POSEIDONO KOVA PRIEŠ DZEUSĄ? PERSKRIDIMO LAISVĖS REGULIAVIMO YPATUMAI TARPTAUTINĖJE JŪRŲ IR ORO TEISĖJE

Mykolo Romerio universiteto Teisės mokyklos
Tarptautinės ir Europos Sąjungos teisės institutas
Prof. dr. Regina Valutytė
Dr. Lina Laurinavičiūtė

DOI: 10.13165/LA.2020.06.11

Anotacija. Straipsnyje nagrinėjamas perskridimo laisvės turinys pagal dvi tarptautines sutartis - 1982 m. Tarptautinę jūrų teisės konvenciją ir 1944 m. Tarptautinę civilinės aviacijos konvenciją. Tyrimas atskleidžia perskridimo laisvės ypatumus virš atskirų jūros erdvių: teritorinės jūros, atvirosios jūros, išskirtinės ekonominės zonos, salyno vandenų bei tarptautinių sąsiaurių. Nepaisant skirtingo reguliavimo objekto, skrydžius virš jūros erdvių reguliuoja abi minėtos Konvencijos, todėl straipsnyje taip pat analizuojamas Tarptautinės jūrų teisės ir Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijų santykis ir nagrinėjama, kaip gali būti sprendžiamas šių tarptautinių sutarčių kolizijos klausimas.

Raktiniai žodžiai: perskridimo laisvė, jūros erdvės, oro teisė, jūrų teisė, teritorinė jūra, atviroji jūra, salyno vandenys, tarptautiniai sąsiauriai.

Įvadas

Iš pirmo žvilgsnio gali atrodyti, kad tarp dviejų tarptautinių sutarčių – 1944 m. Čikagoje priimtos Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos[1], kuri vadinama tarptautinės oro teisės *Magna Charta,* ir „Konstitucija vandenynams"[2] tituluojamos 1982 m. Tarptautinės jūrų teisės konvencijos[3], mažai kas bendro. Iš Jūrų teisės konvencijos pavadinimo būtų galima daryti prielaidą, kad ji skirta tik jūrų klausimams reglamentuoti, tačiau Konvencijos nuostatos turi nemažą įtaką oro erdvės teisiniam režimui, nors civilinės aviacijos klausimus reguliuoja Čikagos konvencija.

Visgi šios dvi aukščiau paminėtos tarptautinės sutartys yra glaudžiai tarpusavyje susijusios. Beveik du trečdalius žemės rutulio dengia vanduo, kuris nuo neatmenamų laikų buvo laikomas pagrindiniu prekybos ir komunikacijos tarp valstybių bei žemynų keliu. Orlaiviai, priešingai negu laivai, neturi geografinių apribojimų, nes gali skristi tiek virš sausumos, tiek virš vandens. Tačiau jų perskridimas virš valstybės teritorijos yra apribotas teisiniu bei politiniu požiūriu, nes valstybės teritorijai pagal tarptautinę paprotinę teisę priskiriama ir oro erdvė virš valstybės

---

1 Tarptautinė civilinės aviacijos konvencija. *TAR*, 2015-10-19, Nr. 15733.

2 Koh, T. T. B. A constitution for the oceans [interaktyvus]. [žiūrėta 2019-10-21]. <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2015/12/Ses1-6.-Tommy-T.B.-Koh-of-Singapore-President-of-the-Third-United-Nations-Conference-on-the-Law-of-the-Sea-_A-Constitution-for-the-Oceans_pdf>.

3 The United Nations Convention on the Law of Sea (A historical perspective) [interaktyvus]. [žiūrėta 2019-12-05]. <https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_historical_perspective.htm>.

teritorijos ir teritorinė jūra[4]. Jei orlaivis neturi teisės skristi per valstybės teritoriją, vienintelis kelionės būdas – skristi virš jūros[5].

