

MOTOGP, EL CASO MÁRQUEZ Y EL PRECIO JURÍDICO DE LA INSEGURIDAD NORMATIVA

*Laguna reglamentaria, control vertical de Liberty Media y el coste de un reglamento
con páginas en blanco*

David Limeres Oliva

«El piloto más mediático del campeonato encontró un vacío en el reglamento, lo utilizó para ganar una carrera al sprint y la dirección de carrera respondió encogiéndose de hombros. En cualquier otro sector del derecho, llamaríamos a eso inseguridad jurídica. En MotoGP lo llamamos espectáculo.»

El 25 de abril de 2026, en la carrera al sprint del Gran Premio de España en el Circuito de Jerez-Ángel Nieto, Marc Márquez se cayó en la curva 13 con cinco vueltas para el final. La lluvia había convertido la pista en una trampa y él había apostado demasiado tarde por el cambio de moto. Hasta ahí, un incidente deportivo más. Lo que vino después fue otra cosa.

Márquez rescató la moto del suelo, cruzó el césped, entró al pit lane por una ruta que el reglamento no contempla, cambió a la especificación de lluvia y ganó la carrera. Johann Zarco fue el primero en decirlo en voz alta: *«No debería haber ganado. No puedes ir hacia atrás en una pista»*. Los comisarios examinaron la maniobra y decidieron no sancionar. Su argumentación fue técnicamente cuidadosa: Márquez no había ganado tiempo con la maniobra, no había creado una situación peligrosa y no había cortado ninguna curva desde el camino de servicio. Tres criterios. Tres razones para no actuar

Preguntado por la polémica, Márquez respondió con la economía verbal de quien sabe que tiene razón: *«¡Lean las reglas!»*.

Permítanme desarrollar esto con calma, porque lo que ocurrió en Jerez no es una anécdota de paddock. Es un síntoma.

I. El verdadero problema: criterios sin norma

La decisión de los comisarios en Jerez no fue arbitraria. Fue razonada. Y eso, paradójicamente, es lo que la hace jurídicamente más problemática.

Los tres criterios que aplicaron —**no ganancia de tiempo, ausencia de peligro, no corte de curva desde el camino de servicio**— son criterios sensatos. Son los que cualquier jurista aplicaría para evaluar una maniobra en zona fuera de pista. El problema es que ninguno de ellos estaba codificado en el reglamento deportivo de MotoGP como estándar de referencia para este tipo de situaciones. Los comisarios no aplicaron el reglamento, más bien interpretaron el espíritu de un reglamento que no había previsto el supuesto, construyeron criterios *ad hoc* y tomaron una decisión en el momento.

Desde mi punto de vista, eso es más improvisación razonada que seguridad jurídica. Y la diferencia entre ambas cosas importa, y mucho, cuando el resultado de esa improvisación decide quién gana una carrera.

El principio de tipicidad —*nullum crimen, nulla poena sine lege*— exige en el derecho disciplinario deportivo que las infracciones estén definidas con suficiente claridad y precisión para que el deportista pueda conocer de antemano qué conductas son sancionables.¹ Pero ese principio tiene una cara menos visible: si la organización necesita inventar criterios en tiempo real para evaluar una conducta, esa conducta debería haber estado regulada de antemano. La ausencia de norma no es solo un problema para el piloto que no sabe si puede hacer algo. Es un problema para el sistema que tiene que decidir si lo sanciona sin tener instrucciones escritas para hacerlo.

Zarco tenía razón en que la maniobra generaba dudas. Márquez tenía razón en que el reglamento no la prohibía. Y los comisarios tuvieron que resolver esa contradicción con criterios que se inventaron en el momento. Los tres tenían razón. El reglamento no.

II. La seguridad en pista: el límite que opera por encima de lo escrito

Hay una dimensión del incidente que la controversia táctica ha dejado en segundo plano y que, desde el punto de vista jurídico, es la más relevante: la seguridad de los pilotos.

