



Научная статья

УДК 349+796

<https://doi.org/10.33874/2072-9936-2026-0-2-213-227>

АКТЫ МЕЖДУНАРОДНЫХ СПОРТИВНЫХ ФЕДЕРАЦИЙ (АССОЦИАЦИЙ) КАК КОМПОНЕНТ РЕГЛАМЕНТАЦИИ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СПОРТСМЕНА-АВТОГОНЩИКА

Александра Вячеславовна Корзун

Государственный академический университет гуманитарных наук,
119049, Россия, г. Москва, Мароновский пер., д. 26

korzun.motorsport@gmail.com

Аннотация

В работе исследуется роль актов международных спортивных федераций (МСФ), прежде всего Международной автомобильной федерации (FIA), в регламентации профессиональной деятельности автогонщика в элитных сериях: *Formula 1*, *WRC*, «24 Heures du Mans». Гипотеза – нормы FIA в составе *lex sportiva* доминируют в вопросах статуса, допуска, контрактных механизмов, дисциплинарной и антидопинговой ответственности, безопасности. Методология основана на формально-юридическом, сравнительно-правовом и системном анализе, а также изучении актов МОК, ВАДА и документов FIA. Отмечается, что акты МСФ формируют специфическую правовую среду, сочетающую автономию и императивный контроль, влияя на квалификацию трудов правового статуса гонщика и взаимодействуя с национальным правом (РФ/Франция), порождая коллизии. Сформулированы предложения по гармонизации российского законодательства с учетом особенностей автоспорта.

Ключевые слова: международные спортивные федерации; ФИА; акты; регламентация; профессиональная деятельность; спортсмен-автогонщик; трудов правовой статус; саморегулирование; Олимпийская хартия; *lex sportiva*.

Для цитирования: Корзун А. В. Акты международных спортивных федераций (ассоциаций) как компонент регламентации профессиональной деятельности

спортсмена-автогонщика // Вестник Российской правовой академии. 2026. № 2. С. 213–227. <https://doi.org/10.33874/2072-9936-2026-0-2-213-227>

Research Article

ACTS OF INTERNATIONAL SPORTS FEDERATIONS (ASSOCIATIONS) AS A COMPONENT OF REGULATION OF A PROFESSIONAL RACING DRIVER'S ACTIVITY

Alexandra V. Korzun

State Academic University of the Humanities, 26 Maronovsky Lane,
Moscow, 119049, Russia

korzun.motorsport@gmail.com

Abstract

The article examines the role of international sports federations (ISFs), primarily the Fédération Internationale de l'Automobile (FIA), in regulating the professional activity of racing drivers in elite series (Formula One, WRC, 24 Hours of Le Mans). It argues that FIA norms, as part of *lex sportiva*, decisively shape drivers' status, eligibility, contractual mechanisms, disciplinary and anti-doping liability, and safety. The methodology combines formal legal, comparative and systemic analysis, and review of the Olympic Charter, the WADA Code, and FIA regulations. ISF acts are shown to create a legal environment mixing private autonomy with mandatory oversight, affecting the labor-law qualification of drivers and interacting with national law (Russia/France), raising conflicts. Recommendations are offered for harmonizing Russian law with motor-sport specifics.

Keywords: international sports federations; FIA; acts; regulation; professional activity; racing driver; labor law status; self-regulation; Olympic Charter; *lex sportiva*.

For citation: Korzun A. V. Acts of International Sports Federations (Associations) as a Component of Regulation of a Professional Racing Driver's Activity. *Herald of the Russian Law Academy*, 2026, no. 2, pp. 213–227. (In Russ.) <https://doi.org/10.33874/2072-9936-2026-0-2-213-227>

Введение

Актуальность темы обусловлена высокой коммерциализацией автоспорта элитного уровня (*F1*, *WRC*, «*24 Heures du Mans*») и возросшей плотностью правовых рисков: от допуска (лицензии, также суперлицензии), безопасности и антидопинга до дисциплины и трансферов. При этом профессиональная деятельность гонщика сочетает повышенную опасность, значительные инвестиции и многосубъектную координацию (команды, промоутеры, спонсоры, организаторы, МСФ). Указанное порождает вопрос о том, какова фактическая «центральная ось» регламентации: национальное право, международное публичное право, *lex mercatoria* либо комплекс актов МСФ (*lex sportiva*). Дискуссионным остается вопрос о пределе «наднациональности» актов МСФ и их соотношении с императивами национального трудового и социального права [1–8].

Предмет исследования – система актов МСФ (в первую очередь ФИА) как компонент правовой регламентации профессиональной деятельности автогонщика. Гипотеза: акты ФИА образуют доминирующий регулятивный пласт, формирующий специфическую правовую среду, непосредственно влияющую на трудовую правовую статус гонщика и взаимодействующую с национальными нормами, порождая как возможности (унификация стандартов, процедурная определенность), так и коллизии (юрисдикция споров, социальные гарантии, безопасность) [1; 5–17].

Методология включает: формально-юридический анализ статутных и регламентных актов ФИА (Международный спортивный кодекс, приложения), регламентов конкретных серий (*F1*, *WRC*, *WEC/24 Heures du Mans*), Олимпийской хартии МОК и Кодекса ВАДА; сравнительно-правовой анализ (сопоставление с *lex mercatoria*, сопоставление РФ/Франция); системный подход к спортивному праву; анализ прецедентов трансферных конфликтов (*CRB – Piastrri*; контрактные споры – *Palou*) как иллюстраций институциональной инфраструктуры *lex sportiva* [2; 9–13; 15–20].