Perskridimo laisvė savo esme yra atvirosios jūros laisvė, kuri kaip tarptautinis paprotys Jūrų teisės konvencijoje buvo atkartota iš Konvencijos dėl atvirosios jūros[6]. Tuo pačiu metu Jūrų teisės konvencijoje buvo įtvirtinti nauji režimai, kurie pakeitė valstybių teises jūroje. Viena vertus, buvo išplėstos pakrantės valstybių teisės jūros atžvilgiu, kita vertus, išsaugomos ar net išplečiamos susisiekimo teisės bei laisvės, įskaitant perskridimo laisvę[7]. Bernard H. Oxman manymu, Jūrų teisės konvencija subalansuoja valstybių interesus labiau rafinuotais būdais negu klasikinis *summa divisio* tarp laisvos atvirosios jūros ir teritorinių vandenų[8]. Taip pat teigiama, kad 1982 m. Jūrų teisės konvencija padarė didelį proveržį jūrų teisėje, pabaigdama daugiau nei keturis amžius trukusią kovą tarp pakrantės valstybių, siekusių praplėsti kontrolę jūros išteklių atžvilgiu, ir valstybių, bandžiusių apginti tarptautinei prekybai ir verslui svarbias navigacines laisves jūroje[9]. Konvencijoje įtvirtintas atsakymas – jūros erdvių funkcinis padalijimas, kai pakrantės valstybėms suteikiama jurisdikcija žvejybos išteklių ir kitų ekonominių interesų atžvilgiu iki 200 jūrmylių besitęsiančioje išskirtinėje ekonominėje zonoje, o navigacijos teisė atviroje jūroje, esančioje už teritorinės jūros ribų, išlieka[10]. Jūrų teisės konvencija ne tik išplėtoja naują išskirtinės ekonominės zonos, esančios už teritorinės jūros, režimą, bet ir įtvirtina maksimalų leidžiamą teritorinės

---

4 Michaelides–Mateou, S. Customary International Law in Aviation. In Lepard, B. D. (ed). *Reexamining Customary International Law*. Cambridge University press, 2017, p. 309–345, p. 322.

5 Oxman, B. H. Transit of Straits and Archipelagic Waters by Military Aircraft. *Singapore Journal of International and Comparative Law*. 2000, 4: 377–434, p. 378.

6 Convention on the High Seas. United Nations, *Treaty Series*, vol. 450, p. 11, p. 82.

7 Oxman, B. H., *supra* note 5, p. 384.

8 *Ibid.*, p. 377.

9 *Definitions for the Law of the Sea: Terms not Defined by the 1982 Convention*. Walker, K. G. (ed.). Leiden, Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2012, p. xiii.

10 *Ibid*.

jūros dvylikos jūrmylių plotį nuo kranto bazinių linijų, reguliuoja sąsiaurių, persidengiančių su teritorine jūra (ir kai kuriais vidaus vandenimis) režimą, atskirdama jį nuo teritorinės jūros režimo, bei įtvirtina naujus jūrų teisės institutus – tarptautinei laivybai naudojamų sąsiaurių režimą, numatantį tranzitinio plaukimo ir skridimo teisę, ir salynų vandenų teisinį režimą, suteikiantį plaukimo ir skridimo salyno jūrų ir oro koridoriais teisę[11]. Visi šie pokyčiai turėjo tiesioginės įtakos aviacijai ir perskridimo laisvės įgyvendinimui.

Taigi, nepaisant skirtingo reguliavimo objekto, skrydžius virš jūros erdvių reguliuoja tiek 1944 m. Čikagos konvencija, tiek 1982 m. Tarptautinė jūrų teisės konvencija. Toks reguliavimas kelia klausimą, koks yra šių dviejų universalių tarptautinių sutarčių santykis, reguliuojant oro erdvės panaudojimą. Šis santykis daugialypis, atsižvelgiant ne tik į skirtingą Konvencijų reguliavimo objektą, tačiau ir į oro / jūros erdvių skirstymą Konvencijose bei jų taikymą skirtingiems orlaivių tipams. Abi konvencijos yra laikytinos *lex specialis* bendrosios tarptautinės teisės atžvilgiu ir sudaro savarankiškai funkcionuojančias teisės normų grupes – posistemes[12], todėl esant prieštaravimų tarp jų, atsirastų dviejų specialių režimų konfliktas ir kiltų klausimas kuri – Jūrų teisės ar Čikagos – konvencija, turėtų būti taikoma.

