

Охрана результатов научных исследований и научной информации в спорте высших достижений на примере «Формулы-1»¹

Аннотация. В статье исследуется специфика охраны результатов научных исследований в профессиональном спорте на примере «Формулы-1». Подчеркивается, что обладателем прав на результаты научных исследований может быть не только сама гоночная команда, но и одно из тесно связанных юридических лиц. Приводятся конкретные примеры, которые демонстрируют, что может охраняться патентом и кто может обладать правами на объекты интеллектуальной собственности. Отмечается, что, несмотря на большое количество высокотехнологичных решений, команды «Формулы-1» нередко сознательно отказываются от патентования. Анализ ситуации в этом виде спорта показывает, что в условиях постоянного внесения изменений и доработок в гоночные автомобили получение патента неоправданно из-за продолжительности этой процедуры. В то же время результаты научных исследований и научная информация охраняются режимом коммерческой тайны. Оговаривается, что такой режим сопровождается риском разглашения конфиденциальной информации лицами, прежде всего действующими и бывшими сотрудниками. В качестве иллюстрации приводится один из крупнейших шпионских скандалов в истории «Формулы-1». Особое внимание уделяется проблеме перехода членов персонала из одного коллектива «Формулы-1» в другой, в том числе разграничению собственных навыков сотрудника и полученных им на предыдущей работе охраняемых сведений. Дополнительно подчеркивается, что такие переходы часто сопровождаются обязательным отпуском без права выхода на новую работу, чтобы имеющиеся знания о наработках уже бывшего работодателя потеряли свою актуальность. Отмечается также, что режим коммерческой тайны не препятствует командам «Формулы-1» знакомиться с результатами научных исследований своих конкурентов ввиду правил о максимальной открытости автомобилей на время проведения Гран-при. Приведены конкретные примеры заимствования гоночными командами успешных инженерных решений соперников путем создания собственных аналогов.

Ключевые слова: научные исследования; результаты научных исследований; научная информация; инновации; технологии; правовое регулирование; интеллектуальная собственность; охрана интеллектуальной собственности; патент; коммерческая тайна; спорт; Формула-1; автогонки; Международная федерация автоспорта (FIA).

Для цитирования: Камалян А. М. Охрана результатов научных исследований и научной информации в спорте высших достижений на примере «Формулы-1» // Актуальные проблемы российского права. — 2021. — Т. 16. — № 2. — С. 175–182. — DOI: 10.17803/1994-1471.2021.123.2.175-182.

¹ Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ в рамках научного проекта № 18-29-15022.

© Камалян А. М., 2021

* Камалян Артур Михайлович, кандидат юридических наук, преподаватель кафедры интеграционного и европейского права Московского государственного юридического университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА)

Садовая-Кудринская ул., д. 9, г. Москва, Россия, 125993
arthur.kamalyan@gmail.com

Protection of Scientific Research Results and Scientific Information in Elite Sports ("Formula 1" Case Study)²

Artur M. Kamalyan, Cand. Sci. (Law), Lecturer, Integration and European Law Department, Kutafin Moscow State Law University (MSAL)
ul. Sadovaya-Kudrinskaya, d. 9, Moscow, Russia, 125993
arthur.kamalyan@gmail.com

