden variar enormemente, así como su tiempo y disponibilidad, e incluso los beneficios que ellos esperan de su experiencia de voluntariado.

Gestión del Voluntariado

La gestión del voluntariado trata con una serie de asuntos complejos – desde desarrollar las condiciones de trabajo de los voluntarios de forma apropiada, al reclutamiento, la iniciación, la formación y la supervisión de los voluntarios, y el establecer el reconocimiento y los premios. Sin un liderazgo de éxito las personas tienden a la falta de iniciativa, inseguros de su papel, inseguros de que sean realmente necesarios, y, como resultado, pueden fallar en su compromiso.

La página web que será puesta en marcha por la FIA (ver el Preámbulo) ayudará a las ADN's en asumir ése reto.

Los Voluntarios en el club

La mayoría de las actividades a nivel de club descansan totalmente en los voluntarios para llevar a cabo todas las actividades necesarias para el deporte del automóvil y para la administración general del club – desde el Presidente a los oficiales que ayudan en una competición. El Comité que dirige el club normalmente está compuesto de voluntarios; el resto de los comités del club (p.ej. comité de financiación, comité económico, etc.) también está compuesto de voluntarios; normalmente las competiciones están planificadas y dirigidas por los voluntarios.

En algunos casos los voluntarios reciben únicamente la compensación de sus gastos por su dedicación y esfuerzos. En muchos casos, no obstante, los voluntarios no reciben ningún pago por su ayuda, a menudo ofreciendo sus esfuerzos únicamente por el respeto, consideración y el beneficio

de su club. Estos actos desinteresados son vitales para el desarrollo del deporte automovilístico, y necesitan ser reconocidos por los clubs y ADN's para continuar animando a aquellas personas que quieran ser voluntarios.

Motivación

El “trabajo” en sí mismo no es a menudo la razón por la que los voluntarios dan un paso al frente. Muchos voluntarios asumen cualquier tarea que se les encomiende. La razón predominante para ser voluntario es ayudar a los demás, estar con la familia o los amigos, o hacer algo útil, normalmente en las áreas de su interés. El beneficio más apreciado del voluntariado es la satisfacción personal y el contacto social.

La oportunidad para voluntarios y oficiales de crear su perfil en una página web dedicada a ellos (ver Preámbulo) y comunicarse a través de la página web con oficiales de su país y del extranjero ayudará a mejorar los niveles de motivación y crear un “espíritu de familia”.

Hincapié en las oportunidades

La motivación de las personas para ser voluntarios normalmente está fuera del control de los clubs. Para reclutar voluntarios de manera eficaz, los clubs necesitan hacer hincapié en las oportunidades que el voluntariado proporciona para el contacto social y por hacer algo que valga la pena. Los clubs deben tener ésto en cuenta cuando diseñen sus planes de reclutamiento.

Reclutamiento de Voluntarios

Los voluntarios reclutados por primera vez se integran en el club, principalmente, a través del contacto personal con los voluntarios actuales, tanto si son amigos, familiares o personas ya pertenecientes al club.

Son pocos los voluntarios que se reclutan a través de anuncios o publicidad. Claramente, las personas necesitan que se les pida que sean voluntarios, si un club quiere tener éxito en el reclutamiento de voluntarios, ya que poca gente acude a los clubs buscando trabajo voluntario. La mayoría de las personas se unen a los clubs para participar en competiciones y, en los primeros momentos de su pertenencia al club, pueden no estar interesados en el voluntariado. Una vez más, los planes de reclutamiento necesitan tener ésto en cuenta.

3: DERECHOS Y RESPONSABILIDADES DE LOS VOLUNTARIOS

Conciencia de los derechos y responsabilidades

Es importante que los clubs y los voluntarios, al asumir una tarea, sean conscientes de los derechos individuales de los voluntarios, y de sus responsabilidades. Los voluntarios necesitan ser apoyados, particularmente en sus primeras actuaciones o cuando asumen una tarea más importante o más compleja. Proporcionar apoyo a los voluntarios se consigue con mayor facilidad si todos los implicados tienen una comprensión clara de sus derechos y responsabilidades.

Legislación civil

La legislación civil de un país puede considerar que los voluntarios tienen los mismos derechos que

los “empleados”. Por tanto, el club y los titulares de cargos figuran como “empleados” y son responsables, a los ojos de la ley, de asegurar que cada “empleado” tiene garantizado un lugar de trabajo seguro.

Derechos de los Voluntarios

Los derechos de los voluntarios incluyen:

- recibir una adecuada introducción al club y sus actividades;
- entender la(s) tarea(s) y las expectativas;
- encomendarle una tarea que se acomode a sus preferencias, motivación, habilidades, experiencia y conocimientos;
- recibir formación y entrenamiento o indicaciones de como realizar sus tareas;
- saber a quién debe informar y como contactarle;
- recibir orientación y supervisión adecuadas;
- recibir protección, seguridad, y cobertura de seguro cuando desempeñe sus funciones;
- estar involucrado en las decisiones que afecten a sus áreas de responsabilidad;
- ser escuchado en sus quejas y protestas;
- ser reconocido por su contribución en tiempo, experiencia, ideas y habilidades;
- capacidad de decir ‘no’ – los voluntarios no deben ser obligados a hacer tareas en contra de sus deseos o para las que no se consideren cualificados;
- capacidad para dimitir de su puesto; y
- operar en un entorno que sea incluyente, libre de acoso, intimidación y discriminación.

Responsabilidades de los Voluntarios

Las responsabilidades de los voluntarios incluyen:

- asegurarse que tienen el tiempo necesario para asumir un puesto de voluntario;
- trabajar dentro de las políticas y normas del club o de las competiciones;
- ser serio y digno de confianza;
- trabajar el tiempo y para las tareas acordadas, independientemente de las condiciones (p.ej: inclemencias climatológicas);
- informar a la persona responsable cuando no esté disponible después de haberse comprometido;
- asistir a las sesiones de orientación y formación;
- seguir las instrucciones dadas por sus supervisores;
- ser un miembro del equipo y ser considerado con las opiniones de otros voluntarios;
- identificar sus limitaciones y expectativas;
- ser capaz de rendir cuentas y aceptar la crítica constructiva;

- mantener un entorno de trabajo seguro y saludable que esté libre de acoso, intimidación y discriminación; y
- cumplir con las políticas del club, reglamentos y normas.

4: GESTIÓN DE LOS VOLUNTARIOS

Liderazgo/Buenas Prácticas

Un liderazgo de calidad es clave para el éxito

La calidad del liderazgo es clave para el éxito de la dirección de voluntarios en un club. Esto comienza en el Comité del Club, dirigido por el Presidente. Sin un liderazgo acertado, las personas tienden a perder la iniciativa, estar inseguros de su papel y pierden capacidad de comprometerse. Dado que un club depende enteramente de los voluntarios, necesita que ellos tomen parte activa en el futuro del club y en sus tareas específicas dentro del mismo. Un liderazgo eficaz facilita el desarrollo de un entorno motivador para conseguir altos niveles de desempeño, y voluntarios satisfechos.

Buenas prácticas

La esencia misma de una buena práctica en la dirección de voluntarios es que los voluntarios sean dirigidos de forma que les haga sentirse valorados y formando parte del club o de la actividad organizada por el club. Los voluntarios que perciban que han sido adecuadamente premiados y reconocidos, y se sientan respetados, es más probable que vuelvan a colaborar.

Muchos clubs argumentan que es difícil reclutar y retener a los voluntarios y a veces dan la impresión de que el problema es de alguna manera de los voluntarios. Estos clubs deben examinar su forma de gestionar los voluntarios para determinar hasta que punto hacen a los voluntarios sentirse valorados y una parte bien considerada de la organización.

Enfoques específicos para un Club

No están establecidas una serie de prácticas de gestión que garanticen una respuesta positiva de los voluntarios. Existen diferentes formas de enfoque que sirven para las circunstancias particulares de cada club. Sin embargo, el principio fundamental es invariablemente el mismo – voluntarios motivados y comprometidos son una baza vital para el éxito de un club.