Be to, kyla klausimas, kodėl apskritai 1982 m. Tarptautinė jūrų teisės konvencija, skirta jūrų erdvių sureguliavimui, reguliuoja ir skrydžių laisvę virš jūrų erdvių, kai skrydžiams yra skirta speciali tarptautinė sutartis – 1944 m. Civilinės aviacijos konvencija, kuri jau galiojo priimant Jūrų teisės konvenciją. Tinkamas ir teisingas perskridimo laisvės turinio ir Jūrų ir Čikagos konvencijos tarpusavio santykio suvokimas yra nepaprastai svarbus tarptautinės taikos bei saugumo ir tarptautinio susisiekimo

[11] Oxman, B. H., *supra* note 5, p. 387.

[12] Mamontovas, A. *Valstybių sudarytų tarptautinių sutarčių kolizijos ir jų sprendimo būdai*. Daktaro disertacija. Socialiniai mokslai, teisė (01 S). Vilnius: Mykolo Romerio Universitetas, 2012, p. 23–24. Plačiau apie *lex specialis* žr., pavyzdžiui, International Law Commission. Study Group of Fragmentation. Koskenniemi. Fragmentation of International Law [interaktyvus]. [žiūrėta 2020-01-18]. <https://legal.un.org/ilc/sessions/55/pdfs/fragmentation_outline.pdf>.

užtikrinimui[13], todėl straipsnyje atlikta analizė turi ne tik teorinę, bet ir praktinę reikšmę. Tyrimu siekiama atsakyti į klausimą, koks yra Čikagos ir Jūrų teisės konvencijų santykis, reglamentuojant perskridimą virš pasirinktų jūros erdvių, koks yra perskridimo laisvės turinys pagal kiekvieną iš jų ir kaip, kodėl ir kokiais atvejais šios tarptautinės sutartys yra taikomos.

Tyrimo eigoje buvo taikomi Konvencijų nuostatų sisteminės analizės, loginis, teleologinis, istorinis, apibendrinimų ir kiti mokslinių tyrimų metodai.

1. Perskridimo laisvė virš teritorinės jūros

Neginčijama, kad pakrantės valstybė turi suverenitetą teritorinės jūros atžvilgiu, kuris apima ir oro erdvę virš jos (Jūrų teisės konvencijos 2 straipsnio 1 ir 2 dalys). Ši paprotinė tarptautinės teisės norma buvo įtvirtinta dar 1944 m. Čikagos konvencijoje (Čikagos konvencijos 1 ir 2 straipsniai) ir 1958 m. Konvencijoje dėl teritorinės jūros ir gretutinės zonos (pastarosios konvencijos 1 straipsnio 1 dalis ir 2 straipsnis)[14].

Svarbu pažymėti, kad Jūrų teisės konvencija išplėtė teritorinės jūros ribą iki 12 jūrmylių. Šios konvencijos 3 straipsnis įtvirtina, jog kiekviena valstybė turi teisę nustatyti savo teritorinės jūros plotį, neviršijantį 12 jūrmylių, matuojamų nuo bazinių linijų, nustatytų pagal Konvenciją. Tai reiškia, jog iš suvereniteto galių kylantis teisinis režimas galios visoje oro erdvėje per teritorinės jūros plotį. Šis teritorinės jūros plotis dėl savo paprotinės prigimties ir *lex specialis* pobūdžio jūrų erdvių atžvilgiu taikomas Čikagos konvencijos 2 straipsnyje įtvirtintos valstybės teritorijos sampratos, kuri apima ir teritorinę jūrą[15], aiškinime.

[13] Oxman, B. H., *supra* note 5, p. 377.

[14] Konvencija dėl teritorinės jūros ir gretutinės zonos. *Valstybės žinios*. 2002, Nr. 40-1472.