Abstract. The paper examines the legal regulation of scientific research in professional sports as in the case of Formula 1. It is emphasized that the owner of the rights to the results of scientific research can be not only the racing team itself, but also one of the closely related legal entities. Specific examples are provided demonstrating what can be protected by a patent and who can own intellectual property rights. It is noted that, despite a large number of high-tech solutions, Formula 1 teams often deliberately refuse to patent. An analysis of the situation in this sport shows that in the conditions of constant changes and improvements in racing cars, obtaining a patent is unjustified due to the length of this procedure. At the same time, the results of scientific research and scientific information are protected by the trade secret regime. It is stipulated that such a regime is accompanied by the risk of disclosure of confidential information by persons, primarily current and former employees. One of the biggest spy scandals in the history of Formula 1 is cited as an illustration. Particular attention is given to the problem of the transfer of staff members from one Formula 1 team to another, including the delineation of the employee's own skills and the protected information obtained by him in previous work. In addition, it is emphasized that such transitions are often accompanied by compulsory leave without the right to go to a new job, so that the existing knowledge about the work of the former employer loses its relevance. It is also noted that the trade secret regime does not prevent Formula 1 teams from getting acquainted with the results of scientific research of their competitors due to the rules on the maximum openness of cars during the Grand Prix. Specific examples of borrowing by racing teams of successful engineering solutions of rivals by creating their own analogues are given.

Keywords: scientific research; scientific research results; scientific information; innovation; technologies; legal regulation; intellectual property; protection of intellectual property; patent; trade secret; sport; Formula 1; auto racing; International Motor Sport Federation (FIA).

Cite as: Kamalyan AM. Okhrana rezultatov nauchnykh issledovaniy i nauchnoy informatsii v sporte vysshikh dostizheniy na primere «Formuly-1» [Protection of Scientific Research Results and Scientific Information in Elite Sports ("Formula 1" Case Study)]. *Aktualnye problemy rossiyskogo prava*. 2021;16(2):175-182. DOI: 10.17803/1994-1471.2021.123.2.175-182. (In Russ., abstract in Eng.).

Научные исследования в спорте, в частности в «Формуле-1», имеют определенную специфику. Как правило, регламенты соревнований содержат требования к конечному результату исследований, хотя «серые зоны» все равно возникают, предоставляя конструкторам и инженерам определенную свободу. Подобное положение дел не могло не сказаться и на

охране таких результатов научных исследований, которая тоже имеет свои особенности.

Как известно, «Формула-1» является высокотехнологичным спортом, поэтому объектов охраны субъективных прав довольно много: отдельные детали автомобиля³, сам дизайн болида⁴ и даже его раскраска⁵ и т.д. При этом стоит иметь в виду, что правообладателем может

² The reported study was funded by RFBR according to the research project № 18-29-15022.

³ Например: патент 182952 на охрану рулевого колеса Ferrari, который использовался в болиде Ferrari SF90 для выступлений в 2019 г. (см.: официальный сайт Всемирной организации интеллектуальной собственности (ВОИС). URL: <https://www3.wipo.int/designdb/en/showData.jsp?ID=CAID.182952> (дата обращения: 17.05.2020)).

⁴ Например: патент 007693569-0001 на охрану болида McLaren MCL35 для выступления в сезоне-2020 (см.: официальный сайт ВОИС. URL: <https://www3.wipo.int/designdb/en/showData.jsp?ID=EMID.007693569-0001> (дата обращения: 17.05.2020)).

выступать как гоночный коллектив, так и тесно связанное с ним иное юридическое лицо. Например, британские команды McLaren (McLaren Racing Limited) и Williams (Williams Grand Prix Engineering Limited) сами являются правообладателями своих изобретений, а правами на результаты научных исследований гоночной команды Ferrari обладает головное акционерное общество Ferrari S.p.A.

Необходимо также понимать, что результаты научных исследований коллективов «Формулы-1» могут применяться не только в спорте, но и в обычных автомобилях. В таком контексте ценность и значение патентов значительно возрастает. Например, в 2009 г. в «Формуле-1» появилась система рекуперации кинетической энергии KERS (Kinetic Energy Recovery System) и британский коллектив Williams одним из первых зарегистрировал патент на свою разработку в этой области⁵. Через пять лет, в апреле 2014 г., предприятие Williams Hybrid Power, которое и занималось исследованием системы KERS для команды «Формулы-1», было продано со всеми правами на результаты научных исследований за 8 млн фунтов стерлингов британской автомобильной и аэрокосмической компании GKN с дополнительными выплатами от продаж в размере 3,5 % в первые пять лет и 1,5 % в последующие годы⁷. И хотя стоимость сделки сравнительно невысока, необходимо отметить, что в свое время команда Williams вложила в данное предприятие 1,5 млн фунтов стерлингов, то есть цена продажи более чем в пять раз превысила