Научная новизна состоит в целостном анализе именно «профессиональной» составляющей деятельности автогонщика через призму актов ФИА, с фокусом на их влиянии на квалификацию трудового правового статуса и механизмы взаимодействия с национальным правом (РФ/Франция): в отличие от существующих исследований, данная работа детализирует пересечение дисциплинарной, спортивно-технической и контрактной подсистем в автоспорте элитного уровня и предлагает практико-ориентированные предложения по гармонизации [1; 3–12].

Цель – комплексно показать, как акты ФИА регулируют профессиональную деятельность гонщика, где проходят границы их императивности, и какие модели правового статуса они фактически конструируют.

1. Правовая природа актов FIA

1.1. Место FIA в системе международного спортивного регулирования

МСФ в олимпийской архитектуре действуют в горизонтально-сетевой модели, но Олимпийская хартия закрепляет нормативную роль МОК и связь федераций с олимпийским движением, что опосредованно задает «вертикаль» для федеративных актов (уставы, кодексы, регламенты, решения). В автоспорте ФИА обладает полномочиями по установлению Международного спортивного кодекса (*ISC*) и утверждению

регламентов мировых серий; национальные спортивные органы (ASN) интегрируют эти нормы на уровне национального спорта [1; 3; 9]. Соответственно, нормативные блоки ФИА функционируют как *lex sportiva* – автономная, но институционально встроенная подсистема норм, не тождественная ни международному публичному праву, ни *lex mercatoria* [1; 3]. Дискуссионным остается вопрос о «наднациональности» таких актов: с одной стороны, они основаны на частной автономии ассоциаций и добровольном присоединении участников; с другой – их императивность для допуска/участия и жесткая дисциплинарная инфраструктура сближают их с публично-правовым контролем [1; 3; 4]. В российском правовом порядке признание роли МСФ следует из Федерального закона от 4 декабря 2007 г. № 329-ФЗ «О физической культуре и спорте в Российской Федерации» (далее – ФЗ № 329-ФЗ) и статуса общероссийских федераций; при этом законодатель сохраняет приоритет императивов охраны труда, антикоррупционных и антидопинговых стандартов [1; 3; 4; 9; 21; 22].

1.2. Нормативные особенности актов ФИА

ISC и его Приложения (например, Приложение L о требованиях к водителям и безопасности, Приложение B о санкциях) выступают «ядром» императивной регламентации; регламенты серий (F1, WRC) конкретизируют допуск, процедуры соревнования, дисциплину, доказательные стандарты и санкции. Отдельный пласт составляют судебнo-дисциплинарные правила ФИА (*Judicial and Disciplinary Rules, JDR*) и институции (Международный апелляционный суд – ICA), обеспечивающие принудительность актов и их интерпретацию [1; 10; 11; 18; 19]. В совокупности это создает многоуровневую систему норм «прямого действия» для гонщика и команды, где формула «согласился участвовать – подчинился» выступает рабочим юридическим тестом *lex sportiva* [1; 10; 11; 18; 19].

Акты ФИА не являются международными договорами в смысле Венской конвенции; они действуют как внутренние нормы частноправовых объединений, обязательные в силу членства/присоединения и опосредованные через договорные конструкции (заявки, лицензии, соглашения с промоутером/командой). При этом национальные правовые порядки (РФ, Франция) признают автономию спорта, но проводят «красные линии»: охрана труда, социальные гарантии, процессуальные стандарты правосудия, публичный порядок. В России гл. 54.1 Трудового кодекса РФ (далее – ТК РФ) и нормы ФЗ № 329-ФЗ обязывают учитывать специфику труда спортсмена; во Франции *Code du sport* предусматривает специальные срочные трудовые договоры для спортсменов и критерии подчинения как основу квалификации отношений [4–7]. Следовательно, акты ФИА включаются в систему источников как «вненациональные» регламенты, чье действие ограничивается императивами закона и судебным контролем по месту исполнения/эффектов [4–7; 14].

В контексте теории источников права важно подчеркнуть, что «наднациональность» федеративных норм не означает их формального приоритета над национальными законами: речь идет о функциональной верховности внутри спортивной системы, обеспечиваемой механизмами допуска и дисциплинарного контроля. Такой «функциональный приоритет» проявляется через институт лицензий и «регламентную оговорку» (*submission clause*), которую фактически подписывает каж-

дый гонщик при получении допуска, принимая обязательность Международного спортивного кодекса (ISC) и приложений [1; 9]. В результате возникает модель частноправового принуждения, сочетающая договорную природу (основание – согласие) и императивные последствия (санкции, недопуск, дисквалификация) [1; 9–11]. В отличие от *lex mercatoria*, где арбитражная инфраструктура носит преимущественно горизонтальный характер, *lex sportiva* опирается на вертикально организованные органы федерации (стюарды, Международный апелляционный суд – ICA) и, где это предусмотрено, на апелляции в КАС (CAS), что придает нормам ФИА практическую «жесткость» исполнения [10; 11; 13]. При этом «жесткость» сопряжена с процессуальными гарантиями, закрепленными в регламентах: право быть заслушанным, право на независимое рассмотрение и на апелляцию, что снижает риски произвольного усмотрения [10; 11; 13; 23].

Особо следует отметить технико-медицинский характер значительной части федеративных норм в автоспорте: Приложение L к ISC содержит детальные предписания о медосмотрах, экипировке и поведении, которые по глубине и способу воздействия ближе к «техническим регламентам безопасности», чем к общим корпоративным правилам [9]. Такая технико-императивная нормативность объясняет, почему акты ФИА нередко воспринимаются как «публичные» требования, хотя их источник – частноправовая федерация. В правовом анализе это оправдывает использование категории «технико-правовых стандартов»: частные по происхождению, но императивные по фактическому действию [1; 9; 17; 24–26].