[15] Čikagos konvencijos 2 straipsnis nurodo, kad „[š]ioje Konvencijoje teritorija suprantama kaip sausumos teritorija ir prie jos esantys teritoriniai vandenys, kuriems taikomas šios valstybės suverenitetas, siuzerenitetas, protektoratas arba mandatas."

Jūrų teisės konvencija atskirai nereguliuoja skridimo per teritorinę jūrą, specialias taisykles skrydžiams nacionalinėje oro erdvėje numato Čikagos konvencija. Šiuo atžvilgiu svarbu pastebėti, kad nacionalinės oro erdvės naudojimo apribojimai pagal Čikagos konvenciją yra siejami su orlaivių ir skrydžių tipais. Visų pirma, svarbu, kokio tipo orlaivis vykdo skrydį – civilinis ar valstybės, kadangi Čikagos konvencija valstybės orlaiviams netaikoma (Čikagos konvencijos 3(a) straipsnis). Antra, civilinių orlaivių naudojimo apribojimai nacionalinėje oro erdvėje siejami su skrydžių klasifikacija, t. y. ar vykdomas tarptautinis skrydis yra reguliarus, ar ne.

Tiek moksle, tiek praktikoje kyla daug diskusijų dėl civilinių ir valstybės orlaivių atskyrimo[16]. Nors Čikagos konvencija numato, kad „karinių, muitinės ir policijos tarnybų naudojami orlaiviai laikomi valstybės orlaiviais“ (Čikagos konvencijos 3(b) straipsnis), dažnai mokslininkai šią nuostatą laiko ne valstybės orlaivio apibrėžimu, o tik baigtiniu sąrašu funkcijų, kuomet jas atliekančio orlaivio skrydžiui Čikagos konvencija nebus taikoma[17]. Pavyzdžiui, kai orlaivis naudojamas ne karinių, muitinės ar policijos, o kitų valstybės tarnybų, Čikagos konvencijos taikymo tikslu jis bus laikomas civiliniu, ne valstybės orlaiviu.

Kitas svarbus su tuo susijęs klausimas, kaip nustatyti, kokioms funkcijoms įgyvendinti orlaivis eksploatuojamas skrydžio metu, kas leistų konkrečiu atveju jį priskirti prie civilinių ar valstybės orlaivių. Aviacijos istorijoje ne vienas atvejis, kai civilinis orlaivis buvo numuštas įtarus, kad jis naudojamas kariniams tikslams (pvz., 1983 m. Sovietų Sąjungos karinis orlaivis numušė Korėjos avialinijų civilinį orlaivį, skraidinusį keleivius iš Seulo į Niujorką[18]; 2020 m. Irano karinės pajėgos numušė Ukrainos avialinijų civilinį orlaivį, vykdžiusį reguliarųjį skrydį iš

[16] Wouters, J.; Verhoeven. S. *State Aircraft. Oxford Public International Law*. Oxford University Press, 2015, 7–8 pnk.

[17] *Ibid.*, 6 pnk.

[18] Assembly 24th Session. Montreal, 20 September – 7 October 1983. Plenary Meetings [interaktyvus]. [žiūrėta 2020-01-05]. <https://www.icao.int/assembly-archive/Session24/A.24.BOUND.1.P.EN.pdf>.

Teherano į Kijevą[19]). Ekspertai sutaria, kad orlaivio priskyrimą vienai ar kitai kategorijai turi lemti orlaivio naudojimo funkcinis pobūdis, tačiau kartu atkreipia dėmesį į šio klausimo problematiką[20]. Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos iniciatyva valstybės dalyvės buvo kviečiamos peržiūrėti Čikagos konvencijos 3(b) straipsnio formuluotę[21], tačiau daugumai neparodžius intereso valstybės ir civilinio orlaivio sąvokos peržiūros klausimo nagrinėjimas buvo nutrauktas[22].

