



УДК 341.229
ББК 67.911.19

БЕРЛИНСКИЙ ПРОТОКОЛ В ОТНОШЕНИИ КОСМИЧЕСКОГО ИМУЩЕСТВА 2012 г. КАК НОВЫЙ ЭТАП РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО КОСМИЧЕСКОГО ПРАВА

Солнцев Александр Михайлович

Кандидат юридических наук, доцент,
заместитель заведующего кафедрой международного права,
Российский университет дружбы народов
a.solntsev@gmail.com
ул. Миклухо-Маклая, 6, 117198 г. Москва, Российская Федерация

Лазарев Никита Дмитриевич

Студент кафедры международного права,
Российский университет дружбы народов
nik199.lazarev@gmail.com
ул. Миклухо-Маклая, 6, 117198 г. Москва, Российская Федерация

Волынская Ольга Александровна

Консультант международно-правового отдела Международно-договорного управления,
Федеральное космическое агентство (Роскосмос)
o.a.volynskaya@roscosmos.org
ул. Щепкина, 42, 107996, ГСП-6 г. Москва, Российская Федерация

Аннотация. В настоящей статье проводится анализ Протокола по космическому имуществу от 9 марта 2012 г., принятого к Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования от 16 ноября 2001 г., а также созданной этими международными актами системы международных гарантий в отношении космического имущества. Авторы сопоставляют Протокол и Конвенцию с положениями пяти договоров ООН по космосу и делают вывод об их вкладе в развитие международного космического права. Кроме того, в статье предлагаются дальнейшие пути развития положений Берлинского протокола и оценивается потенциальная польза присоединения России к Протоколу.

Ключевые слова: международное космическое право, Кейптаунская конвенция 2001 г., Берлинский протокол 2012 г., космическое имущество, международная гарантия, УНИДРУА, Комитет ООН по использованию космического пространства в мирных целях.

Конвенция о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования [6] (далее – Конвенция, Кейптаунская конвенция) была разработана под эгидой Международ-

ного института по унификации частного права (УНИДРУА), который также выступил в качестве депозитария Конвенции и протоколов к ней, в целях создания универсальной си-

стемы международных гарантий по обеспечительным сделкам в отношении подвижного оборудования. Однако положения Конвенции о системе международных гарантий не могут быть применены самостоятельно и должны быть дополнены протоколами по соответствующим типам оборудования, каждый из которых в совокупности с Конвенцией вводит специфический правовой режим обеспечительных сделок в отношении конкретного вида оборудования: авиационного, железнодорожного и космического (ст. 2 (3) Конвенции). Первый подобный протокол (по авиационному оборудованию) был принят в 2001 г. вместе с Конвенцией [7]. При этом и Конвенция, и Авиационный протокол вступили в силу и были ратифицированы Россией. Второй протокол, устанавливающий международные гарантии в отношении железнодорожного имущества (вагонов, локомотивов и их составных частей), был принят 23 февраля 2007 г., однако на сегодняшний день не вступил в силу [8] (ратификационные грамоты сдали Люксембург и ЕС). Также в планах УНИДРУА разработка протокола по сельскохозяйственному, строительному и горнодобывающему оборудованию [4, с. 15].

В контексте исследования особого внимания заслуживает Протокол к Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования применительно к космическому имуществу [9] (далее – Протокол, Берлинский протокол), принятый 9 марта 2012 года. Согласно заявлению заместителя Генерального секретаря УНИДРУА М. Дж. Стэнфорда целью Протокола является упрощение финансирования проектов по созданию космического имущества посредством создания конкурентной среды на международном рынке услуг, оказываемых с применением такого имущества [15].

Как и другие протоколы, Берлинский протокол был принят в развитие положений Конвенции. Правовой статус Протокола определен, в частности, ст. 6 Конвенции, в соответствии с которой Конвенция и Протокол рассматриваются и истолковываются совместно в качестве единого документа. При этом в случае несоответствия между Конвенцией и Протоколом преимущественную силу имеет Протокол.

Берлинский протокол разрабатывался в УНИДРУА в рамках специальной Рабочей

группы с участием официальных представителей государств – участников космической деятельности, Европейского космического агентства, Комитета ООН по использованию космического пространства в мирных целях [10], а также экспертов коммерческих компаний – операторов космической деятельности, страховых и финансово-кредитных организаций.