Cruzar el césped y entrar al pit lane por una ruta no prevista, en condiciones de lluvia, con otros competidores circulando a velocidades de competición, introduce un riesgo que los comisarios evaluaron —concluyeron que Márquez no había creado una situación peligrosa— pero que el reglamento no había anticipado ni regulado. El piloto esperó a que hubiera un hueco y entonces se movió. Eso fue prudente. Pero **la prudencia individual de un piloto no puede ser el único mecanismo de seguridad en un campeonato del mundo.**

Lo que hace este caso especialmente incómodo para la organización es que la FIM no llegaba a Jerez desde la indiferencia normativa. En enero de 2026, apenas cuatro meses antes de la sprint, había aprobado una nueva norma específicamente orientada a aumentar la seguridad en situaciones de caída: la obligación de retirar inmediatamente cualquier moto parada de la pista. La organización sabía que había un problema de

seguridad en esas situaciones. Lo reguló. Simplemente no reguló suficiente. Y Jerez demostró que la regulación parcial, en derecho de la responsabilidad, es casi tan problemática como la ausencia de regulación: porque acredita que el riesgo era previsible y conocido, y que la respuesta normativa no fue proporcional a ese conocimiento.

El TAS ha reconocido de manera consistente que el deber de garantizar la seguridad de los participantes en una competición deportiva opera con independencia de la tipificación reglamentaria expresa.² Las organizaciones deportivas no pueden escudarse en la ausencia de norma escrita para eludir su responsabilidad cuando una situación previsible genera riesgo para los competidores. El reglamento incompleto no es un escudo. En sede de responsabilidad civil, puede ser exactamente lo contrario.

Si la maniobra de Márquez hubiera provocado un accidente —un piloto que no esperaba encontrar a otro entrando al pit lane por el césped, en condiciones de visibilidad reducida por la lluvia— la pregunta ante cualquier tribunal civil no habría sido si el reglamento lo prohibía. Habría sido si la organización debía haber previsto esa situación y regulado el protocolo de reincorporación y acceso a boxes tras una caída fuera del trazado. La respuesta, a la vista de la reforma de enero y de lo ocurrido en abril, es que sí debía haberlo previsto con mayor precisión. Y no lo hizo.

El artículo 1902 del Código Civil —aplicable a la organización como persona jurídica que gestiona el evento— impone responsabilidad a quien, por acción u omisión, causa daño a otro mediando culpa o negligencia.³ La omisión de regular una situación que era posible prever constituye exactamente el tipo de negligencia organizativa que un tribunal puede examinar con independencia de lo que haya decidido el panel disciplinario deportivo.

III. El reglamento incompleto y quien responde por él

Hay una consecuencia del vacío normativo que el debate sobre la maniobra de Márquez ha dejado completamente en segundo plano: la pregunta sobre quién responde si la próxima vez las cosas no salen bien.

Liberty Media completó la adquisición de Dorna Sports el 2 de julio de 2025. Dorna pasó a operar como **MotoGP Sport Entertainment SL**. Pero la responsabilidad jurídica que lleva ese nombre no desaparece por el hecho de que el nuevo propietario haya cambiado la tarjeta de visita. El reglamento de MotoGP lo elabora la *Grand Prix Commission* —un comité con representantes de la FIM, de Dorna, de los equipos y de los fabricantes— y Dorna, como parte de esa comisión, participa directamente en las decisiones normativas del campeonato. Liberty Media controla Dorna. Dorna participa en la elaboración del reglamento. El reglamento tiene lagunas que, según hemos observado, son claras. Esa cadena de responsabilidad no se interrumpe por un cambio de accionariado.

Cuando un tribunal civil examina si una organización cumplió su deber de seguridad, no le interesa quién firmó el acta de la última reunión de la *Grand Prix Commission*. Le interesa si la organización, en su conjunto, adoptó las medidas razonables para prevenir situaciones de riesgo previsible. Y la reforma de enero de 2026 —aprobada precisamente para mejorar la seguridad en situaciones de caída— es la prueba documental de que la organización era consciente del riesgo. Lo que no hizo fue regularlo con la precisión suficiente para cubrir el supuesto que se produjo en Jerez cuatro meses después.