2. Влияние актов ФИА на статус автогонщика

2.1. Лицензирование и доступ к соревнованиям

Профессиональный статус автогонщика в элитных сериях начинается с допуска: международные лицензии, в F1 – суперлицензия; в выносливости – категоризация пилотов (*Platinum/Gold/Silver/Bronze*), влияющая на комплектование экипажей и стратегию команд [9–11; 19]. Приложение L к ISC устанавливает требования к медосмотрам, зачетам, поведению на трассе и экипировке (включая системы удержания головы HANS, стандарты шлемов и огнезащитной одежды) [9; 17; 24]. Обновления стандартов 8856-2018 (огнезащитная одежда) и 8860-2018 (шлемы, в том числе ABP) демонстрируют «движущуюся» императивность безопасности, которая действует независимо от национальных норм и фактически задает отраслевой минимальный стандарт [7; 24]. Отдельные руководства ФИА по безопасности ралли, а также регламенты WRC и «Ле-Мана» вводят детальные требования к процедурам, зонам сервиса, публикации результатов, поведению пилотов и пр., связывая допуск и участие с соблюдением разветвленной системы контроля [12; 18; 25; 26]. Эти нормы носят публично-подобный характер (санкции, запреты, отзыв допуска), но основаны на частной автономии участия – характерная черта *lex sportiva* [1; 9; 18; 19; 24–26].

2.2. Контракты, дисциплинарная и антидопинговая ответственность

Контракты гонщиков с командами подчинены не только общему праву, но и регламентной инфраструктуре серии. В F1 ключевую роль играет Совет по признанию контрактов (*Contract Recognition Board, CRB*), обеспечивающий приоритет «правиль-

ного» контракта и устранение параллельных сделок: дело О. Пиастри завершилось признанием действительным контракта с *McLaren* (решение *CRB* и подтверждающие официальные заявления серии) [15; 20]. Прецеденты в смежных топ-сериях (дело *Á. Palou*) иллюстрируют, что даже вне *F1* разногласия о «переходах» способны трансформироваться в сложные многоюрисдикционные споры о нарушении договорных обязательств и расчете убытков [16]. В совокупности это подтверждает, что акты МСФ создают специфические «контрактные шлюзы» (регистрация, признание, допуск), влияющие на оборотоспособность прав гонщика и его мобильность на рынке труда, причем регламентные фильтры серии фактически определяют исход спора либо перераспределяют его в пользу спортивной юрисдикции [11; 15; 16; 20; 23].

Дисциплина обеспечивается и «на трассе» (*Stewards*, санкции – предупреждения, штрафы времени, *Stop-and-Go*, дисквалификация; детальные «*Guidelines on the Application of Penalties*») и «в кабинетах» (*ICA* и *JDR* ФИА, право на протест и апелляцию, стандарты доказаний). Регламенты *F1* прямо закрепляют связь со Спортивным кодексом и судебно-дисциплинарными правилами ФИА; решения стюардов могут обжаловаться в пределах, установленных *ISC/JDR* [1; 10; 11; 23]. Таким образом, дисциплинарная подсистема *lex sportiva* замыкается на институтах ФИА, что обеспечивает единообразие практики и предсказуемость для команд и пилотов [1; 10; 11; 23].

Антидопинговая регламентация в автоспорте строится на универсальном Кодексе ВАДА (2021), инкорпорированном в правила ФИА и национальные системы (в РФ – ч. 26 ФЗ № 329-ФЗ о предотвращении допинга; в регламентах серий – процедурные ссылки, тестинг и санкции). Кодекс ВАДА квалифицирует антидопинговые правила как «правила игры» для всех участников; обязанности спортсмена и сопровождающих лиц предельно формализованы [2; 21]. В контуре этики ФИА действуют кодексы поведения/коммуникаций и «*Driving Standards*» (для *F1*), что расширяет сферу «профессиональной» регламентации гонщика за пределы чисто спортивной техники [11; 26]. С точки зрения трудового статуса эти блоки усиливают элементы контроля и подчинения, традиционно характерные для отношений «работник-работодатель», хотя формально исходят из членского и договорного начала [2; 12; 21; 26].

Лицензирование и «порог профессиональности». Процедуры допуска выстраивают у гонщика устойчивый «профессиональный цикл»: медосмотр – сертификация экипировки – получение/подтверждение лицензии – участие в обязательных брифингах – соблюдение стандартов вождения на специализированном треке («*Driving Standards*») – постсоревновательные проверки (юридическая процедура закрытого парка и т.д.) [9–12; 23; 26]. Для *F1* дополнительно действует сверхстрогий фильтр суперлицензии, где критерии квалификации (суперлицензионные очки) и дисциплинарные баллы создают кумулятивную систему ответственности: поведение гонщика оценивается не эпизодически, а на протяжении сезона [11; 26]. В выносливости (*WEC/Ле-Ман*) значима категоризация пилотов (*Platinum/Gold/Silver/Bronze*), влияющая на допуск, состав экипажей и время за рулем; это напрямую воздействует на занятость и доходы гонщиков в классе *GT*, прототипов и гиперкаров [18;

19]. В ралли (WRC) уровень детализации процедур (сектора безопасности, правила передвижения по дорогам общего пользования, сервисные окна) повышает «регламентную нагрузку» и снижает область усмотрения участника [12; 25].