Привлечение специалистов в области коммерческих космических контрактов позволило отразить в Протоколе особенности международно-правового регулирования коммерческой космической деятельности. Согласно ст. XXXV Протокола Кейптаунская конвенция и Протокол ни в коей мере не затрагивают права и обязанности государств по другим международным договорам ООН или документам Международного союза электросвязи. Однако, по мнению экспертов [12], нельзя отрицать взаимное влияние международных публично-правовых источников космического права и созданной Конвенцией и Протоколом системы частноправового регулирования. Насколько сильным окажется это влияние, по нашему мнению, покажет только правоприменительная практика.

Разработчики Протокола, понимая сложность международно-правового регулирования частной космической деятельности, установили, что для вступления Берлинского протокола в силу требуется 10 ратификаций. На сегодняшний день ни одно из подписавших Протокол государств (Буркина-Фасо, Зимбабве, Саудовская Аравия и ФРГ) документ не ратифицировало.

Одним из первоочередных вопросов, стоявших перед Рабочей группой по созданию Берлинского протокола, было определение термина «космическое имущество» («space assets»). В соответствии со ст. I(2)(k) Протокола под космическим имуществом подразумевается «любое искусственно созданное индивидуально идентифицируемое имущество, находящееся в космосе или предназначенное для запуска в космос, в частности: (i) космический аппарат, как то: спутник, космическая станция, космический модуль, космическая капсула, космический аппарат или многоразовая ракета-носитель, независимо от того, включают ли они в себя космическое имущество, перечисленное в пунктах (ii) или (iii) ниже;

(ii) полезная нагрузка (будь то телекоммуникационного, навигационного, исследовательского, научного и другого назначения), в отношении которой в соответствии с установленными правилами может быть осуществлена отдельная регистрация; (iii) часть космического корабля или полезной нагрузки, такой как транспондер, в отношении которых в соответствии с установленными правилами может быть осуществлена отдельная регистрация, включая все установленные, вмонтированные или прикрепленные принадлежности, части и оборудование, а также все данные, руководства и документы, относящиеся к ним». Согласно ст. II(3)-(4) Берлинского протокола приведенное определение не включает в себя авиационное имущество, правовой статус которого определяет Авиационный протокол к Кейптаунской конвенции, даже если такое имущество способно временно находиться в космосе. Подразумевается, что в части разграничения понятий космического имущества и авиационных объектов Авиационный протокол будет иметь преимущественную силу [12].

Целью введения общего определения космического имущества является расширение сферы применения Протокола для обеспечения распространения международной гарантии и на отдельные составные части космических объектов, производство которых может финансироваться отдельно от основного проекта [15]. Также следует отметить, что статус «космического имущества» не связан с тем, запущено ли оно в космическое пространство или предпринималась ли такая попытка. Это в перспективе может упростить передачу прав на космическое имущество по международным коммерческим сделкам.

Однако обратим внимание, что любой космический объект, как он понимается в международном космическом праве, может одновременно являться космическим имуществом по смыслу Берлинского протокола. Эта позиция подтверждается положениями самого Протокола (ст. I(3)), в которых термин «космическое имущество» отождествляется с термином «космический объект», если такое имущество находится не на Земле. Учитывая положения самого Протокола о приоритете основных пяти договоров ООН по космосу (ст. XXXV Берлинского протокола), могут воз-

никнуть ситуации, когда в отношении одного и того же имущества интерес возникнет одновременно у государства в соответствии с этими соглашениями и у частного лица в соответствии с Протоколом, однако частное лицо не сможет осуществить свои права [16].

При этом, несмотря на то что разработчики Берлинского протокола не желали своим проектом каким-либо образом изменить сложившуюся систему международного космического права, нельзя отрицать, что введение термина «космическое имущество» может повлиять на эту систему через судебную практику или международно-правовой обычай, который может сложиться в будущем.