Coordinador de Voluntarios

Nombramiento del Coordinador de Voluntarios

Algunos clubs pueden incluir un Coordinador de Voluntarios en su Comité de dirección. Esta inclusión asegurará que el Coordinador es perfecto conocedor de la política del club, sus ideas e intereses, de forma que se pueda buscar a los voluntarios apropiados para llevar adelante el trabajo y/o las tareas que cumplan esas políticas, ideas e intereses. Esta postura es tanto más válida para clubs que necesiten un importante número de voluntarios para actuar en sus competiciones deportivas.

Los clubs también pueden conseguir atraer suficientes, y suficientemente entrenados, voluntarios nombrando un Coordinador de Voluntarios. El Coordinador de Voluntarios no es necesariamente un miembro del club, pero puede ser alguien que asuma el papel dentro de una modalidad deportiva.

Misión del Coordinador de Voluntarios

El Coordinador de Voluntarios no tiene necesariamente que supervisar o dirigir a los voluntarios. Mas bien, el/ella dirigirá el programa de voluntarios y la política de voluntarios para el club o la competición. Dado que diferentes clubs funcionan de forma diferente y tienen diferentes necesidades, la misión del Coordinador de Voluntarios tiene que adaptarse a éstas necesidades, y también pueden cambiar a medida que el club crece y se desarrolla, o cambia su dirección.

El Coordinador de Voluntarios también estará en contacto con la FIA y el gerente de la página web de la ADN dentro de la página web de la FIA para los voluntarios y oficiales.

Habilidades del Coordinador de Voluntarios

El Coordinador de Voluntarios necesita habilidades conceptuales, de gestión y de relaciones personales más que habilidades técnicas. Posiblemente serán más eficaces y disfrutarán de su papel si tienen cualidades personales tales como ser positivos y entusiastas y tener la habilidad de comunicar, consultar y negociar eficazmente.

La siguiente lista de habilidades y cualidades personales necesarias al Coordinador de Voluntarios es extensiva, pero no es exhaustiva. Se necesita:

- una comprensión de las tareas que vayan a realizarse por los voluntarios, por lo tanto, las necesidades de trabajo y las descripciones de las tareas;
- iniciativa, positivismo y optimismo;
- compromiso, paciencia y perseverancia;
- accesibilidad;
- creatividad y flexibilidad;
- honestidad y confianza;
- respeto a la privacidad de las personas y sensibilidad para las necesidades individuales.

Idoneidad

Una persona no debe ser considerada no idónea simplemente por la carencia de una o varias de las habilidades o atributos personales mencionados más arriba. Algunos Coordinadores de Voluntarios llegarán a esa capacidad a través de previos voluntariados, o por experiencia laboral; otros llegarán a esa posición si tienen las capacidades personales adecuadas y la disposición para aprender la tarea.

5: RECLUTAMIENTO DE VOLUNTARIOS

¿Que es el reclutamiento de voluntarios?

El reclutamiento es el acto de identificar grupos y personas para las tareas, y luego pedirles que se hagan voluntarios.

Se necesitan voluntarios para una serie de tareas y trabajos dentro del club, incluyendo:

- el Comité de dirección;
- otros 'sub' comités;

- organizar acciones sociales y/o actividades deportivas;
- actuar a nivel superior en ciertas actividades; y
- generalmente trabajar en actividades ejerciendo gran cantidad de tareas.

¿Qué se requiere de los Voluntarios?

Etapas para determinar lo que se necesita

Como primer paso en la atracción de voluntarios, el club debe determinar qué necesita de éstos voluntarios. Las etapas se resumen más abajo.

- Identificar las tareas, y la importancia de dichas tareas, que se pedirá a los voluntarios que realicen.
- Establecer una descripción de dichas tareas (breve descripción del trabajo).
- Determinar cuantos voluntarios se necesitan para cada tarea.
- Establecer cuándo y por cuanto tiempo serán necesarios.
- Determinar qué iniciación y formación necesitarán. Confirmar que el(los) programa(s) y las instalaciones están disponibles.
- Determinar qué apoyo necesitarán los voluntarios a su llegada. Esto puede variar, desde otro voluntario que esté disponible para hacer de apoyo/asesor de los nuevos voluntarios a fondos económicos para su asistencia a los cursos de formación y a las competiciones.
- Decidir que reconocimientos/premios se ofrecerán.

Plan de reclutamiento

Necesidades del Club

Los planes de reclutamiento dependerán del nivel requerido para ello. Por ejemplo, ser miembros de un comité no es apropiado para todo el mundo y es un trabajo para un voluntario especialista. El reclutamiento no es un “vale uno, valen todos” y los voluntarios potenciales necesitan ser dirigidos hacia las habilidades que sean más útiles al Comité.

Los clubs necesitan preparar campañas de reclutamiento para asegurarse que la cultura y el entorno deportivo del club está preparado para recibir la influencia de los nuevos miembros. Cualquier fallo de preparación traerá, sin duda, que los nuevos miembros no se integrarán en el club y, en poco tiempo, lo abandonarán.

Beneficios para los voluntarios

Un plan de reclutamiento necesita recalcar que los beneficios para los voluntarios son, al menos, iguales a las necesidades del club. Muchos voluntarios utilizan su tiempo libre para ayudar y pueden no estar atraídos por el trabajo que significa una campaña de reclutamiento. El voluntario necesita ser valorado por el club y no pensar que está siendo reclutado para ocupar un puesto que no quiere nadie.

Encontrar voluntarios

Las investigaciones indican que alrededor del 80% de los voluntarios se reclutan a través de:

- porque alguien se lo pide;

- amigos/familia relacionados con el club; o
- conociendo a alguien que está relacionado con el club o la competición.

Estrategias de reclutamiento

Las estrategias de reclutamiento varían desde las sencillas y sin coste a las más complicadas que puedan originar algún gasto. Se enumeran, más abajo, algunas de las estrategias de reclutamiento.

- Boca a boca. Cuantas más personas hablen acerca de los elementos positivos del voluntariado en un club, más personas estarán interesadas en relacionarse con el club.
- Página web del club/competición. Utilizar la capacidad de alcance y promoción de la página web en su máximo provecho. Proporciona información sobre las oportunidades del voluntariado y promueve los beneficios y las recompensas del voluntariado.
- Por correo, utilizando el boletín de noticias del club y/o una revista, o un folleto directamente.
- Carteles, folletos, octavillas.
- Artículos en prensa o notas de prensa en periódicos locales o emisoras locales. Buscar negocios y/o organizaciones que compren espacio para anuncios y pedirles que ayuden con la promoción.
- Preparar un DVD que muestre las diferentes tareas que realizan los voluntarios. Estos DVDs pueden mostrarse en cualquier reunión, o incluso enviar a los voluntarios potenciales.
- Montar un Stand de Reclutamiento de Voluntarios, con otros grupos para que sea lo suficientemente grande para atraer la atención del público, en un centro comercial o en otro lugar dónde se reúna cantidad de público.

Ayuda extra

Además de todo el esfuerzo que hace animando a los miembros del club para dar un paso adelante y asumir las múltiples tareas que hacen un club vivo y exitoso, habrá inevitablemente ocasiones en que el club necesite la colaboración de personas externas que proporcionarán la cantidad de personas extra que garanticen la organización de una determinada competición.

Un buen ejemplo de ello es el número de “oficiales de ruta” necesarios para un rally – los múltiples oficiales de control, oficiales de cierre de carretera, oficiales de control de espectadores y muchos más, que se necesitan por un corto periodo de tiempo para la competición pero que no volverán a estar necesariamente involucrados hasta la competición del próximo año.

