



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Freedom of overflight: a study of coastal State jurisdiction in international airspace

Stewart, M.E.

Citation

Stewart, M. E. (2021, June 10). *Freedom of overflight: a study of coastal State jurisdiction in international airspace*. Meijers-reeks. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/3185505>

Version: Publisher's Version

License: [Licence agreement concerning inclusion of doctoral thesis in the Institutional Repository of the University of Leiden](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/3185505>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

Cover Page



Universiteit Leiden



The handle <http://hdl.handle.net/1887/3185505> holds various files of this Leiden University dissertation.

Author: Stewart, M.E.

Title: Freedom of overflight: a study of coastal State jurisdiction in international airspace

Issue date: 2021-06-10

Samenvatting (Dutch Summary)

Vrijheid van overvliegen: een studie van de jurisdictie van de kuststaat in het internationale luchtruim

De centrale onderzoeksvraag van deze studie betreft de jurisdictie van een kuststaat over de uitvoering van vluchten in het internationale luchtruim grenzend aan dienskust met luchtvaartuigen, die zijn geregistreerd in andere Staten.

Deze studie verkent het concept 'vrijheid van overvliegen' en behandelt de rechtsgeldigheid van kuststaatjurisdictie in internationaal luchtruim met betrekking tot het overvliegen van luchtvaartuigen van andere Staten, wanneer er geen expliciete basis voor de jurisdictie is.

Het eerste hoofdstuk van deze studie bespreekt de context en het toepassingsbereik van het onderzoek, alsmede de structuur en methodologie. Het tweede hoofdstuk introduceert, in twee delen, het internationale juridische kader. Allereerst wordt ingegaan op de regeling van het recht van overvliegen onder het internationale luchtrecht, alsook, in bredere zin, voor staatsluchtvaartuigen in het kader van diplomatieke afspraken. Ten tweede worden de verschillende maritieme gebieden met de daarbij behorende bepalingen van het zeerecht uiteengezet, alsook de toepasselijkheid van het Verdrag van Chicago (1944) en zijn bijlagen die betrekking hebben op het internationale luchtruim. Hoofdstukken drie en vier bevatten de meest wezenlijk juridische analyse van deze studie. In deze hoofdstukken wordt kuststaatjurisdictie in het luchtruim boven maritieme constructies nader onderzocht, met betrekking tot luchtverkeersdienstverlening in internationaal luchtruim en de vestiging van identificatiezones voor de verdediging van het luchtruim, hierna: ADIZ (*Air Defence Identification Zones*). Hoofdstuk vijf behandelt de kuststaatjurisdictie in het luchtruim boven internationale zeestraten en archipelagische scheepvaartroutes, die, hoewel dat luchtruim geen internationaal luchtruim betreft, rechten voor luchtvaartuigen met zich mee brengen die gelijkenis vertonen met de vrijheid van overvliegen.

De conclusies van deze studie zijn de volgende:

Fragmentatie in het recht – het zeerecht versus het internationale luchtrecht – met betrekking tot het beheer over internationaal luchtruim is problematisch voor de ontwikkeling van het internationale recht omdat het aan Staten is overgelaten dit recht te interpreteren zonder te beschikken over verdere duiding in de vorm van nadere regels en definities. Dit is met name het geval wanneer kuststaten hun jurisdictie uitbreiden in internationaal luchtruim. In die situatie kunnen hun belangen botsen, met die van de gebruikers van dit luchtruim, dat wil zeggen staatsluchtvaartuigen en civiele luchtvaartuigen die aldaar gerechtigd zijn de vrijheid van overvliegen uit te oefenen. Het risico van de beperking van de vrijheid van overvliegen is nog groter wanneer de rechtvaardiging voor uitbreiding van

rechtsmacht is gebaseerd op een breed concepten zoals 'nationale veiligheid' wanneer kuststaten dat belang inroepen.

Vrijheid van overvliegen is nog steeds eng gedefinieerd in de zin dat de uitoefening van rechtsmacht door kuststaten in internationaal luchtruim momenteel beperkt is tot het faciliteren van het uitoefenen van de vrijheid van overvliegen en het bereiken van een balans tussen de vrijheid van overvliegen en andere, maritieme, vrijheden. Kuststaten hebben prescriptieve rechtsmacht binnen hun vluchtinformatiegebieden (*Flight Information Regions*, FIR) om hun verantwoordelijkheid te kunnen uitoefenen met betrekking tot luchtverkeersdienstverlening in het betreffende gebied, overeenkomstig Bijlage 11 bij het Verdrag van Chicago. Op volle zee en in de Exclusieve Economische Zone (hierna: EEZ) van een Staat, kan deze Staat een gevarengedebied aanwijzen om luchtvaartuigen te verwittigen van mogelijke veiligheidsrisico's als gevolg van het gebruik van het op en boven de zee, maar is het een Staat niet toegestaan het gebruik van internationaal luchtruim door luchtvaartuigen te beperken of te verbieden door middel van het aanwijzen van een gevarengedebied. Dit gebied moet zowel qua geografische grenzen als qua tijd zijn gedefinieerd..