затраты. Немаловажным обстоятельством является также тот факт, что система KERS активно внедряется в систему общественного транспорта Великобритании: уже в июле 2014 г. (спустя три месяца после покупки подразделения Williams) GKN заключила контракт с одним из крупнейших британских перевозчиков Go-Ahead Group на поставку системы KERS для 500 автобусов в течение двух лет, прежде всего для Лондона и Оксфорда⁸, а в 2015 г. объем заказов увеличился до 750 автобусов⁹.

В то же время, несмотря на большое количество патентов и высокий уровень результатов научных исследований, в мире «Формулы-1» крайне редко можно встретить судебные разбирательства или «патентные войны», которые характерны для областей, связанных с технологиями (например, патентные споры Apple v. Samsung, Motorola v. Microsoft, Oracle v. Google). Однако это вовсе не свидетельствует о добросовестном поведении участников чемпионата мира. Отсутствие «патентных» войн в «королеве автоспорта» объясняется тем, что команды зачастую отказываются от патента как формы оформления и защиты своих прав на результат научных исследований (то есть в идеале патентов в «Формуле-1» должно было быть еще больше). Причин такого неожиданного выбора несколько. Во-первых, процедура патентования занимает довольно много времени. С учетом того, как часто и сильно меняется болид в течение одного года (не говоря уже о нескольких годах, особенно если происходит

⁵ Например: патенты 006813234-0002 и 006813234-0003 на охрану раскраски болида McLaren в целом и отдельного элемента орнамента (см.: официальный сайт ВОИС. URL: <https://www3.wipo.int/designdb/en/showData.jsp?ID=EMID.006813234-0002>; <https://www3.wipo.int/designdb/en/showData.jsp?ID=EMID.006813234-0003> (дата обращения: 17.05.2020)).

⁶ Патент EP2422110 (B1) на «маховик в сборе» (Flywheel Assembly — альтернативное и более общее название для KERS), выданный Европейским патентным ведомством (European Patent Office — EPO) (см.: официальный сайт EPO. URL: <https://data.epo.org/gpi/EP2422110B1-FLYWHEEL-ASSEMBLY> (дата обращения: 17.05.2020)).

⁷ The Telegraph. URL: <https://www.telegraph.co.uk/finance/newsbysector/industry/10737329/Williams-sells-hybrid-power-unit-to-GKN.html> (дата обращения: 17.05.2020).

⁸ Официальный сайт компании Go-Ahead Group. URL: <https://www.go-ahead.com/media/press-releases/gkn-and-go-ahead-group-use-f1-technology-improve-fuel-efficiency-london-buses> (дата обращения: 17.05.2020).

⁹ Официальный сайт Общества производителей и продавцов автомобилей (Society of Motor Manufacturers and Traders, SMMT), одной из старейших в своей отрасли (образована в 1902 г.) и наиболее влиятельных торговых ассоциаций Великобритании. URL: <https://www.smmt.co.uk/2015/06/gkn-hybrid-power-flywheels-in-750-uk-buses/> (дата обращения: 17.05.2020).