Одним из залогов эффективности создаваемой Конвенцией и Протоколом системы международных гарантий в отношении космического имущества является создание Международного регистра, в котором должны регистрироваться все подобные гарантии. В качестве ориентировочных регистрационных критериев космического имущества будут применяться наименование производителя, серийный заводской номер, наименование модели и т. п., окончательный перечень которых определит Контролирующий орган (ст. XXVIII Протокола, приложение 3 к Итоговому акту Дипломатической конференции, посвященной принятию Берлинского протокола, от 9 марта 2012 г.).

Именно механизм регистрации прав на обеспеченное международной гарантией космическое имущество позволяет кредитору впоследствии получить преимущество при удовлетворении своих требований перед другими кредиторами, а также использовать собственные механизмы Протокола, направленные на защиту прав кредитора. Отметим, однако, что, несмотря на перечисление средств защиты прав кредитора, ни в Конвенции, ни в Протоколе не оговорены конкретные способы их применения, причем обращение в суд указано лишь в качестве альтернативного способа (ст. 8 Кейптаунской конвенции). Такой подход связан как с трудной достигаемостью запущенного в космос имущества, так и с невозможностью получения фактического над ним контроля без согласия соответствующего государства на передачу командных кодов и другой информации, необходимой для управ-

ления таким имуществом [15]. Тем самым механизмы Протокола смогут быть эффективно применены только по отношению к космическому имуществу, еще не запущенному в космос. В противном случае кредитору придется осуществлять свои права в тесном сотрудничестве и при согласии соответствующих государств, имеющих фактический контроль над космическим имуществом, или же ограничиться требованием передавать ему в счет долга все или часть доходов, получаемых должником от обеспеченного гарантией космического имущества (ст. 8(1)(с) Конвенции). Такой подход логически продолжен в тех положениях Протокола, в которых урегулирован такой важный вопрос, как возможность ограничения прав кредитора при выполнении должником роли провайдера публичных услуг. В отношении космического имущества, используемого в целях оказания таких услуг, не могут применяться судебные средства защиты, если при регистрации прав на космическое имущество в Международный регистр будет внесена соответствующая запись о публичном характере оказываемых должником услуг (ст. 28 Конвенции).

В целом Протокол можно считать достигшим своей цели в том смысле, что он в полной мере предусматривает формирование универсальной системы международных гарантий в отношении космического имущества.

Тем не менее проект Протокола получил негативные отзывы и вызвал активное противодействие со стороны крупнейших компаний – операторов частной космической деятельности и ее инвесторов. По мнению данных организаций, принятие Протокола нецелесообразно по следующим основаниям [13]: а) новый режим вызовет повышение стоимости кредитования и финансовых операций в связи с увеличением формальностей по получению международной гарантии при заключении соглашений в отношении подвижного оборудования; б) будет затронута сложившаяся упорядоченная система финансирования частной космической деятельности; в) отсутствует объективная необходимость международной регистрации гарантий в отношении космического имущества.

Международно-правовое регулирование любой частной деятельности непременно зат-

рагивает экономические интересы участников такой деятельности, поэтому следует осторожно относиться к звучащей критике. Учитывая монополистический характер рынка услуг, связанных с космической деятельностью, противодействие международно-правовому урегулированию сложившихся на практике коммерческих отношений может быть связано прежде всего с желанием монополистов продолжить ведение бизнеса на экономически необоснованных льготных условиях, одним из элементов которых, например, является фактическое отсутствие у операторов космической деятельности затрат по удалению с орбиты космического мусора, образующегося в связи с их деятельностью [1]. В таких условиях без соответствующих усилий невозможно создание здоровой конкуренции, которая позволила бы улучшить качество коммерческих космических услуг, удешевить их и уменьшить влияние на рынок частной космической деятельности компаний-монополистов, по вине которых наблюдаются периодические кризисы и стагнация рынка космических услуг [14].

В то же время стимулирование участия малых и средних компаний в космических проектах вызывает ряд вопросов относительно регулирования публично-правовых отношений в сфере космической деятельности. Существует ряд обстоятельств, указывающих на несвоевременность создания средств упрощения финансирования космической деятельности: 1) отсутствие единых стандартов и системы контроля качества космического оборудования; 2) опасность промышленного шпионажа при работе кредитных организаций с технической документацией на космическое оборудование, что может нанести ущерб не только частным компаниям, но и государствам; 3) краткосрочность жизненного цикла разработок малых и средних компаний; 4) повышенная опасность банкротства малых и средних компаний.