6: PROGRAMAS DE INICIACIÓN

Tiempo crítico

Asumir un nuevo puesto es un período crítico para los nuevos voluntarios y para el club o la competición. Los voluntarios están pasando de ser unos “extraños” a ser “de los nuestros”, o de un puesto exterior a una posición central dentro de un Comité o de una estructura de competición.

Beneficios de un programa de iniciación

No se puede esperar de personas recién llegadas al club o a una competición que comprendan

inmediatamente las particularidades que requiere su puesto o cómo funciona la organización. Un proceso de iniciación bien diseñado:

- reduce la tensión que puedan sufrir;
- les hace sentirse bienvenidos; y
- puede reducir la probabilidad de abandonos.

¿Qué es la iniciación?

La iniciación está basada en los procesos de familiarización, que trata de influir en las expectativas, comportamiento y actitudes de los nuevos voluntarios de manera deseable para el club o la competición. Su objetivo es familiarizar a una persona con una tarea, actividad o proceso proporcionándole la información que le ayude a alcanzar la comprensión de éstas áreas.

Lista de iniciación

Una lista de iniciación debe incluir lo siguiente:

- una guía de iniciación, quizás en un DVD, explicando brevemente la estructura del club o de la competición, su cultura/historia, las diferentes actividades, y las oportunidades para los miembros;
- una copia de las políticas más importantes del club que señale las expectativas y responsabilidades de los miembros;
- copias de los boletines y/o revistas recientes del club;
- un nombre de usuario y contraseña para acceder a la página web específica de la ADN dentro de la página web de la FIA de los voluntarios y oficiales, dando la oportunidad de crear un perfil personal (ver el Preámbulo).

Si son designados para un comité del club, los voluntarios deben:

- recibir una copia de los estatutos, junto con una reseña de las tareas y responsabilidades de los miembros del comité; y
- ser presentados al resto de miembros del comité y a los voluntarios “clave” dentro del club.

Si están involucrados en una competición, los voluntarios deben:

- recibir una copia con la descripción de la tarea a realizar y la formación necesaria para llevarla a cabo; y
- recibir una explicación de los aspectos relacionados con la seguridad asociados con su tarea y con la competición.

7: FIDELIZACIÓN DE VOLUNTARIOS

Impacto de la rotación del voluntariado

Hay que esperar una rotación de voluntarios por una serie de razones. Una proporción alta de

abandonos puede dañar la calidad o el nivel de los diferentes de servicios que los miembros y los participantes en actividades/competiciones hayan esperado recibir.

Objetivo de la fidelización de voluntarios

El objetivo de la fidelización de voluntarios es desarrollar un sentido de compromiso, entre ellos y para ellos, que les haga seguir colaborando como voluntarios. El nivel de competencia o aptitud de los voluntarios puede tener un impacto significativo en el éxito del club y de sus actividades.

Formación de Voluntarios

Formación para fidelizar a voluntarios y miembros

La formación y el desarrollo son procesos más específicos que van más allá de la introducción general que puede darse en el proceso de orientación. La formación trata de la enseñanza de habilidades específicas de una tarea. La formación no es sólo para los nuevos voluntarios, también es para aquellos que llevan algún tiempo en el club y que van a ocupar una nueva posición, o que están planeando hacerlo. La formación debe:

- ser formal o informal;
- tener lugar en o fuera del lugar de trabajo;
- estar programada antes, o después, de asumir una tarea;
- tener una aproximación teórica o práctica;
- realizarse en un determinado lugar, o a distancia, p.ej. en la página web; y
- llevada a cabo por un instructor o auto dirigida.

Necesidades específicas de la formación

Los procesos de formación y desarrollo varían ampliamente. Necesitan adaptarse para cumplir las necesidades y el nivel de recursos del club, así como las necesidades y conocimientos de los voluntarios individuales. La formación individualizada persona a persona no es siempre práctica, por lo que es necesario montar sesiones de “formación por grupos”.

La motivación para tomar parte en la formación puede variar de un voluntario a otro, con algunos voluntarios muy entusiastas en la participación, mientras otros pueden pensar que la formación es una pérdida de tiempo. Las sesiones de formación deben tener en cuenta la necesidad y el entusiasmo para animar a los voluntarios a asistir, o a completar su formación en su tiempo libre.

Métodos de enseñanza

Los métodos de enseñanza deben ser adecuados y flexibles y deben estar comprimidos por accesibilidad, costes, duración, especialización, modo de presentación y conocimientos previos. Es bien conocido que la forma más efectiva de enseñar es haciendo que las personas estén activamente involucradas (p.ej. “haciendo”). Los métodos de enseñanza pueden incluir:

- recursos audiovisuales;
- conferencias, cursos y/o seminarios;
- demostraciones;
- conferencias;

- enseñanza a través de internet;
- tutorías;
- ejercicios prácticos y de simulación:
- ejercicios y discusiones en grupo; y/o
- mesas de trabajo.

El método de enseñanza adoptado dependerá en gran medida de la disponibilidad de los voluntarios y, por supuesto, de la profundidad de la formación que sea necesaria para la tarea en cuestión.

8: RECONOCIMIENTO Y RECOMPENSA DE LOS VOLUNTARIOS

Reconocimiento de los Voluntarios

Valoración de los voluntarios

El reconocimiento se deriva de la valoración sincera de los voluntarios y sus esfuerzos. Cualquiera que colabore como voluntario merece algún reconocimiento, incluso si es un simple “gracias” por ayudar de alguna manera.

Premiando a los voluntarios

Premiar a los voluntarios es un paso más en su reconocimiento. Premiar a los voluntarios les proporciona algo tangible, valorando los niveles más altos de rendimiento entre los voluntarios.

Guía para el reconocimiento y recompensa de los Voluntarios

Programas de reconocimiento y recompensa

Los programas de reconocimiento y recompensa pueden variar desde:

- formal a informal;
- costosos o de coste cero;
- en grupo o individuales; y
- ser ampliamente difundidos a ser personales y privados.

Pueden ser:

- inmediatos – reconocimiento al esfuerzo del voluntario tan pronto como se produce;
- específicos – reconocimiento personal;
- consecuentes – reconocer los logros de todo el mundo; evitar muestras de favoritismo;
- sinceros – que se sienta lo que se dice; y
- entusiastas – reconocimientos positivos y optimistas provocan entusiasmo en los demás.

Un aspecto importante de los sistemas de reconocimiento y recompensa es que deben tener en cuenta las diferencias entre las necesidades individuales y los beneficios esperados por los volunta-

rios. Algunos voluntarios buscan oportunidades de recibir pública adulación por sus esfuerzos; otros se sienten incómodos en esas circunstancias. Algunos voluntarios dirán que ellos no buscan reconocimiento o recompensa por sus esfuerzos. Sin embargo, está generalmente aceptado que una gran mayoría de voluntarios están satisfechos de ser al fin reconocidos o agradecidos por su contribución.

Ideas para reconocimientos

Los programas de reconocimientos y recompensas no necesitan ser complicados de establecer o administrar, pero son esenciales para la retención eficaz de los servicios de los voluntarios. Los diferentes métodos de reconocimiento pueden incluir:

- sonreír, decir “hola” y “gracias”;
- dar alabanzas personales durante el trabajo;
- escribir cartas de agradecimiento;
- escribir cartas de recomendación incluyendo detalles del servicio;
- enviar tarjetas de recuperación de la salud, cumpleaños o en ocasiones especiales;
- dejar espacio en el tablón de anuncios para citar los logros;
- entregar pines, insignias, camisetas o gorras identificadas;
- reconocimiento de los voluntarios con una fotografía y la citación en el boletín de noticias, revistas, y en la página web del club;
- entregar las recompensas a los voluntarios en algún acto del club;
- organizar competiciones sociales en honor de los voluntarios;
- dar entradas de regalo para competiciones y funciones especiales;
- proporcionar vales de comida;
- proporcionar vales de gasolina;
- acordar el uso, gratuito o con descuento, de las instalaciones;
- concertar descuentos en tiendas de deportes o restaurantes;
- reembolso de los gastos de bolsillo;
- reconocimiento de los esfuerzos durante las reuniones del comité; y
- organizar despedidas a las personas cuando se marchen del área.