La omisión de regular lo previsible es negligencia organizativa. Y la negligencia organizativa no desaparece porque los comisarios hayan aplicado bien los criterios que se inventaron en el momento.⁴ Liberty Media sabe, por su experiencia en la Fórmula 1, que la integridad normativa de un campeonato es un activo de balance. Un reglamento que obliga a improvisar en tiempo real no es un problema deportivo menor sino un pasivo jurídico que el nuevo propietario ha heredado.

IV. Lo que Jerez deja sobre la mesa

Termino donde empecé: en Jerez, con tres afirmaciones simultáneamente verdaderas. Zarco tenía razón en que la maniobra generaba dudas sobre la equidad del resultado. Márquez tenía razón en que el reglamento no la prohibía. Y los comisarios tuvieron razón en no sancionar lo que no estaba tipificado.

El problema no es ninguno de los tres. El problema es un reglamento que obligó a los comisarios a construir criterios razonables en tiempo real para resolver una situación que debería haber estado prevista. Criterios aplicados con corrección, pero informales. Y en el Derecho, los criterios informales son inseguridad jurídica con otro nombre.

La solución no es técnicamente complicada: un código deportivo construido sobre principios generales que operen como cláusulas de cierre resolvería el problema de manera estructural. Si una conducta no está expresamente regulada pero compromete la seguridad de los participantes o la integridad de la competición, la organización tiene facultad de responder. Sin necesidad de que alguien haya redactado previamente el supuesto exacto. Es la lógica del artículo 1902 aplicada al reglamento deportivo: no se enumeran todos los accidentes posibles, se establece el principio general y se desarrolla caso a caso con criterios conocidos de antemano.

Liberty Media tiene la oportunidad —y el incentivo económico— de hacer ese trabajo antes de que el próximo Márquez encuentre la siguiente página en blanco. La cuestión es si lo hará porque alguien en la *Grand Prix Commission* tiene el criterio jurídico suficiente para impulsarlo, o porque un tribunal tuvo que forzarlo. La segunda opción, como saben los abogados que leen estas páginas, suele ser más cara y considerablemente menos elegante.

Notas

¹ TAS 2009/A/1817, *Karim Bakkali v. Royal Belgian Football Association*: el Tribunal reiteró la exigencia de claridad y precisión en la definición de conductas sancionables en el derecho deportivo, estableciendo que la ambigüedad normativa opera en favor del deportista. En el mismo sentido, CAS 2003/A/461, *WCM v. FIM*, sobre los límites del poder regulatorio de las federaciones deportivas en ausencia de norma expresa, con especial relevancia por la intervención directa de la FIM como organismo regulador del motociclismo mundial.

² El deber de seguridad de las organizaciones deportivas como principio general del derecho deportivo internacional ha sido reconocido de manera consistente por el TAS en su jurisprudencia sobre responsabilidad organizativa. Su proyección sobre competiciones de motor —donde el riesgo físico es inherente a la actividad— refuerza la exigencia de que los reglamentos anticipen situaciones de riesgo previsibles, con independencia de que el supuesto concreto esté o no expresamente tipificado. La aplicación de este principio al caso Jerez no deriva de un precedente directo sino de una proyección doctrinal sobre los estándares de diligencia organizativa exigibles a una promotora en posición dominante.

³ Real Decreto de 24 de julio de 1889, por el que se publica el Código Civil español, art. 1902: «El que por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado».

⁴ En el ordenamiento español, el deber de seguridad de los organizadores de espectáculos deportivos encuentra fundamento adicional en la Ley 10/1990, de 15 de octubre, del Deporte (BOE núm. 249, de 17 de octubre de 1990), y en el artículo 1903 del Código Civil, que extiende la responsabilidad extracontractual a las personas jurídicas respecto de los daños causados en el ejercicio de sus actividades. La omisión de prever en el reglamento situaciones de riesgo previsibles —como el protocolo de reincorporación a pista tras una caída fuera del trazado— es susceptible de constituir negligencia organizativa en los términos de ambos preceptos.