Заметим также, что одним из основных негативных последствий дальнейшего неконтролируемого роста мирового космического рынка является рост техногенного засорения космоса, что влияет на глобальную безопасность космической деятельности и национальную безопасность отдельных государств, а также представляет серьезную угрозу эко-

логическому состоянию Земли и околоземного космического пространства [3].

С учетом вышеуказанных потенциальных опасностей и в условиях отсутствия необходимых универсальных контролирующих механизмов в космической сфере единой патентной системы, которая бы защищала важные разработки, а также отсутствия эффективных механизмов очистки околоземного космического пространства можно говорить о несвоевременности принятия исследуемого Протокола. Кроме того, наличие у государств стратегических интересов в частной космической деятельности ограничивает свободу обращения космического имущества на международном рынке, что влияет на эффективность Протокола. Роль государства как первичного участника космической деятельности также ставит под вопрос целесообразность финансирования производства космического имущества по следующей причине: участие кредитных организаций в финансировании космических проектов с применением механизма Протокола в случае дефолта должника может привести к тому, что государство, под юрисдикцией которого действует данная кредитная организация, без своего согласия окажется запускающим государством в отношении финансируемого космического оборудования согласно формальным признакам Конвенции об ответственности 1972 года [5].

Берлинский протокол и Кейптаунская конвенция являются первыми международно-правовыми актами, подробно регулирующими частную космическую деятельность [2; 11, с. 6]. Кроме того, учитывая тот факт, что в течение более 30 лет не было заключено ни одного универсального международного договора по космической деятельности, эти два документа можно считать как новым шагом в развитии международного космического права, так и предпосылкой формирования международно-правового регулирования частной космической деятельности.

В связи с тем, что Протокол не представляет собой универсальный документ, регулирующий всю сферу частной космической деятельности, большая часть отношений в этой сфере остается закрепленной лишь на уровне соглашений с ограниченным числом участников по каждому космическому проекту или в

национальном законодательстве при его наличии. Принятие международного договора в такой сфере неминуемо повлечет за собой необходимость дальнейшего расширения правового регулирования рассматриваемых отношений. Кроме того, с учетом постоянно развивающихся технологий освоения и использования космоса актуальной задачей при дальнейшей работе по развитию положений Берлинского протокола представляется разработка такого режима передачи и использования космического имущества, который способствовал бы предотвращению возникновения негативных последствий космической деятельности, которая а priori связана с повышенным риском.

Необходимо также решить вопрос соотношения Берлинского протокола со сложившейся системой международного космического права. При этом такая работа должна проводиться с пониманием того, что Берлинский протокол является документом, не создающим новые правоотношения по поводу космического оборудования, а регламентирующим и дополняющим существующие правоотношения. Таким образом, дальнейший анализ и доработка Протокола должны производиться в комплексе с исследованием применимости к рассматриваемой сфере источников международного и национального космического права, а также со сложившейся практикой коммерческих правоотношений в сфере космической деятельности. Одним из условий для этого являются предусмотренные в ст. XLVII Берлинского протокола нормы о ежегодных докладах Депозитария (УНИДРУА) по вопросам практики применения Конвенции и Протокола, а также о созыве Конференции по пересмотру положений Конвенции по решению 25 % участников Протокола. Изменения могут быть приняты решением 2/3 участников.

Для Российской Федерации перспективы присоединения к Берлинскому протоколу представляются потенциально положительными. Несмотря на то что в отношении России также справедлива и вышеуказанная критика Протокола, в условиях недостаточной, по сравнению с некоторыми другими государствами, развитости частного сектора космической деятельности Берлинский протокол может быть использован в качестве стимула развития частной космической деятельности в России.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Абашидзе, А. Х. Руководящие принципы предупреждения образования космического мусора 2007 г. / А. Х. Абашидзе, А. М. Солнцев, В. Л. Генералов // *Международное право*. – 2009. – № 2 (38). – С. 283–299.