Ideas de Mayor Nivel

Los reconocimientos de mayor nivel/adicionales pueden ser del estilo de:

- otorgar la pertenencia vitalicia al club;
- otorgar una especial pertenencia al club;
- entregar reconocimientos por 3, 5 10 o más años de servicio;
- mención de voluntario del mes; y
- certificados, placas o medallas.

9: ESTÍMULO PARA PARTICIPACIÓN EN ACTIVIDADES

Más abajo se exponen algunas ideas para animar a la colaboración en las actividades del club:

- proporcionar aseos y wc – hay que reconocer que muchos oficiales buscan (necesitan!) el confort de unos aseos;
- concebir una página web de los oficiales que pueda ser puesta al día por ellos mismos, o animar a poner al día su perfil y comunicar con otros voluntarios y oficiales en la página web de la ADN ubicada dentro de la página web de la FIA dedicada a los oficiales (ver Preámbulo);
- fabricar recuerdos de actividades como insignias, pegatinas, carteles, bolígrafos y gorras. A menudo estas son los primeros artículos que se eliminan cuando se hace necesario reducir los costes;
- organizar un “campeonato” de oficiales – por ejemplo, dar 6 puntos por actuar en una actividad del club, 4 por acudir a una actividad a la que el club esté invitado, 2 por cualquier otra actividad;
- los oficiales no deben llegar demasiado pronto para que no estén “dando vueltas”, ni permanecer más tiempo del necesario. Hay que perder tiempo planificando las horas en que deben estar presentes los oficiales;
- dar la bienvenida a los recién llegados. A menudo, los voluntarios veteranos no dejan a los “extraños” entrar en su grupo;
- entregar las recompensas a los oficiales. Hacer este reparto de premios en algún acto del club, u organizar una ceremonia específica de entrega de trofeos;
- después de una competición, enviar siempre los resultados (y es un bonito detalle enviárselo a los oficiales así como a los participantes), aunque están ahora a menudo en la página web, así como una nota de gracias o un “certificado de reconocimiento”; y
- tomar fotografías (y reunir las que hayan hecho otros) de los voluntarios y oficiales “en acción” durante un evento y publicarlas en un boletín de noticias o en la página web dedicada a los voluntarios y oficiales (ver Preámbulo).

10. GESTIÓN DE CONFLICTOS/ TENSIONES

Gestión de conflictos

Conflictos en un club

La tensión y los conflictos son inevitables en cualquier club o competición. Aunque algunas personas se sienten incómodas con los conflictos, está reconocido que un cierto nivel de conflictividad se necesita para que los clubs funcionen eficazmente.

Las consecuencias positivas pueden incluir:

- sacar a la luz problemas escondidos anteriormente;
- desarrollo de nuevas ideas; y
- mejora de la motivación.

Entre las consecuencias negativas podemos incluir:

- tensiones;
- falta de comunicación;
- distracción de los objetivos; y
- potencialmente, un cambio a estilos de liderazgo autoritarios.

Muy pocos conflictos pueden llevarnos a la paralización, muchos pueden llevarnos a la autodestrucción, por lo que es necesario un equilibrio correcto.

Cuando resolver los conflictos

Cuando el conflicto alcanza un nivel en el que empieza a causar daño, debe solucionarse. A menudo, cuando el conflicto es abiertamente planteado y resuelto, antes que ser ignorado, es más probable que los voluntarios estén satisfechos y la proporción de abandonos tiende a aminorar.

En situaciones en las que el conflicto necesite ser abordado, una comprensión de los antecedentes del conflicto ayudarán con su resolución. Por ejemplo:

- ¿ha ocurrido anteriormente?
- ¿quién está/estuvo involucrado en el conflicto?
- ¿que es/fué el origen del conflicto?

Opciones en la resolución de conflictos

En el tratamiento de los conflictos es importante entender las diferentes opciones de resolución de conflictos disponibles. Estas incluyen:

- anulación – supresión del conflicto;
- adaptación – resolver el conflicto colocando las necesidades y preocupaciones de una persona o grupo por encima de las necesidades de otra persona o grupo;
- forzando – satisfaciendo las necesidades de una persona o grupo a costa de las necesidades de otra persona o grupo;
- compromiso – una solución a un conflicto en la que cada persona o grupo cede algo de valor y gana algo a cambio;
- colaboración – resolviendo el conflicto buscando una solución que sea ventajosa para todos los implicados.

Las dos últimas soluciones son las opciones preferidas; sin embargo una combinación de las dos estrategias puede ser aceptable dependiendo de las circunstancias del conflicto.

Resolución de las Tensiones

¿Qué es el stress?

El stress es una situación en la que una persona se enfrenta a una oportunidad, restricción o petición en la que la solución se percibe como incierta e importante. La tensión puede afectar tanto a un voluntario individualmente como al club, y la gestión del stress es, por tanto, vital para las buenas prácticas dentro del club.

Causas de las tensiones

Los voluntarios pueden ser muy propensos a sentir tensiones debido a la naturaleza de su cometido. Los voluntarios a menudo:

- trabajan a marchas forzadas debido a planes de organización defectuosos;
- se sienten infravalorados debido a la naturaleza gratuita de su participación; y
- están escasamente reconocidos y recompensados.

Indicadores de tensiones

La prueba de que las tensiones pueden ser un problema incluyen:

- los voluntarios que no vuelven a aparecer; y
- una falta de compromiso en el desarrollo de sus tareas.

Donde las tensiones puedan ser un problema, deben ser abordadas desde dos frentes:

- primero, identificando y eliminando las causas posibles; y
- segundo, ayudando a aquellos que parezca que están afectados.

Origen de las tensiones

Los orígenes de las tensiones incluyen los siguientes:

- factores asociados con el propio cometido. Tareas muy repetitivas, plazos de tiempo muy ajustados, y carga de trabajo tanto cualitativa (p.ej. aburrida y poco estimulante) como cuantitativa (p. ej. demasiado trabajo);
- basadas en la tarea. Tareas conflictivas y ambiguas con el resultado de que los voluntarios no tienen claro que se supone que deben hacer, y cómo hacerlo;
- relaciones personales. Interacciones hostiles entre compañeros, subordinados y/o supervisores;
- estructura organizativa y ambiente. Políticas internas, discusiones sobre una variedad de asuntos, la sensación de que nadie es de confianza; y
- incertidumbre sobre las tareas y obligaciones. Cuando una tarea está mal definida, el voluntario puede fácilmente estar inseguro acerca de si él está haciendo precisamente lo que se espera de él.

11. TRATO CON VOLUNTARIOS DIFÍCILES

Niveles de desempeño de los Voluntarios

El trato con voluntarios que están demostrando bajo rendimiento, o que muestran un comportamiento inadecuado, puede ser incómodo y difícil para un club, especialmente por la naturaleza propia del trabajo de los voluntarios y la necesidad de retener el máximo número posible de voluntarios. Sin embargo, hay ocasiones en las que el rendimiento de un voluntario y/o cualquier otro aspecto del comportamiento de un voluntario es claramente inaceptable y este asunto debe ser abordado y resuelto, y el voluntario puede tener que ser castigado.

¿Qué es la disciplina?

La disciplina tiene que ver con las acciones que se toman para que se cumplan las normas y reglamentos de un club o una competición.