Dit gezegd hebbende, deze studie ziet de mogelijke ontwikkeling van internationaal gewoonterecht op twee gebieden betreffende het concept van overvliegen, mochten verschuivingen zich verder uitkristalliseren.

Het eerste gebied betreft het recht van een kuststaat militaire activiteiten in zijn EEZ te reguleren, en het tweede onderwerp betreft het recht van een staat een ADIZ te vestigen.

Milieubeperkingen, die de oprichting van constructies op zee beperken of verbieden, kunnen bijdragen tot bescherming van het recht van overvliegen, doordat zij de reden voor verdere regeling van het overvliegen in internationaal luchtruim in relatie tot deze constructies, ondervangen. Dit is meer een overweging voor de toekomst, met name met het oog op de constructie van luchthavens in de EEZ van een kuststaat, waar, bijvoorbeeld, de instelling van een gevarengedebied als een van oudsher gebruikelijk luchtruimbeheersmechanisme om luchtruimveiligheid te helpen waarborgen in het geval van een verhoogd risico, niet voldoende zou zijn ter bescherming van die veiligheid.

Kuststaatsjurisdictie is niet alleen een juridische kwestie, maar ook een politieke. Nationale veiligheid en het nastreven van macht op zee zijn hierbij drijfveren voor zowel kuststaten als voor Staten wier vliegtuigen in het internationale luchtruim opereren. De vaak voorkomende betrokkenheid van staatsluchtvaartuigen bij deze vraagstukken impliceert dat deze grotendeels buiten de regelgevende bevoegdheden van de *International Civil Aviation Organization* (ICAO) vallen, omdat het mandaat van ICAO beperkt is tot de regulering van civiele luchtvaartuigen.

Wanneer juridische vragen rijzen over onder meer de rechtsmacht van kuststaten de interpretatie van het VN-zeerechtverdrag uit 1981, hierna: UNCLOS (1981), kunnen partijen die vragen, indien hun geen andere middelen ter beschikking staan, aan het *International Tribunal on the Law of*

the Sea (ITLOS) voorleggen. Deze optie is beperkt, omdat de belangrijkste maritieme Staten geen partij zijn bij UNCLOS.

Behalve de bovenstaande meer algemene conclusies en observaties heb ik specifiekere conclusies getrokken met betrekking tot de rechtsvragen die de centrale analyse vormen van het onderzoek in de hoofdstukken drie en vier.

Hoofdstuk drie stelt dat het recht om een veiligheidszone in te stellen rond een maritieme constructie op grond van artikel 60 van UNCLOS beperkt is tot de zee zelf, zodat de kuststaat niet het recht heeft om rechtsmacht uit te oefenen in het luchtruim boven zo'n constructie. Deze conclusie is gebaseerd op een letterlijke interpretatie van artikel 60, in het bijzonder artikel 60 (4) (5) en (6), en wordt ondersteund door de latere praktijk van Staten, alsmede en de redactiegeschiedenis van dit artikel. Artikel 60 (1) en (2) van UNCLOS maakt duidelijk dat een Staat jurisdictie heeft over de maritieme operaties zelf die worden uitgevoerd naar en van zijn maritieme constructies. Indien een kuststaat een luchthaven zou bouwen in zijn EEZ of op zijn continentaal plat dan zou het derhalve rechtsmacht mogen uitoefenen over die luchthaven. Op basis van veiligheidszones die zich niet uitstrekken tot het luchtruim boven een maritieme constructie, zou de Staat als gevolg van de aanleg van de luchthaven echter geen jurisdictie hebben over het luchtruim boven zo'n luchthaven.

Hoofdstuk vier toont ten eerste aan dat de verlening van de operationele diensten met betrekking tot *Air Traffic Services* (ATS) in het internationale luchtruim niet impliciet onderworpen is aan het non-discriminatiebeginsel. De verantwoordelijkheid van de Staat voor de begeleiding van het luchtverkeer in de aangrenzende Flight Information Region (FIR) moet zo nauw omschreven zijn dat iedere vorm van discriminatie gerechtvaardigd moet zijn op grond van veiligheids- en doelmatigheidsoverwegingen. Ten tweede concludeer ik in dit hoofdstuk ten aanzien van de rechtsgeldigheid van de vestiging van een ADIZ, dat zelfs wanneer een Staat het recht heeft om een ADIZ in te stellen (prescriptieve jurisdictie), zij niet het recht heeft om op te treden (handhavingsjurisdictie) in het internationale luchtruim van die ADIZ wanneer de exploitant van een vliegtuig niet voldoet aan haar voorschriften die in die ADIZ van toepassing zijn.

Deze conclusie tast uiteraard niet de rechten aan die die exploitant heeft onder het internationale recht bij afwezigheid van de ADIZ. Om te bepalen of een kuststaat het recht heeft om een ADIZ in te stellen, gaat de studie na of er een regel is onder het internationale recht dat de vestiging van ADIZs toestaat. Bij afwezigheid van zo'n regel van internationaal recht is volgens mij de vestiging van een dergelijke zone verboden onder dat internationale recht. Ik kom derhalve tot de slotsom dat het bestaan van ADIZs inbreuk maakt op de vrijheid van overvliegen.