2. Десятов, А. А. Последствия принятия Берлинского протокола по космическому имуществу 2012 года / А. А. Десятов, О. А. Вольнская // *Российский внешнеэкономический вестник*. – 2012. – № 9. – С. 49–58.

3. Жуков, Г. П. Космос и экология: некоторые правовые проблемы / Г. П. Жуков, А. М. Солнцев // *Московский журнал международного права*. – 2014. – № 3 (95). – С. 119–144.

4. Зенякина, А. Г. Международно-правовая унификация способов обеспечения исполнения обязательств при приобретении подвижного оборудования : автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Зенякина Анна Геннадиевна. – М. : РУДН, 2013. – 30 с.

5. Конвенция о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами : (прил. к резолюции ГА ООН 2777 (XXVI) от 29.11.1971). – Электрон. текстовые дан. – Режим доступа: <http://www.un.org/ru/documents/decisions/conventions/damage.shtml>. – Загл. с экрана.

6. Конвенция о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования (Кейптаун, 16 ноября 2001 г.). – Электрон. текстовые дан. – Режим доступа: <http://www.unidroit.org/russian/conventions/mobile-equipment/mobile-equipment.pdf> (дата обращения: 24.11.2014). – Загл. с экрана.

7. Протокол по авиационному оборудованию к Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования (Кейптаун, 16 ноября 2001 г.). – Электрон. текстовые дан. – Режим доступа: <http://www.unidroit.org/russian/conventions/mobile-equipment/aircraftprotocol.pdf> (дата обращения: 24.11.2014). – Загл. с экрана.

8. Протокол по железнодорожному подвижному составу к Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования (Люксембург, 23 февраля 2007 г.). – Электрон. текстовые дан. – Режим доступа: <http://www.unidroit.org/english/conventions/mobile-equipment/railprotocol.pdf> (дата обращения: 24.11.2014). – Загл. с экрана.

9. Протокол по космическому имуществу к Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования (Берлин, 9 марта 2012 г.). – Электрон. текстовые дан. – Режим доступа: <http://www.unidroit.org/english/conventions/mobile-equipment/spaceassets-protocol-e.pdf> (дата обращения: 24.11.2014). – Загл. с экрана.

10. Роль ООН в прогрессивном развитии международного космического права / Д. А. Гугунский [и др.] // *Международное космическое право : учебник* / под ред. Г. П. Жукова, А. Х. Абашидзе. – М. : РУДН, 2014. – С. 244–246.

11. Юзбашян, М. Р. Международно-правовые основы решения экономических проблем использования космоса : автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Юзбашян Мариам Романовна. – М. : МГИМО, 2009. – 30 с.

12. Larsen, P. B. The Space Protocol to the Cape Town Convention and the UN space law treaties / P. B. Larsen // *Proceedings of the 63rd International Astronautical Congress, held 1-5 October, 2012, Naples, Italy*. – Red Hook, N. Y. : Curran Associates, Inc., 2013. – P. 11519–11526.

13. Letter to UNIDROIT // ESOA. – Electronic text data. – Mode of access: <http://www.esoa.net/upload/files/news/unidroit/20111209industryletter.pdf> (date of access: 24.11.2014). – Title from screen.

14. Sekhula, P. P. The legal and policy considerations in implementing the Space Assets Protocol: lessons from the Aircraft Equipment Protocol in South Africa / P. P. Sekhula // *Proceedings of the 63rd International Astronautical Congress, held 1-5 October, 2012, Naples, Italy*. – Red Hook, N. Y. : Curran Associates, Inc., 2013. – P. 11581–11596.

15. Stanford, M. J. Transfer of possession and control under the Protocol to the Convention on international interests in mobile equipment on matters specific to space assets / M. J. Stanford // *Thailand Workshop on Space Law “Activities of states in outer space in light of new developments: meeting international responsibilities and establishing national legal and policy frameworks”*, held 16-19 November, 2010, Bangkok, Thailand. – Electronic text data. – Mode of access: http://www.unoosa.org/oosa/en/ourwork/pssa/schedule/2010_workshop_thailand_space_law.html. – Title from screen.