Directrices disciplinarias

Algunas veces está bastante claro que el problema es simplemente ocasionado por el comportamiento inaceptable de una persona. Cuando se necesite castigar, se deben adoptar las siguientes directrices:

- tratar de resolver el problema inmediatamente. Los castigos deben aplicarse tan pronto como sea posible después de un incidente;
- no trate de abordar una situación difícil cuando alguien éste alterado, ya que será imposible alcanzar una solución racional;
- se debe advertir previamente a la persona implicada antes de iniciar las acciones disciplinarias;
- es importante que la acción disciplinaria sea coherente;
- el castigo debe estar unido al comportamiento y no a la persona;
- las discusiones deben ser dirigidas de forma tranquila, objetiva y seria, y sobre una base impersonal;
- debe establecerse el problema de forma clara;
- se debe permitir que el voluntario involucrado explique su postura;
- las reprensiones serias deben hacerse personalmente en base a un trato de persona a persona;
- cualquier arreglo al que se llegue debe incluir la manera de prevenir equivocaciones en el futuro, y debe incluir un compromiso conjunto de encontrar una solución en caso necesario; y
- organizar un seguimiento del asunto para un tiempo después, con el objetivo de revisar el progreso obtenido desde que se adoptaron las acciones.

CAPÍTULO TRES: LICENCIAS / ENSEÑANZA Y CAPACITACIÓN

SECCIÓN 1: LICENCIAS DE LA ADN & CAPACITACIÓN - COMPETIDORES

LISTA DE CONTENIDOS

1:	PREÁMBULO	153
2:	CONCESIÓN DE LICENCIAS	153
3:	TIPOS & NIVELES DE LAS LICENCIAS	154
3.1	Tipos de Licencias de Competición	154
3.2	Niveles de Licencias de Competición	154
4:	RESTRICCIONES PARA OBTENER UNA LICENCIA	155
5:	PARTICIPACIÓN EXTRANJERA	156
5.1	Participación Extranjera en Competiciones Nacionales	156
5.2	Autorización Internacional para Competiciones	156
6:	REQUISITOS MÉDICOS PARA OBTENER UNA LICENCIA	156
7:	COMPROBACIÓN DE PERICIA EN LA CONDUCCIÓN PARA OBTENER UNA LICENCIA	157
8:	FORMACIÓN – “PROGRAMA DE PRÁCTICA EXCELENTE” DE LA FIA	158

1: PREÁMBULO

Una ADN está autorizada por la FIA para registrar y emitir licencias a los ciudadanos de su país que deseen competir nacionalmente bajo los RNC y/o internacionalmente, bajo el CDI (excluyendo las Super Licencias y las Licencias de Oficiales FIA).

El registro se efectúa por la emisión de una Licencia del tipo aplicable a la disciplina automovilística, nacional o internacional, con la que el participante desea competir. Una licencia puede ascender de nivel en cualquier momento del año, sujeto a determinadas condiciones.

Todos los solicitantes, previamente a la emisión de la licencia, deben cumplimentar una ficha de registro, y puede ser necesario completar un test médico y/o una declaración médica (dependiendo del tipo y nivel de la licencia).

Una licencia internacional emitida por una ADN es válida para competiciones internacionales apropiadas al tipo de dicha licencia, siempre que estén inscritas en el Calendario Deportivo Internacional.

Nadie puede tener más de una licencia del mismo tipo y nivel, y una persona que desee competir en más de una disciplina (p.ej. circuito y rally) debe tener cada disciplina anotada en la licencia.

Una licencia puede emitirse para personas o entidades (competidores/concursantes, copilotos/navegantes, fabricantes, equipos, oficiales de carrera, organizadores, circuitos, etc.) que deseen participar o tomar parte, en la capacidad correspondiente, en competiciones o tentativas de record. Al poseedor de una licencia se le supone que está familiarizado con los textos del CDI, los RNC y cualquier reglamento publicado para una competición y cumplir con sus disposiciones.

El principio que se aplica en todos los casos bajo el CDI es que cualquier solicitante de una licencia dentro de lo establecido en el CDI, los reglamentos deportivo y técnico aplicables y el código de buena conducta, es acreedor de la concesión de dicha licencia.

Nadie podrá tomar parte en una competición si no posee una licencia emitida por su ADN de origen, o una licencia emitida por otra ADN con el consentimiento de su ADN de origen (la ADN del país en que el solicitante esté nacionalizado).

En muchos países la concesión de una licencia lleva aparejada la cobertura de seguro de la ADN, proporcionando así automáticamente al poseedor cobertura de seguro cuando está compitiendo.

2: CONCESIÓN DE LICENCIAS

Una ADN está autorizada a emitir una licencia en un formato aprobado por la FIA. Cada licencia debe estar numerada, anotadas en un registro de todas las licencias emitidas, y la ADN es responsable de la emisión tanto de licencias nacionales como internacionales.

Una ADN está legitimada para emitir licencias a:

- (i) sus nacionales; y
- (ii) cualquier nacional de otro país representado en la FIA de acuerdo con las siguientes condiciones legales:

- (a) que su ADN de origen (el país de su pasaporte) conceda previamente su acuerdo, que sólo tendrá lugar una vez al año y en casos especiales; y
- (b) que entregue a su ADN de origen una certificación de residencia en el país de la ADN dónde haya hecho la solicitud de licencia; y
- (c) que su ADN de origen haya cancelado cualquier otra licencia emitida anteriormente.

Con el acuerdo previo de la FIA, una ADN puede emitir una licencia a un extranjero nacionalizado en un país no representado en la FIA. Una lista de licencias emitidas con estas condiciones debe estar guardada en la Secretaría de la FIA.

3: TIPOS & NIVELES DE LICENCIAS

El sistema de concesión de licencias puede variar de una ADN a otra; cada ADN puede establecer su propio sistema que satisfaga las circunstancias de su país, y el tipo y nivel de la licencia requerida para una determinada competición debe mencionarse en el Reglamento Particular de la competición.

Los tipos de licencias variarán según las disciplinas, empezando a nivel iniciación y llegando a la internacional. Estas diferentes tipos de licencia permiten al participante competir sólo en aquellas pruebas para las que la licencia sea válida, asegurando así que el participante ha alcanzado el nivel de competencia requerido para ello, en lo que se refiere a requerimientos médicos y a conducción/experiencia.

3.1 TIPOS DE LICENCIAS DE COMPETICIÓN

Los tipos de licencia disponibles para las diferentes disciplinas pueden ser (por ejemplo):

- pruebas privadas de vehículos (coche único sin velocidad
- carreras velocidad en circuitos;
- todo terreno;
- carreras dragsters;
- carreras vehículos históricos;
- karting;
- rallies (sin tramos y con tramos cronometrados);
- competiciones de velocidad (otras diferentes a velocidad en circuito); y
- velocidad en circuitos ovals.

3.2 NIVELES EN LICENCIAS DE COMPETICIÓN

Los niveles de las licencias pueden ser (ejemplo):

Nivel Iniciación

Las licencias de nivel iniciación están dirigidas a aquellos que quieren participar en competiciones de nivel iniciación/club.

Nivel Nacional

Las licencias nacionales pueden ser específicas para cada disciplina – p.ej. Circuitos, Velocidad, Rally, Todo Terreno, Karting y Pruebas Privadas. Cada tipo tiene requisitos individuales para cada tipo de licencia. Poseer una licencia nacional en una disciplina no permite necesariamente la participación en otra disciplina. Si un competidor participa en más de una disciplina, su licencia necesita estar habilitada para cada disciplina.

Nivel Internacional

Una licencia internacional es necesaria para participar en competiciones internacionales. Estas también son específicas para cada disciplina, y tienen requerimientos adicionales a los necesarios para las licencias nacionales, y deben ser conformes con la normativa FIA.

4: RESTRICCIONES A LA POSESIÓN DE UNA LICENCIA

Las restricciones en la posesión de una licencia son:

Exclusión

La exclusión prohíbe a una persona o entidad tomar parte en cualquier competición. La exclusión puede ser para parte de una competición (p.ej. manga, final, entrenamiento libres, entrenamientos calificativos, carrera, etc.), la Competición completa o varias Competiciones dentro de la misma competición y puede pronunciarse durante o después de la competición, o parte de la competición. La exclusión puede ser decidida por los Comisarios Deportivos.