Дисциплинарная вертикаль и предсказуемость санкций. Практика Стюардов и ICA демонстрирует тренд к объективизации состава нарушений (*unsafe release, causing a collision, track limits*, несоблюдение желтых/красных флагов), что повышает предсказуемость для команд и пилотов. Публикация «*Guidelines on the Application of Penalties*» и «*Driving Standards Guidelines*» задает консолидированные критерии оценки инцидентов (расстояние, траектория, преимущество, возможность избежать контакта), уменьшая пространство для «форум-шоппинга» и противоречивой практики [10; 23; 26]. Эта предсказуемость – ключ к снижению транзакционных издержек в «рынке труда» пилотов: чем яснее риски санкций, тем проще проектировать бонусы/малусы в контрактах [11; 23].

Контрактная экосистема и трансферы. Механизм CRB (F1) – редкий пример «регистрационного арбитража» в частном праве спорта: он сочетает реестр контрактов и ускоренное рассмотрение при конфликте записей, что видно на деле О. Пиастри [13; 20]. CRB фактически «обезвреживает» параллельные соглашения и упорядочивает рынок, уменьшая вероятность затяжных гос-судебных процессов. За пределами F1 (например, спор *Á. Palou*) отсутствие аналогичного органа приводит к многоуровневому спору (внутрисерийные процедуры + государственные суды/медиация), что влечет рост издержек и неопределенности [16]. Вывод: инфраструктура договорного признания – критический фактор правовой определенности на рынке труда пилотов [13; 20].

Безопасность как ядро «организации труда». К примеру, стандарты 8860-2018 (шлемы), 8856-2018 (спецодежда (гоночный комбинезон и т.д.)) «объективируют» обязанности гонщика и команды не только по охране труда, но и соблюдение правил безопасности, которые в автоспорте написаны «кровью»: допуск к соревнованию поставлен в зависимость от материально проверяемых требований [17; 24]. Это влияет на договорное распределение рисков: расходы на экипировку, ответственность за своевременную сертификацию и омологацию, порядок досмотра и хранения в соответствии с допустимыми сроками использования – все это целесообразно закреплять в контракте, поскольку регламентный проступок (например, непрошедшая сертификацию деталь на автомобиле) может повлечь спор-санкцию (недопуск / дисквалификацию/ лишение победы) и трудовые последствия (штрафы по договору, лишение выплаты за этап) [9–11; 17; 24].

Антидопинг, данные и приватность. Кодекс ВАДА (2021) и стандарты ISPPPI/ISDP требуют обработку чувствительных данных спортсмена (*whereabouts, TUE*, результаты тестирования) по принципам необходимости и пропорциональности; при этом регламенты ФИА прямо «встраивают» антидопинговую процедуру в систему допуска/дисциплины [2; 21]. В юрисдикциях ЕС добавляется слой GDPR; в типовых договорах целесообразны прозрачные положения о данных, включая правовые основания обработки (исполнение регламентов, защита правовых требований) и сроки хранения [2; 11; 21]. Такая «инфорегуляция» – не факультатив, а часть «профессиональной среды» гонщика.

3. Коллизии и взаимодействие с национальным правом

3.1. Российский правопорядок

ФЗ № 329-ФЗ институционализирует роль спортивных федераций и отсылки к правилам вида спорта, при этом устанавливает обязательные требования по антидопингу, предотвращению манипулирования результатами, безопасности, страхованию и медобслуживанию [4; 21; 22]. Трудовой кодекс (гл. 54.1) содержит специальные нормы о заключении, переводе, расторжении трудовых договоров со спортсменами, а также об индивидуальных трудовых спорах в профессиональном спорте. Для автогонщика это означает, что даже при опоре на акты ФИА (допуск, лицензии, дисциплина) национальные императивы о защите труда и социальных гарантиях сохраняют приоритет: медицинские осмотры, охрана труда, страхование от несчастных случаев и др. [4; 5; 15]. В результате формируется дуализм: регламентная «надстройка» ФИА определяет условия участия и дисциплину, а трудовые/социальные вопросы решаются в правопорядке РФ с учетом специальных норм спорта [4; 5; 22].

3.2. Французский правопорядок

Французское право закрепляет *CDD sportif* – особый срочный трудовой договор со спортсменом-профессионалом (ст. L222-2 и L222-2-3 *Code du sport*), что прямо подталкивает к квалификации отношений гонщика с командой как трудовых при наличии критерия субординации (подчинения). Судебная практика Кассационного суда исходит из материальных признаков подчинения (управленческий контроль, дисциплина, интеграция в организацию работодателя), что воспроизводится и в современных делах [6–8]. Для автоспорта это особенно заметно: жесткая регламентность, командный контроль, требования безопасности и медицинские допуски усиливают аргументы в пользу статуса «работника», даже если договорная оболочка стремится к модели независимого подрядчика [6–8].

Внутренняя юрисдикция ФИА (*Stewards, ICA*) и наднациональный Спортивный арбитражный суд (*CAS*) формируют «скелет» разрешения споров, тогда как национальные суды оставляют за собой контроль по вопросам публичного порядка и трудовых прав. Кодекс *CAS* (2023) допускает апелляции на решения федераций при наличии арбитражной оговорки/статутной ссылки [13]. Регламенты ФИА системно связывают дисциплину и апелляции с *ISC/JDR* (включая компетенцию *ICA*) [1; 23]. На практике трансферные конфликты в *Formula 1* «обрываются» *CRB* на уровне серии, что снижает нагрузку на государственные суды (дело Пиастри); однако договорные споры, выходящие за пределы регистрационно-допускной логики серии, мигрируют в коммерческие суды (история *Á. Palou*) [15; 16; 20]. Дискуссионным остается вопрос о границе «исключительности» спортивной юрисдикции: императивы трудового права и процессуальные гарантии могут требовать национального судебного контроля, особенно когда спор затрагивает социальные права или компенсацию вреда [1; 4–7; 13].