Nors, kaip jau minėta, Čikagos konvencijoje susitarta dėl imperatyvo, kad šios sutarties taisyklės yra taikomos tik civiliniams orlaiviams (Čikagos konvencijos 3(a) straipsnis), yra keletas nuostatų, kurios įvardina pagrindinius valstybės orlaivio naudojimo nacionalinėje oro erdvėje principus. Pirma, virš kitos valstybės teritorijos skirsti arba nutūpti joje valstybės orlaivis gali tik turėdamas perskrendamos valstybės leidimą ir privalo laikytis jame nurodytų sąlygų (Čikagos konvencijos 3(c) straipsnis). Antra, nustatydamos taisykles savo valstybės orlaiviams, valstybės įsipareigoja deramai atsižvelgti į saugią civilinių orlaivių navigaciją (Čikagos konvencijos 3(d) straipsnis). Taigi, valstybės orlaivio skrydis virš kitos valstybės nacionalinės jūros yra ribojamas ne tik aviacijos saugos taisyklių, bet ir leidime nurodytų sąlygų.

Perskridimo laisvės realizavimui nacionalinėje oro erdvėje, įskaitant teritorinę jūrą, taip pat svarbi skrydžių klasifikacija į reguliariuosius ir nereguliariuosius. Remiantis Čikagos konvencijos 5 straipsniu, tik tarptautinį nereguliarųjį skrydį vykdantis orlaivis gali įskristi į kitos valstybės teritoriją arba netūpdamas perskristi ją be išankstinio leidimo. Valstybė,

---

19 UN news. UN aviation experts to join Ukraine Airlines Iran crash investigation [interaktyvus]. [žiūrėta 2020-01-15]. <https://news.un.org/en/story/2020/01/1055312>.

20 Abeyratne, R. *Convention on International Civil Aviation*. Springer International Publishing, 2014, p. 51; Haanappel, P. P. C. *The Law and Policy of Air Space and Outer Space: A Comparative Approach*. Kluwer Law International, 2003, p. 44.

21 Working paper LC/36-WP/2-6 – State/Civil Aircraft Definition and Its Impact on Aviation [interaktyvus]. [žiūrėta 2020-01-06]. <https://www.icao.int/Meetings/LC36/Working%20Papers/LC%2036%20-%20WP%202-6.en.pdf>.

22 *Ibid*.

virš kurios skrendama, pasinaudodama savo teisėmis, kylančiomis iš „visiško ir išimtinio suvereniteto" nacionalinei oro erdvei, išlaiko teisę bet kada pareikalauti nutūpimo. Dar 1944 m. Tarptautinio oro paslaugų tranzito susitarimo (toliau – Tranzito susitarimas)[23] dalyvės šią oro laisvę bandė išplėsti ir reguliariajam tarptautiniam oro susisiekimui (Tranzito susitarimo 2 straipsnis), kuris pagal Čikagos konvencijos 6 straipsnį galimas tik pagal specialų susitarimą arba kitokį perskrendamos valstybės leidimą ir laikantis šio susitarimo ar leidimo sąlygų. Visgi dėl lėto Tranzito susitarimo tarptautinio pripažinimo (ratifikavimo), kurį lėmė oro erdvės protekcionizmas Šaltojo karo metu[24], ir poreikio susitarti dėl naudojimosi kitomis oro laisvėmis, paraleliai valstybės išplėtojo dvišalių susitarimų dėl oro paslaugų teikimo, kuriuose iš esmės visuomet įtvirtinama ši nekomercinė tranzitinė oro laisvė, sistemą.

Čikagos konvencija nepateikia nei vienos iš minėtų skrydžių kategorijų apibrėžimų. Remdamasis 1952 m. Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos Tarybos ataskaita[25], P. P. C. Haanappel išskiria du kriterijus, pagal kuriuos vertinama, ar skrydis yra reguliarusis: skrydžiu gali pasinaudoti bet kuris visuomenės narys; skrydis vykdomas pagal iš anksto paskelbtą maršrutą arba, alternatyviai, skrydžiai yra tokie dažni, kad sudaro atpažįstamą sisteminę seriją[26]. Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija nereguliariems skrydžiams priskiria užsakomuosius (angl. *charter*) ir skydžius pagal poreikį (angl. *on demand*) (pvz., oro taksi)[27], tačiau kaip tiksliai pastebi P. P. C. Haanappel, skrydžio priskyrimas vienai ar kitai kategorijai kelia diskusijų. Pvz., „reguliarizuoti" čarteriniai skrydžiai

---

23 International Air Services Transit Agreement [interaktyvus]. [žiūrėta 2020-01-10]. <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%2084/volume-84-II-252-English.pdf>.