Suspensión

Las personas o entidades se dice que están suspendidas cuando, por un periodo de tiempo específico, les ha sido prohibido tomar parte en cualquier competición, tanto dentro del territorio de la ADN que ha decidido la suspensión como en cualquier otro país bajo la autoridad de la FIA. Además de lo previsto en el CDI y en los Reglamentos Jurídicos y Disciplinarios de la FIA, una suspensión también puede ser decidida por una ADN, y debe reservarse para infracciones graves.

Descalificación

Una persona o entidad se dice que está descalificada cuando le haya sido prohibida definitivamente participar en una competición en cualquier lugar. Excepto en los casos previstos en los Reglamentos Jurídicos y Disciplinarios de la FIA, la descalificación puede ser decidida sólo por una ADN y reservada para infracciones de excepcional gravedad.

5: PARTICIPACIÓN EXTRANJERA

5.1 PARTICIPACIÓN EXTRANJERA EN COMPETICIONES NACIONALES

Un participante, piloto o navegante poseedor de una licencia emitida por una ADN distinta de su ADN de origen puede ser admitido a participar en una competición organizada en el país de la ADN de origen, siempre que tenga una autorización para su inscripción. En karting, cualquier competidor o piloto que quiera tomar parte en una competición nacional en el extranjero debe tener también una licencia internacional FIA (ver artículo 18 del CDI).

Aquellas competiciones que quieran autorizar la participación extranjera deben establecerlo claramente así en el reglamento particular de la competición y en la hoja de inscripción. Además, el participante, piloto o navegante debe mostrar la autorización de su ADN de origen y cumplir cualquier requisito adicional de la ADN organizadora.

5.2 AUTORIZACIÓN INTERNACIONAL DE COMPETICIÓN

Un participante, piloto o navegante poseedor de una licencia nacional o internacional del máximo nivel emitida por su ADN de origen puede ser autorizado a participar en una competición en el extranjero en las siguientes condiciones:

- en la disciplina para la cual la licencia es válida y que los organizadores de la prueba establezcan en el reglamento particular que los poseedores de licencias extranjeras están autorizados a participar;
- los poseedores de una Licencia Internacional en una disciplina, emitida por la ADN de su país de origen, pueden ser autorizados a participar en otras competiciones en el extranjero. Para ser elegible, estas competiciones deben estar inscritas en el Calendario Deportivo Internacional de la FIA.

6: REQUISITOS MÉDICOS PARA UNA LICENCIA

Existen ciertas condiciones médicas que son incompatibles con la participación en el deporte del automóvil a cualquier nivel.

Se supone que todos los participantes se encuentran en unas condiciones físicas que le permitan complimentar una declaración de que no sufren ninguna discapacidad de ninguna clase (permanente o temporal) que sea susceptible de afectar negativamente a su capacidad de control del automóvil, o a su capacidad física para competir.

Cada solicitante de una licencia de competición debe satisfacer las normas médicas pertinentes, tanto las establecidas por la FIA para las licencias internacionales como por la ADN para el resto de tipos de licencias. Es importante para las ADN's asegurarse que se aplican las normas médicas pertinentes para el tipo y nivel de la licencia solicitada, considerando los riesgos de los diferentes tipos de actividades deportivas y las condiciones médicas que pueden afectar a una participación sana y segura. Si una vez emitida la licencia apareciera alguna anomalía médica, el poseedor de la licencia

debe notificarlo a la ADN, y la licencia puede ser suspendida condicionada a una revisión médica y renovada cuando sea conveniente.

Los requisitos médicos para determinadas licencias, como para carreras en circuito, pueden requerir un examen médico por un Médico de Medicina General autorizado por la ADN, y de acuerdo con las condiciones médicas prescritas.

Los requisitos médicos para otras licencias (regularidad, rallies y todo terreno) pueden no necesitar siempre un examen médico, pero la ADN debe asegurarse que recibe la suficiente información del solicitante que garantice la revisión apropiada de su solicitud de licencia

7: EVALUACIÓN DE CUALIDADES DE CONDUCCIÓN PARA UNA LICENCIA

Existen muchos Cursos de Licencia de deporte automovilístico realizados en todo el mundo, y todos ellos buscan asegurar que antes de que un nuevo participante vaya a comenzar a competir que tiene un nivel básico aceptable para competir entre sus compañeros.

La valoración para la concesión de licencias puede tener muchas formas, dependiendo de la dificultad de la actividad automovilística que se tenga que aprender; sin embargo, un sistema bien establecido para las formas más complejas de deporte implica una parte de formación teórica y un corto examen escrito tipo test, seguido de una prueba práctica de conducción en la disciplina escogida. Las disciplinas en las que este método de formación es mas apropiado incluyen carreras en circuito, rallies, todo terreno y karting.

En este tipo de valoración, los aspirantes deben realizar una prueba de conducción después de una sesión de formación en un aula. Esta prueba de conducción debe ser dirigida por instructores expertos en conducción y asesores y deben valorar si el competidor tiene una buena comprensión, aplicación y apreciación de los aspectos de seguridad de las carreras automovilísticas.

Valoración de la Capacidad de Conducción

Clase teórica

Los solicitantes de licencias para carreras en circuito, karting, todo terreno y rallies deben asistir a una conferencia sobre las exigencias de los reglamentos de la ADN, y los procedimientos que se utilizan en las competiciones automovilísticas. Estas conferencias pueden ser a través de la página web, o presenciales, pero deben incidir en enseñar al aspirante los detalles fundamentales de la disciplina escogida.

Observación del Test de Licencia

Previamente a la emisión de la licencia, cada solicitante de los tipos de licencia enumerados anteriormente deben realizar una prueba de conducción valorada por un observador designado por la ADN, a menos que satisfagan otras condiciones previas.

El objetivo de ésta valoración es permitir que el Asesor de la ADN determine si el competidor tiene el nivel, fisiológico y de condición física, requerido para controlar un automóvil en el tipo de competición para la cual se ha solicitado la licencia.

Para carreras en circuito y karting, el objetivo del test es asegurarse que cualquier persona que participe en el deporte automovilístico al menos conoce perfectamente el significado de las señales con banderas utilizadas y que es capaz de conducir, de forma sistemática y previsible, en un circuito a una velocidad razonable que no sea un peligro a otros participantes o a sí mismos. Debe señalarse que no es probable que consiga pasar el test un conductor novel que nunca haya conducido en un circuito. La prueba debe desarrollarse como una sesión de evaluación más que como una sesión de entrenamiento.

Par ala valoración de la conducción en rallys y todo terreno, el Asesor deberá buscar una actitud segura y competente con el volante más que cualquier técnica avanzada de conducción en rallys. Los principales aspectos evaluados serán la posición al volante, la anticipación de situaciones imprevisas, el control del acelerador y el uso de los frenos.

8: FORMACIÓN – “PROGRAMA DE PRÁCTICA EXCELENTE” DE LA FIA

La estructura de emisión de licencias necesita ser reforzada por un programa de formación consistente y que facilite el desarrollo de los pilotos automovilísticos, promover la seguridad en la conducción entre ellos y fomentar vías sostenibles desde sus comienzos en el deporte a los niveles más básico hasta la competición internacional.

El Instituto FIA ha empleado una estrategia de niveles escalonados para conseguir los objetivos indicados más arriba. En primer lugar, ha desarrollado un marco para el desarrollo de pilotos de buenas prácticas y, en segundo lugar, el Instituto FIA acreditará a las ADN's que adopten ése sistema.

Está disponible en la página web del Instituto FIA la publicación “Marco para una Buena Práctica”. Este marco para una buena práctica se dirige a facilitar una detallada comprensión de los elementos claves necesarios para desarrollar o mejorar los programas de desarrollo de pilotos tanto a nivel de iniciación como de elite. El sistema está dividido en dos áreas fundamentales – desarrollo de la capacidad y estructura del programa.

Estas áreas clave contienen lo que actualmente es considerado por el Instituto FIA como los principios de las buenas prácticas y se indican las líneas principales que deben caracterizar un programa de desarrollo para jóvenes pilotos de una ADN.