смена Технического регламента), оформленный патент может уже не представлять актуальность и интерес для правообладателя. Во-вторых, закрепление результата научного исследования в форме патента предоставляет команде-правообладателю конкурентное преимущество, поскольку соперники не могут им воспользоваться, а попытки создать собственный аналог могут привести к нарушению прав. Казалось бы, это обычное дело в любой другой отрасли, однако важно помнить, что «Формула-1» — это прежде всего спорт, правила которого вырабатываются в том числе при участии самих команд. Иными словами, если будет запатентована технология или деталь, которая предоставляет одному из коллективов значительное преимущество, остальные команды на следующем обсуждении правил (как правило, проходит в конце чемпионата) могут принять решение о запрете ее использования в будущем¹⁰. Ценность такого патента резко падает. В итоге команды «Формулы-1» патентуют лишь те детали и технологии, которые можно будет использовать в коммерческих целях при переносе на обычные автомобили или прочую технику (как в случае с системой KERS), и в том виде, в котором они будут реализовываться. Исключительно гоночные технологии принципиально не патентуются, чтобы вместо «патентных войн» и дуэлей адвокатов велись «инженерные войны» и битвы конструкторов — в полном соответствии с духом соревнований.

Отказ от патента как способа защиты субъективных прав на результаты научных исследований не означает, что они вообще никак не защищаются. Чаще всего команды «Формулы-1»

используют режим коммерческой тайны, который также позволяет обладателю конфиденциальной информации сохранять и использовать преимущество в борьбе с конкурентами. Соглашение по торговым аспектам прав интеллектуальной собственности (ТРИПС)¹¹ определяет информацию, составляющую коммерческую тайну, как любую секретную информацию в том смысле, что она в целом или в определенной конфигурации и подборе ее компонентов не является общеизвестной и легко доступной лицам в тех кругах, которые обычно имеют дело с подобной информацией; имеет коммерческую ценность ввиду своей секретности и является предметом надлежащих в данных обстоятельствах мер, направленных на сохранение ее секретности, со стороны лица, правомерно контролирующего эту информацию (п. 2 ст. 39). Похожее определение дается в Директиве ЕС 2016/943 о защите конфиденциальных ноу-хау и деловой информации (коммерческой тайны) от незаконного приобретения, использования и раскрытия¹² и в российском Федеральном законе от 29.07.2004 № 98-ФЗ «О коммерческой тайне»¹³.

Подобный режим позволяет всем командам использовать новейшие технологии, сохраняя при этом в тайне процесс и детали их разработки. В истории «Формулы-1» было немало случаев, когда результат научных исследований одного коллектива быстро набирал популярность благодаря своей эффективности, заставляя конкурентов создавать свои аналоги. К числу таких примеров можно отнести X-крылья (X-wings) британской команды Tyrell¹⁴, демпфер масс Renault¹⁵ и инертер McLaren (разработан

¹⁰ Слова анонимного высокопоставленного инженера «Формулы-1» на сайте Motorsport.com. URL: https://www.motorsport.com/f1/news/patents-in-f1-explained/3218781/?utm_source=jaonf1.com&utm_medium=acquisition-redirect&utm_content=patents-in-f1-explained (дата обращения: 17.05.2020).

¹¹ Agreement on Trade-Related Aspects of Intellectual Property Rights (TRIPS Agreement) // Официальный сайт Всемирной торговой организации (ВТО). URL: https://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/31bis_trips_01_e.htm (дата обращения: 17.05.2020).

¹² Directive (EU) 2016/943 of the European Parliament and of the Council of 8 June 2016 on the protection of undisclosed know-how and business information (trade secrets) against their unlawful acquisition, use and disclosure (Text with EEA relevance) // OJ L 157. 15.06.2016. P. 1–18.

¹³ СЗ РФ. 2004. № 32. Ст. 3283.

¹⁴ Motorsport.com. URL: <https://www.motorsport.com/f1/news/why-x-wings-were-banned/4776778/#gal-4776778-m0-johnny-herbert-sauber-petronas-c17> (дата обращения: 15.05.2020).

совместно с Кембриджским университетом¹⁶), а также воздухозаборник McLaren F-duct¹⁷.