24 International Civil Aviation Organization Information Paper LC/36 – IP/2 [interaktyvus]. [žiūrėta 2020-01-10]. <https://www.icao.int/Meetings/LC36/Working%20Papers/LC%2036%20-%20IP%202.en.pdf>.

25 Haanappel, P. P. C., *supra* note 20, p. 111.

26 *Ibid*.

27 Rekomendacija Nr. STAP/14-9 [interaktyvus]. [žiūrėta 2020-01-10]. <https://www.icao.int/Meetings/STA10/Documents/Sta10_Wp007_en.pdf>.

paprastai vykdomi tam tikro sezono metu pagal tvarkaraštį[28], taigi jie galėtų būti priskirti reguliariesiems, kas deaktyvuotų Čikagos konvencijos 5 straipsnyje įtvirtintą tranzito teisę be leidimo.

Įdomu pastebėti ir tai, kad pagal Jūrų teisės konvencijos 17 straipsnį visų valstybių – tiek pakrantės, tiek ir neturinčių priėjimo – laivai naudojasi taikaus plaukimo teise per teritorinę jūrą. Mokslininkai nesiginčija – taikaus perskridimo teisės Jūrų teisės konvencija nenumato[29]. B. H. Oxman manymu, taikaus perplaukimo per teritorinę jūrą teisė neapima taikaus perskridimo teisės galimai dėl to, kad kilo praktinis laivų, ne orlaivių, buvimo arčiau kranto poreikis dėl navigacinių ar saugumo priežasčių[30]. Autorių nuomone, galimai taikaus perskridimo teisės nesuteikimą virš teritorinės jūros lėmė ir tai, kad, pirma, tranzito laisvę nacionalinėje oro erdvėje nereguliariems skrydžiams suteikė Čikagos konvencija, o reguliariesiems – 1944 m. pasirašytas Tranzito susitarimas. Perskridimo teisės įtvirtinimas tik virš teritorinės jūros, neišplėtus šios teisės virš sausumos teritorijos, nebūtų toks reikšmingas kaip taikaus plaukimo teisė teritorine jūra laivams. Tai tik būtų įnešę sumaišties ir galimai sustabdę ir taip užstrigusį Tranzito susitarimo ratifikavimą. Antra, „taikumo" kriterijaus taikymas civiliniams orlaiviams būtų dirbtinis, nes aviacijos rinkai Jūrų teisės konvencijos pasirašymo metu aktualiausia buvo perskridimo laisvė reguliariesiems, t. y. komerciniams, skrydžiams. Be to, reikėtų pažymėti, kad taikaus plaukimo teisė suteikiama ir kariniams laivams[31], o valstybės orlaivių sąvoka apima karinius orlaivius. Autorių nuomone, „taikaus" perskridimo teisės kariniams orlaiviams suteikimas išskirtinai virš teritorinės jūros būtų buvęs sunkiai įmanomu Šaltojo karo metu, o muitinės ir policijos tarnybų naudojamiems orlaiviams – nebūtų prasmingu, atsižvelgiant į šių tarnybų darbo specifiką.

---

28 Haanappel, P. P. C., *supra* note 20, p. 111.

29 Roach, J. A.; Smith, R. W. *Excessive Maritime Claims: Third Edition*. Leiden, Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2012, p. 683.