F1. Спортивные регламенты F1 (2025) конкретизируют нормы *ISC*: допуск, проведение соревнований, стандарты безопасности и порядок обжалования. «*Driving Standards Guidelines*» и решения стюардов создают устойчивые прецеденты при-

менения санкций (штраф времени, лишение результата и др.), что обеспечивает предсказуемость и «воспитательный» эффект [10; 11; 23; 26].

WRC. Регламент 2025 г. демонстрирует масштаб «регуляторной матрицы»: классификации, лимиты компонентов, процедуры сервиса, поведение на дороге, экологические требования. Это пример глубоко императивного режима, в котором роль пилота как профессионала детально «расписана», а дисциплина и безопасность превалируют над автономией [12; 25].

«24 часа Ле-Мана» (ACO/FIA WEC). Дополнительные регламенты ACO и спортивные регламенты WEC дополняют «федеральные» нормы ФИА особенностями конкретного мероприятия: скрупулезные требования к хронометражу, к процедуре скрутирования (*Le Pesage*), к медиакоммуникации и др., – это влияет на профессиональный ритм работы экипажа и стратегию команд [12; 18]. Нормы категоризации пилотов (*FIA Driver Categorisation*) прямо отражаются в распределении вахт и темпа гонки [12; 18; 19].

РФ: дуализм спортивной и трудовой юрисдикций. Глава 54.1 ТК РФ и ФЗ № 329-ФЗ формируют «каркас» нацправопорядка, в который встраивается *lex sportiva*. Практичный тест разграничения таков: если спор касается результата соревнования, допуска, дисциплины – первична федеративная юрисдикция (стюарды/ICA и, при наличии, CAS); если спор затрагивает оплату труда, охрану здоровья, страхование, дискриминацию, вред жизни и здоровью, – приоритет у национальных органов и судов [2; 4; 5]. Отсюда – договорная рекомендация: двухканальная юрисдикционная оговорка в договоре с гонщиком, прямо воспроизводящая указанное разграничение [4; 5; 13; 23].

Франция: презумпция трудового статуса. Нормы *Code du sport* о CDD sportif в сочетании с кассационным критерием «*lien de subordination*» фактически формируют презумпцию наемного труда для профессионального спортсмена при наличии управленческого контроля и дисциплины [6; 7]. В автоспорте, где управление и дисциплина «умножены» на жесткие регламенты безопасности и допинга, вероятность квалификации отношений как трудовых еще выше. Следовательно, командам экономически рационально проектировать полноценный трудовой договор (с учетом регламентных требований), а не пытаться «маскировать» его гражданско-правовой оболочкой – риски переквалификации и санкций (включая социальные взносы и штрафы) превосходят краткосрочные выгоды [6; 7].

Страхование и социальные гарантии. Федеративные требования безопасности корреспондируют национальным обязанностям по охране труда и страхованию от несчастных случаев; в РФ – это блок императивов ФЗ № 329-ФЗ и ТК РФ (медосмотры, СИЗ, страхование), во Франции – социальное страхование и коллективные соглашения спорта [4–7; 22]. Рекомендуется закреплять раздел страхования в договоре гонщика (кто оплачивает полис, пределы ответственности, порядок урегулирования), синхронизируя его с перечнями ФИА (8856/8860/8853 и др.) и протоколами меддопуска [9; 17; 24].

Акты МСФ, с одной стороны, конструируют ситуации, в которых гонщик выступает как «индивидуальный подрядчик»: высокая контрактная гибкость, конфиденциальность, зависимость от спонсорских обязательств и результат-ориентированных

опционов; арбитражные «шлюзы» серии (*CRB*) модулируют свободное движение на рынке [11; 15; 20]. С другой стороны, регламенты ФИА углубляют элементы подчинения: стандартизированная дисциплина, контроль за безопасностью и медициной, антидопинговые и этические предписания, санкционные матрицы, – что сближает фактический режим с «классической» моделью трудовых отношений [2; 9–12; 17; 23–25]. В правовых порядках с развитым спортивным трудовым правом (Франция) это приводит к презумпции трудового статуса при наличии материальных признаков субординации; в РФ – к расширительному применению специальных норм ТК РФ (гл. 54.1) и контролю публичного порядка над регламентной автономией ФИА [4–7]. Следовательно, акты ФИА не только задают «технические» условия работы, но и фактически влияют на юридическую квалификацию труда гонщика, размывая границу между независимым подрядом и трудовыми отношениями [4–7; 15–17; 24–26].

Интерпретация «признания» регламентов МСФ. При квалификации отношений и разрешении споров признавать «регламентную императивность» ФИА в пределах допуска/соревновательной дисциплины, но не допускать ее превалирования над охраной труда, социальными гарантиями и процессуальными правами спортсмена. Практический тест: если последствие относится к допуску/результату соревнования – первична юрисдикция ФИА/CAS; если к статусу работника, вреду здоровью, оплате труда – первичен национальный суд/ГИТ [1; 2; 4; 5; 13].

Типовой договор гонщика. Рекомендовать разработку рекомендательного типового трудового договора для автоспорта (либо смешанного договора), интегрирующего неизбежные ссылки на *ISC/JDR* и регламенты серии, с предписанием о приоритете императивов ТК РФ и ФЗ № 329-ФЗ; включить «регламентную оговорку» с разграничением предмета спортивной и трудовой юрисдикции [1; 4; 5; 9–12].

Безопасность и медиализация. Формализовать в подзаконных актах обязательный учет стандартов ФИА (к примеру, 8856-2018/8860-2018 и др.), Приложения L и профильных руководств при проведении соревнований в РФ, а также предусмотреть механизм признания «эквивалентности» стандартов МСФ и российских норм охраны труда [9; 17; 24; 25].