Необходимо отметить, что режим коммерческой тайны не означает, что конкуренты не могут подойти к болиду и изучить его, в том числе на предмет нестандартных инженерных решений. Как отмечал Р. Браун, если команда сможет сохранить в тайне от конкурентов свое инновационное решение на протяжении трех — четырех месяцев, особенно с учетом участия в гонках, ей крупно повезло¹⁸. Как правило, конкуренты изучают автомобили друг друга во время гоночных уикендов¹⁹, поскольку в соответствии со ст. 21.4 Спортивного регламента²⁰ в эти дни не допускаются в любое время и в любом месте (в паддоке²¹, в гаражах, на пит-лейне²² или на стартовой решетке) никакие экраны, крышки или другие препятствия, которые каким-либо образом заслоняют какую-либо часть автомобиля, за исключением тех, которые необходи-

мы исключительно по механическим причинам (например, в противопожарных целях). Запрещается также покрывать двигатели, коробки передач или радиаторы во время замены или перемещения двигателей по гаражу и запасные крылья, когда они не используются и находятся на стойке на пит-лейне. Запрещается использовать в качестве препятствий и заграждений такие детали, как запасные днища, топливные установки или тележки для инструментов. При этом разрешается использование чехлов для покрытия поврежденных автомобилей или компонентов; прозрачного лотка для инструментов глубиной не более 50 мм, расположенного сверху на заднем крыле; утепляющих или теплозащитных чехлов для двигателя и коробки передач на стартовой решетке; чехла на заднее крыло, разработанного специально для защиты запускающего автомобиль механика от огня²³; термочехлов для шин²⁴; чехла для закрытия

¹⁵ Официальный сайт Moore Good Ink. URL: <https://mooregoodink.com/how-renault-f1-found-faster-lap-times-and-won-a-world-championship-by-creating-the-tuned-mass-damper/> (дата обращения: 15.05.2020).

¹⁶ См.: *Smith M. C.* Synthesis of mechanical networks: the inerter // *IEEE Transactions on Automatic Control*. 2002. Vol. 47. No 10. P. 1648–1662.

¹⁷ Autosport.com. URL: <https://www.autosport.com/f1/news/149090/banned-the-f1-2010-season-fduct> (дата обращения: 17.05.2020).

¹⁸ См.: *Jenkins M., Pasternak K., West R.* Performance at the Limit. Cambridge University Press, 2016. P. 81.

¹⁹ Гран-при «Формулы-1» проводится в течение трех дней, как правило, с пятницы по воскресенье (исключение составляет Гран-при Монако, где традиционно гоночный уикенд начинается в четверг и продолжается в субботу и воскресенье). В пятницу (для Монако — четверг) проводятся две сессии свободных заездов, в субботу — третья сессия свободных заездов и квалификация, в воскресенье — гонка.

²⁰ Спортивный регламент «Формулы-1» (Formula One Sporting Regulations) в ред. от 07.04.2020 // Официальный сайт Международной федерации автоспорта (FIA). URL: https://www.fia.com/sites/default/files/2020_formula_1_sporting_regulations_-_iss_6_-_2020-04-07.pdf (дата обращения: 17.05.2020).

²¹ Как и ряд других понятий, термин «паддок» (англ. paddock) пришел в «Формулу-1» из скачек, где означает расположенный рядом со стойлом загон. В автоспорте под ним понимают специальное место для развертывания команд недалеко от гаражей (боксов).

²² Пит-лейн представляет собой часть гоночной трассы, где располагаются гаражи (боксы) команд, участвующих в гонке, и производятся пит-стопы — остановки для замены колес и/или поврежденных деталей. При заезде на пит-лейн гонщик обязан снизить скорость и соблюдать скоростной режим вплоть до выезда из него.

²³ Несмотря на применение огромного количества высоких технологий в «Формуле-1», двигатель болида запускается не гонщиком, а группой механиков. Один из механиков, который непосредственно запускает двигатель, располагается позади автомобиля.