30 Oxman, B. H., *supra* note 5, p. 383.

31 Plačiau žr., pavyzdžiui, Katuoka, S. *Tarptautinė jūrų teisė*. Vilnius: Eugrimas, 1997, p. 57–58.

2. Perskridimo laisvė kaip atvirosios jūros laisvė

Atvirosios jūros institutas – vienas seniausių tarptautinės jūrų teisės institutų, pirmą kartą kodifikuotas 1958 m. Konvencijoje dėl atvirosios jūros[32]. Dar 1958 m. Konvencija imperatyviai nurodė, jog atviroji jūra yra atvira visoms tautoms ir labai aiškiai įtvirtino perskridimo laisvę kaip vieną iš atvirosios jūros laisvių (2 straipsnis). 1982 m. priėmus Tarptautinę jūrų teisės konvenciją, universalią tarptautinę sutartį, kuri iš esmės sureguliavo pagrindinius jūrų ir vandenynų erdvių klausimus, nuostatos dėl atvirosios jūros buvo įtvirtintos šioje Konvencijoje. Jūrų teisės konvencija nepateikia atvirosios jūros sąvokos, tačiau įtvirtina jos ribas, nustatydama, kad atviroji jūra neapima valstybės išskirtinės ekonominės zonos, teritorinės jūros, vidaus vandenų arba salyno valstybės salyno vandenų (Jūrų teisės konvencijos 86 straipsnis)[33].

Perskridimo laisvė Jūrų teisės konvencijoje yra įtvirtinta kaip viena iš šešių atvirosios jūros laisvių (87 straipsnio 1 dalies b punktas) ir dabar suprantama kaip susiformavęs tarptautinis paprotys[34]. Atvirosios jūros režimas ypatingas tuo, kad oro erdvė virš atvirosios jūros, kaip „oro greitkelis“, yra atviras visoms valstybėms ir jam negalioja jokios valstybės suverenitetas[35].

Jūrų teisės konvencija nurodo, kad naudodamosi perskridimo teise valstybės turi atsižvelgti į kitų valstybių interesus naudotis atvirosios jūros laisve (Jūrų teisės konvencijos 87 straipsnio 2 dalis). R. Hailbronner manymu, Jūrų teisės konvencijos 87 straipsnis, numatantis, kad atviroji jūra visoms valstybėms – tiek pakrantės, tiek neturinčioms priėjimo prie jūros – yra atvira, įtvirtina tradicinę atvirosios jūros sampratą, apimančią visus laivų ir orlaivių veiksmus (nebent jie uždrausti dėl daromos žalos),

[32] *Ibid*., p. 127–128.

[33] Daugiau apie atvirosios jūros sampratą, pavyzdžiui, Katuoka, S. Atviroji jūra: sąvoka ir laisvės. *Jurisprudencija*. 1999, 13(50): 117–125.

[34] Hailbronner, R. Freedom of the Air and the Convention on the Law of the Sea. *The American Journal of International Law*. 1983, 77(3): 490–520, p. 490–491.

[35] *Ibid*., p. 490.

nediskriminuojančius kitų, besinaudojančių atvirąja jūra[36]. Autorių nuomone, toks platus perskridimo laisvės turinio aiškinimas reikštų, kad Jūrų teisės konvencijos 87 straipsnis pakeitė iki tol galiojusio perskridimo laisvės tarptautinio papročio turinį, tačiau nėra jokių duomenų, kad tokius ketinimus šalys būtų turėjusios. Todėl, kai Jūrų teisės konvencija perskridimo teisės virš atvirosios jūros turinio neapibrėžia, perskridimo laisvės apimtį pagal Jūrų teisės konvencijos 87 straipsnį reikėtų aiškinti atsižvelgiant į Čikagos Konvencijos 12 straipsnyje įtvirtintą reikalavimą skrendant virš atvirosios jūros laikytis Čikagos Konvencijoje nustatytų taisyklių. Kaip taikliai pastebi S. Katuoka, skraidymo laisvė, kaip vienas iš pagrindinių oro teisės principų, plėtojosi kartu su oro teise ir būtent Čikagos konvencijos 12 straipsnis nustato skraidymo virš atvirosios jūros pagrindus[37].