Антидопинговая и антиманипуляционная комплаенс-матрица. Синхронизировать локальные правила клубов/АК с Кодексом ВАДА и ст. 26, 26.2 ФЗ № 329-ФЗ, включая обязательные обучающие модули для гонщиков и персонала, «горячие линии» и процессуальные регламенты уведомления в РУСАДА/ФИА [2; 21; 22].

Процессуальные «мосты» с *CAS/ICA*. Ввести в типовые договоры, уставы федераций и положения о соревнованиях четкую арбитражную оговорку: спортивные споры – по *JDR/ISC/ICA/CAS*; трудовые – по ТК РФ и ГПК/АПК РФ. Это минимизирует коллизионные «зависания» и повышает предсказуемость [1; 2; 4; 5].

Типовой (рамочный) договор гонщика. Рекомендуется включить в него:

- (а) ссылку на применимые регламенты ФИА (*ISC*, Приложение L, регламент серии) и *JDR*;
- (б) разграничение юрисдикций (спортивные вопросы – *ICA/CAS*; трудовые/социальные – суды РФ);
- (в) раздел «Безопасность и экипировка» с отсылкой к актуальным стандартам и распределением затрат/рисков;

(г) раздел «Антидопинг и данные» (основания обработки по *ISPPPI/ISDP* и срок хранения; уведомления *VADA/FIA*);

(д) «трансферную» оговорку (порядок регистрации/признания в компетентном органе серии и запрет параллельных соглашений) [9–13; 13; 23; 24].

Методические письма для федераций/организаторов. Имеет смысл рекомендовать:

(1) использовать публичные «*Driving Standards Guidelines*» и шкалы санкций как обязательные приложения к положению о соревновании;

(2) внедрить чек-листы по экипировке и меддопуску, подписываемые гонщиком и командой перед каждым выездом;

(3) ввести обязательную *data-privacy notice* на старте сезона (*GDPR/ISPPPI*) [2; 10; 23; 26].

Комплаенс-карта команды. Для снижения рисков переквалификации отношений как трудовых при «гражданско-правовой» модели следует минимизировать *C-factor*: ограничивать директивные указания вне гонок, не вводить квазидисциплинарные штрафы без договорной основы, прозрачно оформлять *PR*-обязанности как отдельные услуги (если команда настаивает на подрядной модели). Однако с точки зрения правовой определенности и социальной защиты спортсмена трудовая модель предпочтительнее (особенно при длительной интеграции в программу и регулярной занятости) [4–7].

Заключение

Гипотеза подтверждается: акты ФИА – ключевой, доминирующий компонент регламентации профессиональной деятельности автогонщика, определяющий допуск, дисциплину, безопасность, антидопинг и значительную часть контрактной экосистемы. Их специфика – императивность при частноправовой природе – формирует особую правовую среду *lex sportiva*, глубоко влияющую на квалификацию трудовправового статуса гонщика: регламенты усиливают элементы контроля и подчинения, при этом поддерживая рыночную мобильность через регистрирующие/арбитражные механизмы (*CRB* и др.). Практика РФ и Франции показывает наличие устойчивых точек взаимодействия и коллизий: юрисдикция, социальные гарантии, безопасность. Научная новизна работы состоит в системной демонстрации того, как именно «инфраструктура» актов ФИА пронизывает ежедневную профессиональную жизнь автогонщика; практическая значимость – в предложениях по гармонизации российского регулирования и типизации договоров с учетом неизбежной «двухсистемности» норм [1; 2; 9–13; 18; 19].

Сводно, акты ФИА образуют плотную регулятивную ткань профессиональной деятельности автогонщика, обеспечивая безопасность, дисциплину и процедурную определенность рынка труда пилотов. Их влияние на квалификацию статуса опосредованно, но существенно: взаимодействуя с командной субординацией и экономической зависимостью, федеративные нормы часто приводят к трудовой квалификации в правовых порядках типа Франции и к усиленной защите в РФ с опорой на гл. 54.1 ТК РФ [4–7]. Рекомендации по гармонизации – разработка рамочных договоров, юрисдикционных оговорок, страхового и *data-privacy* блоков – позволяют синхронизировать *lex sportiva* и национальные императивы без подмены последних

[4; 8–9; 22–23; 26]. Продолжение исследований может быть направлено на анализ экономических эффектов *CRB* / «регистрационных арбитражей» и их возможной трансплантации в иные топ-серии (*WEC/IndyCar*), а также на оценку влияния новых стандартов данных (*ISDP-2027*) на профессиональную рутину гонщика [2; 21].