²⁴ Термочехлы планировалось запретить с переходом на новый Технический регламент в 2021 (2022) г., однако, учитывая и так довольно большое число изменений, их решили оставить с последующим запретом // Autosport.com. URL: <https://www.autosport.com/f1/news/146522/f1-2021-tyre-blanket-ban-decision-reversed> (дата обращения: 17.05.2020).

болида на ночь в режиме закрытого парка²⁵, а также любых приспособлений для укрытия автомобиля от дождя на пит-лейне или на стартовой решетке. Иными словами, в ходе Гран-при болиды максимально открыты для посторонних глаз, прежде всего для зрителя.

До недавних пор такая открытость была только на этапах Гран-при. На предсезонных тестах, где новые болиды проезжают свои первые километры на трассах перед началом сезона, команды пользовались многочисленными приспособлениями для закрытия автомобиля от посторонних глаз (чаще всего использовали огромные плакаты или экраны, которые полностью загораживали боксы). Однако перед началом сезона-2020 в ст. 10.5 Спортивного регламента внесли изменения, запрещающие любые ограждения с 09:00 до 18:00 на время проведения предсезонных тестов с рядом дополнительных изъятий. В частности, заграждения могут применяться при ремонте и восстановлении автомобиля, поврежденного в ходе тестов, а также если днище болида не установлено.

Важно понимать, что если одна команда подсмотрела у своих конкурентов инженерное решение, она может воспользоваться лишь его внешним выражением. Какой бы то ни был доступ к чертежам, технической документации и прочим документам, являющимся интеллектуальной собственностью, не может быть предоставлен, это строго запрещено. Именно таким образом и был сконструирован болид британского коллектива Racing Point для участия в сезоне-2020, инженеры которого руководствовались фотографиями с различных гонок машины Mercedes образца 2019 г. Автомобиль

получился настолько похожим, что соперники заподозрили Racing Point в нарушении правил, но доказательства представить не смогли²⁶.

И тем не менее в «Формуле-1» все же возникают конфликтные ситуации, когда именно сами технологии (а не просто их внешнее выражение) оказываются в руках конкурентов. Режим коммерческой тайны, безусловно, более гибкий для спорта, нежели патент, но у него есть один существенный недостаток — не все люди умеют одинаково хорошо хранить секреты. В этом контексте одной из ключевых проблем является уход членов персонала из команды «Формулы-1», в том числе переход к конкурентам.

Переход сотрудников из одного коллектива в другой довольно часто (и практически всегда, если речь идет о высокопоставленном сотруднике) сопровождается довольно продолжительным отпуском с сохранением заработной платы и без права выхода на работу с тем, чтобы не допустить утечку важной информации (коммерческой тайны) в стан конкурентов. Например, в июле 2018 г. команда McLaren подтвердила назначение на должность технического директора Дж. Ки²⁷, который занимал аналогичную должность в Toro Rosso, однако приступить к своим новым обязанностям британский инженер смог лишь 25 марта 2019 г.²⁸, то есть спустя почти восемь месяцев. К пилотам подобное правило почти не применяется, поскольку они сами не участвуют в разработке болида, а высказывают свои пожелания. Однако если в середине сезона уже известно, что по окончании чемпионата гонщик покинет коллектив и перейдет в команду соперника, то по очевидным причинам его перестают привлекать к участию в разработке

²⁵ Закрытый парк (фр. *parc fermé*) — специально отведенное место на автодроме, где действует особый режим работы с болидами, препятствующий их обслуживанию, за исключением особо оговоренных случаев и процедур. Машины переводятся в закрытый парк непосредственно после квалификаций и гонок для проведения инспекции с целью убедиться в их соответствии требованиям технического регламента. Такой же режим устанавливается с момента выезда из боксов на стартовую решетку, когда разрешается вносить лишь незначительные изменения в настройки болида.