16. Sundahl, M. How the rescue and return agreement can protect (and harm) the interests of a creditor under the Cape Town Convention / M. Sundahl // *Proceedings of the 63rd International Astronautical Congress, held 1-5 October, 2012, Naples, Italy*. – Red Hook, N. Y. : Curran Associates, Inc., 2013. – P. 11538–11543.

REFERENCES

1. Abashidze A.Kh., Solntsev A.M., Generalov V.L. Rukovodyashchie printsipy preduprezhdeniya obrazovaniya kosmicheskogo musora 2007 g. [Guidelines for the Prevention of Space Debris Formation in 2007]. *Mezhdunarodnoe pravo*, 2009, no. 2 (38), pp. 283-299.

2. Desyatov A.A., Volynskaya O.A. Posledstviya prinyatiya Berlinskogo protokola po kosmicheskomu imushchestvu 2012 goda [The Implications of the Berlin Space Assets Protocol in 2012]. *Rossiyskiy vneshneekonomicheskiy vestnik*, 2012, no. 9, pp. 49-58.

3. Zhukov G.P., Solntsev A.M. Kosmos i ekologiya: nekotorye pravovye problemy [Space and Environment: Some Legal Problems]. *Moskovskiy zhurnal mezhdunarodnogo prava*, 2014, no. 3 (95), pp. 119-144.

4. Zenyakina A.G. *Mezhdunarodno-pravovaya unifikatsiya sposobov obespecheniya ispolneniya obyazatelstv pri priobretenii podvizhnogo oborudovaniya: avtoref. dis. ... kand. yurid. nauk* [International Legal Unification of the Way to Ensure Fulfillment of the Obligations on the Acquisition of Mobile Equipment. Cand. jurid. sci. abs. diss.]. Moscow, RUDN Publ., 2013. 30 p.

5. *Konventsiya o mezhdunarodnoy otvetstvennosti za ushcherb, prichinenny kosmicheskimi obyektami (prilozhenie k rezolyutsii GA OON 2777 (XXVI) ot 29.11.1971)* [The Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects (adj. to the UN General Assembly Resolution 2777 (XXVI) of November 29, 1971)]. Available at: http://www.un.org/ru/documents/deci_conv/conventions/damage.shtml.

6. *Konventsiya o mezhdunarodnykh garantiyakh v otnoshenii podvizhnogo oborudovaniya (Keyptaun, 16.11.2001)* [The Convention on International Interests in Mobile Equipment (Cape Town, November 16, 2001)]. Available at: <http://www.unidroit.org/russian/conventions/mobile-equipment/mobile-equipment.pdf> (accessed November 24, 2014).

7. *Protokol po aviatsionnomu oborudovaniyu k Konventsii o mezhdunarodnykh garantiyakh v otnoshenii podvizhnogo oborudovaniya (Keyptaun, 16.11.2001)* [Aircraft Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment (Cape Town, November 16, 2001)]. Available at: <http://www.unidroit.org/russian/conventions/mobile-equipment/aircraftprotocol.pdf> (accessed November 24, 2014).

8. *Protokol po zheleznodorozhnomu podvizhnomu sostavu k Konventsii o mezhdunarodnykh garantiyakh v otnoshenii podvizhnogo oborudovaniya (Lyuksemburg, 23.02.2007)* [The Protocol on Railway Rolling Stock to the Convention on International Interests in Mobile Equipment (Luxembourg, February 23, 2007)]. Available at: <http://www.unidroit.org/english/conventions/mobile-equipment/railprotocol.pdf> (accessed November 24, 2014).

9. *Protokol po kosmicheskomu imushchestvu k Konventsii o mezhdunarodnykh garantiyakh v otnoshenii podvizhnogo oborudovaniya (Berlin, 09.03.2012)* [The Protocol on Space Assets to the Convention on International Interests in Mobile Equipment (Berlin, March 9, 2012)]. Available at: <http://www.unidroit.org/english/conventions/mobile-equipment/spaceassets-protocol-e.pdf> (accessed November 24, 2014).

10. Gugunskiy D.A., et al. Rol OON v progressivnom razvitii mezhdunarodnogo kosmicheskogo prava [The UN's Role in the Progressive Development of International Space Law]. Zhukov G.P., Abashidze A.Kh., eds. *Mezhdunarodnoe kosmicheskoe pravo: uchebnik* [International Space Law: Textbook]. Moscow, RUDN Publ., 2014, pp. 244-246.