Пристатейный библиографический список

1. Федеральный закон от 4 декабря 2007 г. № 329-ФЗ «О физической культуре и спорте в Российской Федерации» // Официальный интернет-портал правовой информации : сайт. URL: <https://legalacts.ru/doc/federalnyi-zakon-ot-04122007-n-329-fz-o/> (дата обращения: 01.09.2025).
2. 2025 FIA World Rally Championship Sporting Regulations (15.01.2025) // FIA : сайт. URL: https://api.fia.com/sites/default/files/wrcsr_2025_january_15_2025_blue_v1_0.pdf (дата обращения: 01.09.2025).
3. 24 Heures du Mans – Supplementary Regulations 2024 // ACO : сайт. URL: <https://assets.lemans.org/explorer/pdf/courses/2024/24-heures-du-mans/regulations/2024-24-heures-du-mans-supplementary-regulations.pdf> (дата обращения: 01.09.2025).
4. Appendix L to the International Sporting Code // FIA : сайт. URL: https://api.fia.com/sites/default/files/5_-_appendix_l_2024_publie_le_11_decembre_2024.pdf (дата обращения: 01.09.2025).
5. FIA Driver Categorisation Regulations 2025 (31.12.2024) // FIA : сайт. URL: https://api.fia.com/sites/default/files/driver_categorisation_regulations_2025_0.pdf (дата обращения: 01.09.2025).
6. Code du sport – art. L222-2-3 // Légifrance : сайт. URL: https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000031537872 (дата обращения: 01.09.2025).
7. Cour de cassation (soc.), 23.04.1997, n° 94-13187 // Légifrance : сайт. URL: <https://www.legifrance.gouv.fr/juri/id/JURITEXT000007035821/> (дата обращения: 01.09.2025).
8. Cour de cassation (soc.), 19.06.2024, ECLI:FR:CCASS:2024:SO00660 // Légifrance : сайт. URL: <https://www.legifrance.gouv.fr/juri/id/JURITEXT000049774986> (дата обращения: 01.09.2025).
9. Трудовой кодекс Российской Федерации от 30 декабря 2001 г. № 197-ФЗ // СПС «КонсультантПлюс».
10. Olympic Charter // International Olympic Committee : сайт. URL: <https://www.olympics.com/ioc/documents/international-olympic-committee/olympic-charter> (дата обращения: 01.09.2025).
11. FIA International Sporting Code // FIA : сайт. URL: <https://www.fia.com/regulations> (дата обращения: 01.09.2025).
12. FIA Judicial and Disciplinary Rules (JDR) // FIA : сайт. URL: <https://api.fia.com/international-court-appeal> (дата обращения: 01.09.2025).
13. 2025 FIA World Endurance Championship Sporting Regulations (v1.1) // FIA/ACO : сайт. URL: https://api.fia.com/sites/default/files/2025_fia_world_endurance_championship_sporting_regulations_mu_v1.1.pdf (дата обращения: 01.09.2025).
14. Code du sport – art. L222-2 // Légifrance : сайт. URL: https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000031548967 (дата обращения: 01.09.2025).

15. Юрлов С. А. Определенность нормативного регулирования спорта... // КиберЛенинка : сайт. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/opredelennost-normativno-go-regulirovaniya-sporta-kak-predposylka-ustanovleniya-chetkih-predelov-avtonomii-sportivnyh-organizatsiy-i> (дата обращения: 01.09.2025).
16. Casini L. The Making of a Lex Sportiva by the Court of Arbitration for Sport // German Law Journal : сайт. URL: https://germanlawjournal.com/wp-content/uploads/GLJ_Vol_12_No_05_Casini.pdf (дата обращения: 01.09.2025).
17. Mitten M. J., Opie H. "Sports Law": Implications for the Development of International, Comparative, and National Law and Global Dispute Resolution // Tulane Law Review : сайт. URL: <https://www.tulanelawreview.org/pub/volume85/issue2/sports-law-implications-for-the-development> (дата обращения: 01.09.2025).
18. ICA Decision 19.03.2025 // FIA : сайт. URL: https://api.fia.com/sites/default/files/documents/ica-2024-15-2025-03-19-ica_decision_en-web.pdf (дата обращения: 01.09.2025).
19. 2025 Formula One Sporting Regulations (Issue 5, 30.04.2025) // FIA : сайт. URL: https://api.fia.com/system/files/documents/fia_2025_formula_1_sporting_regulations_-_issue_5_-_2025-04-30.pdf (дата обращения: 01.09.2025).
20. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 17 марта 2004 г. № 2 «О применении судами Российской Федерации Трудового кодекса Российской Федерации» // Верховный Суд Российской Федерации : сайт. URL: <https://www.vsrfr.ru/files/10092/> (дата обращения: 01.09.2025).
21. World Anti-Doping Code 2021 // World Anti-Doping Agency : сайт. URL: <https://www.wada-ama.org/en/resources/world-anti-doping-code-and-international-standards/world-anti-doping-code> (дата обращения: 01.09.2025).
22. Code of Sports-related Arbitration (CAS Code, 2023) // Court of Arbitration for Sport : сайт. URL: https://www.tas-cas.org/fileadmin/user_upload/CAS_Code_2023__EN_.pdf (дата обращения: 01.09.2025).
23. Palou headed to London after Daytona for mediation... // Yahoo Sports : сайт. URL: <https://sports.yahoo.com/palou-headed-london-daytona-mediation-164300494.html> (дата обращения: 01.09.2025).
24. TIMELINE: How the Oscar Piastri saga unfolded // Formula1.com : сайт. URL: <https://www.formula1.com/en/latest/article/timeline-how-the-oscar-piastri-saga-unfolded.3SgAcTkt9El6qM1W7p6HzW> (дата обращения: 01.09.2025).
25. In Full: Contract Recognition Board announcement // Speedcafe : сайт. URL: <https://speedcafe.com/in-full-contract-recognition-board-decision> (дата обращения: 01.09.2025).
26. IndyCar champ Alex Palou admits breach of contract // ESPN : сайт. URL: https://www.espn.com/racing/indycar/story/_/id/38991847/indycar-champ-alex-palou-admits-breach-contract (дата обращения: 01.09.2025).

References

1. Federal Law of December 4, 2007 No. 329-FZ "On Physical Culture and Sports in the Russian Federation". URL: <https://legalacts.ru/doc/federalnyi-zakon-ot-04122007-n-329-fz-o/> (date of the application: 01.09.2025). (In Russ.)

2. 2025 FIA World Rally Championship Sporting Regulations (15.01.2025). URL: https://api.fia.com/sites/default/files/wrcsr_2025_january_15_2025_blue_v1_0.pdf (date of the application: 01.09.2025).