²⁶ Официальный сайт «Формулы-1». URL: <https://www.formula1.com/en/latest/article.we-absolutely-designed-it-ourselves-racing-point-defend-rp20-after-mercedes.41SgWpnq6ytiHOAMvTCr8x.html> (дата обращения: 17.05.2020).

²⁷ Autosport.com. URL: <https://www.autosport.com/f1/news/137623/toro-rosso-tech-chief-key-to-move-to-mclaren> (дата обращения: 17.05.2020).

²⁸ Autosport.com. URL: <https://www.autosport.com/f1/news/141698/key-to-join-mclaren-after-2019-melbourne-race> (дата обращения: 17.05.2020).

болида следующего года, и всё реже он участвует в командных собраниях (чем ближе конец сезона, тем больше брифингов посвящаются подготовке к следующему чемпионату).

В ситуации с переходом конструкторов и инженеров нередко возникает вопрос: как отграничить навыки и квалификацию от коммерческой тайны, которую удалось запомнить (неважно, намеренно или нет)? Своеобразным водоразделом может служить контекст, при котором сотрудник приобрел знания. Когда такие знания были получены в ходе выполнения деятельности у предыдущего работодателя и неразрывно связаны с опытом, скорее всего, речь следует вести о навыках, в отличие от ситуации, когда лицо получило информацию путем ознакомления с документами или из разговоров с коллегами, то есть за рамками выполнения должностных обязанностей. Не менее важно, сообщил ли подобные сведения работодатель или работник сам получил эти знания²⁹. В любом случае, тот факт, что работник смог запомнить какие-то сведения, не означает сам по себе, что полученная информация перестала относиться к коммерческой тайне и стала навыком³⁰.

В «Формуле-1» нередко случались ситуации, когда сотрудники после перехода раскрывали некоторые секреты своих предыдущих работодателей. Один из недавних примеров связан с переходом в 2019 г. инженера Renault в команду Racing Point, который раскрыл новому работодателю принцип работы системы смещения баланса тормозов, которую использовала французская «конюшня». Когда FIA запретила британскому коллективу использовать подобную систему, Racing Point подала протест против

Renault, результатом рассмотрения которого стало исключение обоих гонщиков французского коллектива из итогового протокола Гран-при Японии³¹.

Один из самых громких скандалов³², связанных с раскрытием коммерческой тайны, произошёл в 2007 г. и получил название «спайгейт» (Spygate), или Степнигейт (Stepneygate, по фамилии инженера, ставшего центральной фигурой). Н. Степни являлся частью «команды мечты»³³ Ferrari, которая привела команду из Маранелло к шести чемпионским титулам подряд (ранее эта же группа единомышленников завоевала еще два титула чемпионов мира в составе команды Benetton). После завершения карьеры М. Шумахера в 2006 г. в высших эшелонах итальянского коллектива пошли перестановки (в частности, команду покинул технический директор Р. Браун), которые пришлись не по душе Н. Степни³⁴. В результате перед началом сезона 2007 г. он занял должность руководителя отдела развития и перестал принимать непосредственное участие в работе команды на Гран-при. Недовольный положением вещей, Н. Степни саботировал работу команды (на Гран-при Монако в баках Ferrari был обнаружен белый порошок, который, по словам очевидцев, пронес именно Н. Степни³⁵) и передавал конфиденциальную информацию (речь шла о документе объемом около 800 страниц) своему другу, высокопоставленному инженеру из McLaren М. Кохлену. По итогам судебного разбирательства и расследования FIA Н. Степни был осужден итальянским судом к 20 месяцам лишения свободы (наказание не отбывал, в том числе ввиду гибели в резуль-

²⁹ См.: Kolasa M. Trade Secrets and Employee Mobility: In Search of an Equilibrium. Cambridge University Press, 2018. P. 131.

³⁰ Force India Formula One Team Limited v. Aerolab srl [2013] EWCA Civ 780. Court of Appeal // Reports of Patent, Design and Trade Mark Cases. 2013. Vol. 130. Iss. 12. P. 947–984.