Es responsabilidad de la ADN el llevar a cabo las estrategias necesarias para conseguir estos niveles y, en el futuro, el Instituto FIA desarrollará una serie de herramientas de soporte para ayudar a las ADN's en ésta área.

LISTA DE CONTENIDOS

1:	PREÁMBULO	161
2:	TÍPICA ESTRUCTURA DE COMPETICIÓN	162
3:	LICENCIAS DE OFICIALES/ESTRUCTURA DE CAPACITACIÓN	163
3.1	Grados de licencia emitidos por la ADN– recomendaciones de la FIA	163
3.2	Grados de licencia emitidos por la FIA	164
3.3	Renovación de licencias de Oficiales/Reciclado	165
3.4	Ascensos de Licencia	166
4:	PROGRAMA DE FORMACIÓN DE OFICIALES	166
4.1	Parte 1 – Módulos de Enseñanza (Teoría)	166
4.2	Parte 2 – Valoración en Competición (Prácticas)	166
4.3	Parte 3 – Aprobación	167

1: PREÁMBULO

Los oficiales tienen una importancia fundamental para un desarrollo con éxito del deporte del automóvil en todo el mundo. Son las personas que con el conocimiento, habilidad y cualidades para controlar el desarrollo de la competición, desde el comienzo hasta el final de la misma, – cada uno de ellos dentro de su área de responsabilidad.

Al igual que los pilotos tienen que poseer un cierto conocimiento y habilidades para obtener la licencia de competición, los oficiales de automovilismo tienen que estar cualificados en las diferentes áreas de su trabajo. Generalmente, es importante para la ADN el control en todo el país de la formación de los oficiales o, dónde haya menos experiencia, utilizar la experiencia de ADN's ya consolidadas para desarrollar las capacidades de los oficiales.

En muchos países la emisión de una licencia lleva incluida la cobertura del seguro de la ADN, proporcionando automáticamente protección cuando el poseedor está actuando. Esta es una consideración importante para las ADN's cuando estén desarrollando su estructura de oficiales.

Un claro y formal programa de formación y licencias para oficiales debe ser establecido por las ADN's, abarcando los niveles, las licencias, la formación y entrenamiento práctico y los reconocimientos de los oficiales voluntarios del deporte automovilístico.

El objetivo de este programa de formación y licencias es:

- asegurarse que los oficiales del deporte automovilístico están altamente cualificados;
- suministrar conocimientos de cometidos y normativas;
- demostrar un cumplimiento ético de sus deberes;
- fomentar el orgullo personal y respeto por el deporte;
- proporcionar una gestión eficaz de las competiciones;
- lograr el reconocimiento local, nacional e internacional.

El objetivo de éste programa es asegurar que éstos oficiales deportivos automovilísticos:

- poseen los conocimientos necesarios para desarrollar su(s) tarea(s) eficientemente;
- están familiarizados con las normas y reglamentos relacionados con su cometido;
- cumplan con sus obligaciones de tal forma que la deportividad alcance a todos los participantes;
- tengan una trayectoria de progreso en el oficio del deporte del automóvil.

El programa de licencias proporciona el marco para la estructura y el escalado de las licencias de oficiales y el proceso para la obtención, el mantenimiento y la renovación de las licencias.

La acreditación de los oficiales, trabajando en pruebas automovilísticas por una ADN, es un componente importante de las estrategias de gestión del riesgo de la ADN, ya que tiene influencia sobre las negociaciones con las compañías de seguros y los procedimientos legales y responde al deber de cuidado de la ADN hacia sus numerosos participantes.

2: ESTRUCTURA TÍPICA DE UNA COMPETICIÓN

La mayoría de las competiciones tienen una estructura estandarizada dividida en una serie de puestos para cada división. Los cometidos y responsabilidades de éstos puestos se amplían o reducen dependiendo del tipo de competición, y las tareas pueden ser realizadas por una sólo persona en una competición pequeña o puede que sean divididas entre varios oficiales en competiciones mayores.

Están claramente definidas las Responsabilidades Funcionales para cada división, por ejemplo:

- Dirección y Control del Evento – responsable del control general y la coordinación de la competición deportiva y para gestionar la seguridad de los oficiales, participantes y público en general. Los oficiales de ésta división pueden incluir:
 - Comisario Deportivo;
 - Director de Competición
 - Director de Carrera;
 - Oficial Jefe de Seguridad;
 - Oficial Jefe Médico;
 - Jefe de Comunicaciones;
 - Secretario de la Prueba;
 - Jefe de Puesto/Jefe de Tramo.
- Gestión de la Prueba – responsable de todos los aspectos relacionados con la comunicación y el control de los aspectos deportivos de la competición. Los oficiales de ésta división pueden incluir:
 - Comisario Jefe
 - Comisario (Pista, Banderas, Ruta, Paddock, Parrilla, Boxes);
 - Conductor (Vehículo de Seguridad/Coche '0'/Coches Médicos/Vehículos de Servicio);
 - Comisario Técnico;
 - Cronometrador.
- Gestión de Emergencias – responsable de la preparación, disponibilidad, respuesta y recuperación de emergencias dentro del desarrollo del evento. Los oficiales de esta división pueden incluir:
 - Coordinador de Emergencias;
 - Oficiales Médicos;
 - Auxiliares Médicos;
 - Comisarios Antiincendios
 - Comisarios de Intervención;
 - Comisarios de Rescate.

- Delegados – pueden ser designados por la FIA o una ADN para competiciones puntuables para sus Campeonatos. Los oficiales de ésta división pueden incluir:
 - Delegado de Seguridad;
 - Delegado Médico;
 - Delegado Técnico;
 - Delegado de Prensa.

- Otros Oficiales – sus tareas no se circunscriben a ninguno de los campos anteriormente citados. Los oficiales de ésta división pueden incluir:
 - Juez de Hechos;
 - Observador;
 - Oficial de Relaciones con los Participantes;
 - Oficial de Medio Ambiente;
 - Inspector de Circuito/Recorrido.

3: LICENCIAS DE OFICIALES / ESTRUCTURA DE ACREDITACIÓN

Para asegurar que los oficiales son designados de acuerdo con su nivel apropiado de competencia respecto al nivel de la prueba en la que actúan, deben ser poseedores de una licencia, y dicha licencia debe ser escalonada.

Una licencia debe ser una combinación de responsabilidad funcional (enumerada más arriba) y una categoría (que puede responder al nivel de capacitación).

La(s) licencia(s) aceptadas para cada tarea deben estar claramente definidas (p.ej. puede aceptarse que un oficial con una licencia Nivel C de Jefe de Comisarios actúe como un Comisario de Nivel B).

Un oficial puede también poseer diferentes niveles de licencia para diferentes disciplinas de actuación al mismo tiempo (p.ej. puede ser un Comisario Deportivo Nivel C y también un Oficial de Ruta de Nivel A).

En el futuro Anexo V al Código Deportivo Internacional dedicado a los oficiales y voluntarios (ver Capítulo Dos – Sección 3 – Preámbulo), la FIA definirá claramente los requerimientos para cada licencia y los puestos que se pueden asignar de acuerdo con cada tipo de licencia.

IMPORTANTE: la FIA redactará el futuro Anexo V (que se prevee entre en vigor en el año 2015) con la estrecha colaboración de las ADN's para asegurar que se corresponde con las necesidades y la práctica de la mayoría de las ADN's.

3.1 NIVELES DE LICENCIAS EMITIDAS POR LA ADN – RECOMENDADAS POR LA FIA

Existe la necesidad de definir claramente la trayectoria a seguir para que un oficial pueda progresar en su carrera en el deporte del automóvil y ascender en la escala de los oficiales, desde un oficial en prácticas a un oficial principal, y desde un nivel local a un nivel internacional.