11. Yuzbashyan M.R. *Mezhdunarodno-pravovye osnovy resheniya ekonomicheskikh problem ispolzovaniya kosmosa: avtoref. dis. ... kand. yurid. nauk* [International Legal Basis for Solving Economic Problems of Space Use]. Moscow, MGIMO Publ., 2009. 30 p.

12. Larsen P.B. The Space Protocol to the Cape Town Convention and the UN Space Law Treaties. *Proceedings of the 63rd International Astronautical Congress, held 1-5 October, 2012, Naples, Italy*. Red Hook, New York, Curran Associates, Inc., 2013, pp. 11519-11526.

13. Letter to UNIDROIT. *ESOA*. Available at: <http://www.esoa.net/upload/files/news/unidroit/20111209industryletter.pdf> (accessed November 24, 2014).

14. Sekhula P.P. The Legal and Policy Considerations in Implementing the Space Assets Protocol: Lessons From the Aircraft Equipment Protocol in South Africa. *Proceedings of the 63rd International Astronautical Congress, held 1-5 October, 2012, Naples, Italy*. Red Hook, New York, Curran Associates, Inc., 2013, pp. 11581-11596.

15. Stanford M.J. Transfer of Possession and Control Under the Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Space Assets. *Thailand Workshop on Space Law "Activities of States in Outer Space in Light of New Developments: Meeting International Responsibilities and Establishing National Legal and Policy Frameworks", held 16-19 November, 2010, Bangkok, Thailand*. Available at: http://www.unoosa.org/oosa/en/ourwork/psa/schedule/2010_workshop_thailand_space_law.html.

16. Sundahl M. How the Rescue and Return Agreement Can Protect (and Harm) the Interests of a Creditor Under the Cape Town Convention. *Proceedings of the 63rd International Astronautical Congress, held 1-5 October, 2012, Naples, Italy*. Red Hook, New York, Curran Associates, Inc., 2013, pp. 11538-11543.

**BERLIN PROTOCOL OF 2012 ON SPACE ASSETS
AS A NEW STAGE IN THE DEVELOPMENT
OF INTERNATIONAL SPACE LAW**

Solntsev Aleksandr Mikhaylovich

Candidate of Juridical Sciences, Associate Professor,
Deputy Head of Department of International Law,
Peoples' Friendship University of Russia
a.solntsev@gmail.com
Miklukho-Maklaya St., 6, 117198 Moscow, Russian Federation

Lazarev Nikita Dmitrievich

Student, Department of International Law,
Peoples' Friendship University of Russia
nik199.lazarev@gmail.com
Miklukho-Maklaya St., 6, 117198 Moscow, Russian Federation

Volynskaya Olga Aleksandrovna

Consultant of International Law Department of International Conventions Administration,
Federal Space Agency (Roscosmos)
o.a.volynskaya@roscosmos.org
Shchepkina St., 42, 107996, GSP-6 Moscow, Russian Federation

Abstract. The present paper is devoted to the analysis of the 2012 Protocol on Space Assets adopted to the Convention on International Interests in Mobile Equipment of November 16, 2001, as well as to the analysis of a system of international interests in space assets created by these two international acts. The correlation of the Protocol and the Convention with the provisions of the five United Nations space treaties is examined and the conclusion of their contribution to the development of international space law is made. In addition, in the article further development of the Berlin protocol is proposed and potential benefits of Russia (actual participant of the Convention) joining the Protocol are evaluated.

An urgent task for the development of the provisions of the Berlin Protocol is to develop this mode of transmission and the use of space assets, which would help to prevent the negative effects of space activities, which is a priori associated with increased risk. For the Russian Federation the prospects of accession to the Berlin Protocol are potentially positive. In the conditions of the insufficient development of the private sector of space activities in comparison to some other countries, the Berlin protocol can be used as an incentive to the development of private space activity in Russia.

Key words: international space law, 2001 Cape Town Convention, 2012 Berlin Protocol, space assets, international interests, UNIDROIT, UN Committee on the Peaceful Uses of Outer Space.