³¹ Официальный сайт «Формулы-1». URL: <https://www.formula1.com/en/latest/article.renault-disqualified-from-results-of-the-japanese-grand-prix.5lDaMU1SWKaXnpEP93CLVB.html> (дата обращения: 17.05.2020).

³² См.: Jenkins M., Pasternak K., West R. Op. cit. P. 78.

³³ Помимо главного механика Н. Степни, в нее входили гонщик М. Шумахер, руководитель команды Ж. Тодт, технический директор Р. Браун и главный конструктор Р. Бирн.

³⁴ Autosport.com. URL: <https://www.autosport.com/f1/news/56539/unhappy-stepney-wants-a-sabbatical> (дата обращения: 17.05.2020).

³⁵ Официальный сайт The Guardian. URL: <https://www.theguardian.com/sport/2007/jul/05/motorsports.sport3> (дата обращения: 17.05.2020).

тате дорожно-транспортного происшествия в 2014 г.) и денежному штрафу, факт промышленного шпионажа был установлен и подтвержден, команда McLaren лишилась всех набранных очков и была исключена из Кубка конструкторов (при этом пилоты команды сохранили свои баллы в личном зачете), а также была оштрафована на 100 млн долл. США с обязательством предоставить болид перед началом нового сезона в FIA для более детального изучения на предмет заимствования технологий Ferrari³⁶. Требование о допуске болида McLaren к участию в чемпионате 2008 г. только по итогам его тщательной проверки позже было отменено в связи с принесением британским коллективом публичных извинений³⁷, хотя ряд мероприятий к тому моменту уже успели состояться³⁸.

Таким образом, охрана результатов научных исследований в «Формуле-1» обладает опре-

деленной спецификой. Чаще всего команды добровольно отказываются от патентования своих изобретений, поскольку процедура занимает слишком много времени для такого динамично развивающегося спорта, а также есть высокая вероятность, что конкуренты могут запретить использование запатентованной технологии. Там, где патенты все же были получены, правообладателями не всегда являются гоночные коллективы, ими могут быть иные юридические лица, которые непосредственно связаны с командой, что может затруднить процесс поиска охраняемых патентами изобретений. В основном же результаты научных исследований в «Формуле-1» охраняются режимом коммерческой тайны, который может нарушаться недовольными сотрудниками и/или членами персонала, которые перешли к конкурентам.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Jenkins M., Pasternak K., West R. Performance at the Limit. — Cambridge University Press, 2016. — 266 p.
2. Kolasa M. Trade Secrets and Employee Mobility: In Search of an Equilibrium. — Cambridge University Press, 2018. — 408 p.
3. Smith M. C. Synthesis of mechanical networks: the inerter // IEEE Transactions on Automatic Control. — 2002. — Vol. 47. — № 10.

Материал поступил в редакцию 17 мая 2020 г.

REFERENCES (TRANSLITERATION)

1. Jenkins M., Pasternak K., West R. Performance at the Limit. — Cambridge University Press, 2016. — 266 p.
2. Kolasa M. Trade Secrets and Employee Mobility: In Search of an Equilibrium. — Cambridge University Press, 2018. — 408 p.
3. Smith M. C. Synthesis of mechanical networks: the inerter // IEEE Transactions on Automatic Control. — 2002. — Vol. 47. — № 10.

³⁶ Autosport.com. URL: <https://www.autosport.com/f1/news/87071/stepney-sentenced-over-spy-affair> (дата обращения: 17.05.2020).

³⁷ Официальный сайт The Guardian. URL: <https://www.theguardian.com/sport/2007/dec/14/motorsports.sport> (дата обращения: 17.05.2020).

³⁸ Autosport.com. URL: <https://www.autosport.com/f1/news/63844/fia-begins-probe-of-mclaren-2008-car> (дата обращения: 17.05.2020).