3. 24 Heures du Mans – Supplementary Regulations 2024. URL: <https://assets.le-mans.org/explorer/pdf/courses/2024/24-heures-du-mans/regulations/2024-24-heures-du-mans-supplementary-regulations.pdf> (date of the application: 01.09.2025).

4. Appendix L to the International Sporting Code. URL: https://api.fia.com/sites/default/files/5_-_appendix_l_2024_publie_le_11_decembre_2024.pdf (date of the application: 01.09.2025).

5. FIA Driver Categorisation Regulations 2025 (31.12.2024). URL: https://api.fia.com/sites/default/files/driver_categorisation_regulations_2025_0.pdf (date of the application: 01.09.2025).

6. French Sports Code – art. L222-2-3 (mandatory nature of specific fixed-term contracts). URL: https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000031537872 (date of the application: 01.09.2025).

7. French Court of Cassation (Soc.), 23.04.1997, n° 94-13187: criterion of “lien de subordination” (subordination link). URL: <https://www.legifrance.gouv.fr/juri/id/JURITEXT000007035821/> (date of the application: 01.09.2025).

8. French Court of Cassation (Soc.), 19.06.2024, ECLI:FR:CCASS:2024:SO00660: mandatory nature of norms L.222-2-1–L.222-2-8. URL: <https://www.legifrance.gouv.fr/juri/id/JURITEXT000049774986> (date of the application: 01.09.2025).

9. Labor Code of the Russian Federation of December 30, 2001 No. 197-FZ. Chapter 54.1 “Peculiarities of Regulating the Labor of Athletes and Coaches” (SPS “ConsultantPlus”). (In Russ.)

10. Olympic Charter. URL: <https://www.olympics.com/ioc/documents/international-olympic-committee/olympic-charter> (date of the application: 01.09.2025).

11. FIA International Sporting Code. URL: <https://www.fia.com/regulations> (date of the application: 01.09.2025).

12. FIA Judicial and Disciplinary Rules (JDR). URL: <https://api.fia.com/international-court-appeal> (date of the application: 01.09.2025).

13. 2025 FIA World Endurance Championship Sporting Regulations (v1.1). URL: https://api.fia.com/sites/default/files/2025_fia_world_endurance_championship_sporting_regulations_mu_v1.1.pdf (date of the application: 01.09.2025).

14. French Sports Code – art. L222-2 (defining a professional athlete as a “salarié”). URL: https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000031548967 (date of the application: 01.09.2025).

15. *Iurlov S. A.* Certainty of Regulatory Regulation of Sports as a Prerequisite for Establishing Clear Limits of Autonomy of Sports Organizations. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/opredelennost-normativnogo-regulirovaniya-sporta-kak-predposylka-ustanovleniya-chetkih-predelov-avtonomii-sportivnyh-organizatsiy-i> (date of the application: 01.09.2025). (In Russ.)

16. *Casini L.* The Making of a Lex Sportiva by the Court of Arbitration for Sport. URL: https://germanlawjournal.com/wp-content/uploads/GLJ_Vol_12_No_05_Casini.pdf (date of the application: 01.09.2025).

17. Mitten M. J., Opie H. "Sports Law": Implications for the Development of International, Comparative, and National Law and Global Dispute Resolution. URL: <https://www.tulanelawreview.org/pub/volume85/issue2/sports-law-implications-for-the-development> (date of the application: 01.09.2025).

18. ICA Decision 19.03.2025. URL: https://api.fia.com/sites/default/files/documents/ica-2024-15-2025-03-19-ica_decision_en-web.pdf (date of the application: 01.09.2025).

19. 2025 Formula One Sporting Regulations (Issue 5, 30.04.2025). FIA. URL: https://api.fia.com/system/files/documents/fia_2025_formula_1_sporting_regulations_-_issue_5_-_2025-04-30.pdf (date of the application: 01.09.2025).

20. Ruling of the Plenum of the Supreme Court of the Russian Federation of March 17, 2004 No. 2 "On the Application of the Labor Code of the Russian Federation by the Courts of the Russian Federation". URL: <https://www.vsrfr.ru/files/10092/> (date of the application: 01.09.2025).

21. World Anti-Doping Code 2021. URL: <https://www.wada-ama.org/en/resources/world-anti-doping-code-and-international-standards/world-anti-doping-code> (date of the application: 01.09.2025).

22. Code of Sports-related Arbitration (CAS Code, 2023). URL: https://www.tas-cas.org/fileadmin/user_upload/CAS_Code_2023_EN_.pdf (date of the application: 01.09.2025).

23. Palou headed to London after Daytona for mediation... URL: <https://sports.yahoo.com/palou-headed-london-daytona-mediation-164300494.html> (date of the application: 01.09.2025).

24. TIMELINE: How the Oscar Piastri saga unfolded. URL: <https://www.formula1.com/en/latest/article/timeline-how-the-oscar-piastri-saga-unfolded.3SgAcTkt9El6qM1W7p6HzW> (date of the application: 01.09.2025).

25. In Full: Contract Recognition Board announcement. URL: <https://speedcafe.com/in-full-contract-recognition-board-decision/> (date of the application: 01.09.2025).

26. IndyCar champ Alex Palou admits breach of contract. URL: https://www.espn.com/racing/indycar/story/_/id/38991847/indycar-champ-alex-palou-admits-breach-contract (date of the application: 01.09.2025).

Сведения об авторе:

А. В. Корзун – аспирант.

Information about the author:

A. V. Korzun – Graduate Student.

Статья поступила в редакцию 21.09.2025; одобрена после рецензирования 19.01.2026; принята к публикации 20.03.2026.

The article was submitted to the editorial office 21.09.2025; approved after reviewing 19.01.2026; accepted for publication 20.03.2026.