La FIA recomienda encarecidamente a las ADN's a utilizar el siguiente sistema y las definiciones que serán incluidas en el futuro Anexo V al Código Deportivo Internacional, por razones de armonización entre las diferentes ADN's, y para facilitar el intercambio/reciprocidad de oficiales a nivel internacional. Esto también facilitará el proceso de acreditación y homologación con relación a la concesión de una licencia FIA internacional.

Grado de la Licencia	Emitida por	A quién se destina la licencia (*)	Quien debe solicitar la licencia	Validez de la licencia
A	ADN	Oficiales designados por su ADN poseedores de este tipo de licencia, ó habiendo tenido la temporada anterior, una Licencia Nacional B.	ADN	Eventos Internacionales – excepto para los puestos que requieran una Licencia Internacional FIA.
B	ADN	Oficiales designados por su ADN poseedores de este tipo de licencia, ó habiendo tenido la temporada anterior, una Licencia Nacional C.	ADN	Eventos Nacionales (+ <i>Eventos Internacionales bajo supervisión</i>)
C	ADN	Oficiales designados por su ADN poseedores de este tipo de licencia, ó habiendo tenido la temporada anterior, una Licencia Nacional en Prácticas.	ADN	<i>Eventos Locales</i> (+ <i>Eventos Nacionales bajo supervisión</i>)
Prácticas	ADN	Candidatos respondiendo a los requisitos para tener Licencia en Prácticas.	ADN	Local (+ posiblemente Nacionales) Eventos bajo supervisión

(*) Siempre que se hayan cumplido los requisitos y criterios definidos en el futuro Anexo V.

Estos niveles de licencia pueden emitirse para cualquiera de las responsabilidades funcionales enumeradas en el Punto 2 de ésta sección.

Es importante para la ADN identificar la edad mínima necesaria para sus oficiales, considerando factores como la conveniencia/inconveniencia de las tareas para jóvenes oficiales y cualquier legislación gubernativa que pueda existir relacionada con el trabajo de los jóvenes.

3.2 GRADOS DE LICENCIAS EMITIDOS POR LA FIA

La FIA está trabajando en un sistema de licencias internacionales para los oficiales FIA. Este sistema está previsto que esté en marcha en el año 2015 (ver Capítulo Dos- Sección 3 – Preámbulo).

Grado de la Licencia	Emitida por	A quién se destina la licencia (*)	Quien debe solicitar la licencia	Validez de la licencia
Super Licencia	FIA	Oficiales poseedores de una Licencia FIA Platino	FIA	Campeonato del Mundo FIA de Formula 1
Platino	FIA	Oficiales designados por su ADN y poseedores de éste tipo de licencia, o habiendo tenido la temporada anterior, una Licencia FIA Oro.	ADN	Campeonatos del Mundo FIA

Grado de la Licencia	Emitida por	A quién se destina la licencia (*)	Quién debe solicitar la licencia	Validez de la licencia
Oro	FIA	Oficiales designados por su ADN y poseedores de éste tipo de licencia, o habiendo tenido la temporada anterior, una Licencia FIA Plata.	ADN	Otros Campeonatos, Copas y Trofeos de la FIA
Plata	FIA	Oficiales designados por su ADN	ADN	Series Internacionales FIA y Campeonatos de Zona

(*) Siempre que se hayan cumplido los requisitos y criterios definidos en el futuro Anexo V.

Estos niveles de licencia pueden emitirse para las siguientes responsabilidades funcionales – y no todas ellas en algunas disciplinas (esta lista está sujeta a posibles cambios):

- Comisario Deportivo
- Director de Competición
- Delegado
- Conductor
- Observador
- Cronometrador
- Inspector Circuito/Recorrido

IMPORTANTE: La licencia será emitida por la FIA pero sólo después de que una licencia similar haya sido emitida por la ADN en cuestión (excepto para oficiales empleados de la FIA) – puede ser una de nivel A, de acuerdo con el punto 3.1 de ésta sección.

Queda a criterio de la ADN proponer a la FIA los candidatos que respondan a los requisitos de la tarea en cuestión.

Como se ha mencionado más arriba, si la ADN sigue el sistema recomendado por la FIA, incluyendo los requisitos para cada licencia (establecidos por la ADN) definidos en el futuro Anexo V del Código Deportivo Internacional, se facilitará el proceso de concesión.

3.3 RENOVAÇÃO DE LICENCIAS DE OFICIALES/MANTENIMIENTO

Debe establecerse un sistema de renovación y mantenimiento, y éste puede abarcar un periodo de tiempo establecido - quizás limitando la validez de una licencia por un determinado periodo para asegurar que la ADN tiene un sistema de control sobre la progresión de las licencias de oficiales. Esto puede asegurar que los oficiales que actúan en competiciones están todos adecuadamente cualificados para cumplir con sus obligaciones.

Los requisitos para el mantenimiento de una licencia deben también establecerse para asegurar que un nivel apropiado de conocimientos se mantiene en el oficial, con cursos de “refresco” disponibles para cubrir en los años siguientes, cualquier deficiencia en el conocimiento o experiencia. Los requisitos de mantenimiento pueden también incluir la necesidad de actuar en un determinado nivel de competición dentro de un periodo determinado (p.ej. un oficial de nivel A debe actuar en una

prueba internacional al menos una vez cada cuatro años). Esta premisa puede ayudar a asegurar los conocimientos del oficial están al día y mantenidos según se producen los avances técnicos y las prácticas de actuación.

3.4 ASCENSO DE LICENCIA

El ascenso de licencias no debe ser obligatorio, pero puede utilizarse como un paso importante en un programa de oficiales que permita la progresión de los oficiales que deseen aumentar sus capacidades. El ascenso debe permitir el aprendizaje sencillo y rápido de la información básica en las primeras etapas de la formación de los oficiales con una instrucción más profunda para dar a aquellos oficiales que deseen aumentar sus capacidades. El ascenso a un nivel superior sólo debe suceder cuando el oficial esté cómodo y suficientemente experimentado para progresar al siguiente nivel de actuación.

En algunos países el gobierno puede tener requisitos que todos los cursos de formación deban cumplir, por lo que es importante verificar éste extremo con el departamento gubernamental correspondiente para asegurarse que todos los cursos de formación son adecuados y apropiados.

4: PROGRAMA DE ENSEÑANZA DE OFICIALES

Todo el proceso de escalado de licencias de oficiales debe seguir un sistema de formación que ayude a la ADN a asegurar que los oficiales están preparados para cumplir sus obligaciones en una competición. Un proceso típico de formación puede incluir las tres etapas siguientes, que cada ADN puede acomodar según sus necesidades:

4.1 PARTE1 – MÓDULOS DE ENSEÑANZA (TEORIA)

Cada oficial recibe información, y aprende los conocimientos que necesita tener, que le permitan actuar con éxito y seguridad en el área escogida. Con posterioridad a la lección teórica, que puede tener lugar en un aula o de forma on-line, dependiendo de la complejidad de la materia, cada oficial puede tener la obligación de cumplimentar un cuestionario, que puede estar basado en el contenido explicado en el módulo de formación que se haya tratado.

4.2 PARTE 2 – VALORACIÓN EN COMPETICIÓN (PRÁCTICA)

Cada oficial debe demostrar los conocimientos aprendidos, posiblemente en una competición o en un simulacro de competición, dependiendo de la complejidad de la tarea que esté aprendiendo. La cualificación práctica puede llevarse a cabo en una sesión, o puede requerir la realización de múltiples actividades a lo largo de un periodo de tiempo mayor, dependiendo una vez más de la complejidad de la tarea.

Es importante asegurarse que las personas que están siendo evaluadas están formadas y evaluadas por los oficiales con las cualificaciones apropiadas disponiendo de la experiencia específica en el área que están enseñando.

4.3 PARTE 3 – APROBACIÓN

Todas la solicitudes de licencia de oficial requieren la aprobación de la ADN, que puede decidir la creación de un Comité de Oficiales expertos para aprobar éstas solicitudes en nombre de la ADN.