Čikagos konvencijos 12 straipsnį įgyvendina Konvencijos antrasis priedas „Skrydžių (oro) taisyklės", įtvirtinantis dar 1951 m. Tarptautinė civilinės aviacijos organizacijos Tarybos patvirtintus standartus, taikomus civilinių orlaivių skrydžiams ir manevravimui virš atvirosios jūros[38]. Standartais siekiama pagerinti skrydžių saugą ir užtikrinti efektyvų skrydžio eismo paslaugų teikimą virš teritorijos, kur nei viena valstybė neturi suvereniteto oro erdvei. Remdamosi vienuoliktu Čikagos konvencijos priedu, valstybės sudaro regioninius oro navigacijos susitarimus dėl oro eismo paslaugų teikimo Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos Tarybos susitarimų pagrindu patvirtintuose regionuose virš teritorinės jūros[39]. Taip veiksmingiau užtikrinamas ir kitų aviacijos standartų ir

---

36 *Ibid.*, p. 503.

37 Katuoka, S., *supra* note 31, p. 146.

38 Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation. Rules on the Air [interaktyvus]. [žiūrėta 2019-10-23]. <https://www.icao.int/safety/airnavigation/nationalitymarks/annexes_booklet_en.pdf>.

39 Pavyzdžiui, remdamasi tarptautiniais susitarimais tarp Juodosios jūros valstybių Tarptautinė civilinė aviacijos organizacija 1997 m. vasario 17 d. sprendimu paskirstė atsakomybę valstybių oro eismo kontrolės paslaugoms teikti oro erdvėje virš atvirosios jūros Juodojoje jūroje. *ANS provision over the High Seas from Civil-Military Perspective*, 2015 [interaktyvus].

rekomenduojamų praktikų, pavyzdžiui, paieškos ir gelbėjimo, įgyvendinimas oro erdvėje virš atvirosios jūros[40].

Analizuojant šį aspektą taip pat svarbu priminti, kad Čikagos konvencijos 12 straipsnis taikomas tik civiliniams orlaiviams. Valstybės orlaivių perskridimo laisvės turinį riboja orlaivio registracijos valstybės nustatytos taisyklės. Įgyvendindamos Čikagos konvencijos 3 straipsnio d punkto reikalavimą, nustatydamos taisykles savo valstybės orlaiviams, valstybės įsipareigoja deramai atsižvelgti į saugią civilinių orlaivių navigaciją. Tai reiškia, kad Konvencijos antrojo priedo nuostatos valstybės orlaivių skrydžiams nėra privalomos, tačiau Čikagos konvencijos dalyvės sutaria, kad valstybės, nustatydamos taisykles ir procedūras, reglamentuojančios valstybės orlaivių eksplotavimą oro erdvėje virš atvirosios jūros, turi užtikrinti, kad šios operacijos nepakenktų tarptautinės civilinės aviacijos saugai, reguliarumui ir efektyvumui, kad kiek įmanoma labiau atitiktų Čikagos konvencijos antrame priede įtvirtintus standartus[41].

3. Perskridimas virš išskirtinės ekonominės zonos

Išskirtinė ekonominė zona yra už teritorinės jūros esantis ir su ja besiribojantis rajonas (Jūrų teisės konvencijos 55 straipsnis), kurio plotis negali viršyti 200 jūrmylių nuo bazinių linijų, nuo kurių matuojamas teritorinės jūros plotis (Jūrų teisės konvencijos 57 straipsnis). Jūrų teisės konvencijos 58 straipsnio 1 dalis nukreipia į Konvencijos 87 straipsnį, įtvirtinantį atvirosios jūros laisves, ir numato, kad išskirtinėje ekonominėje zonoje

[žiūrėta 2019-11-14]. <https://www.icao.int/EURNAT/Other%20Meetings%20Seminars%20and%20Workshops/ICAO%20Civil-Military%20Cooperation%20Meetings/ICAO%20Civil-military%20Cooperation%20Symposium%202015/ICMCS%20PPT02.pdf>.

40 Hailbronner, R., *supra* note 34, p. 491.

41 Assembly Resolution A37-15, Appendix O, Coordination and cooperation of civil and military air traffic [interaktyvus]. [žiūrėta 2019-10-23]. <https://www.icao.int/WACAF/Documents/Meetings/2011/atm_aim_sar_sg_12/docs/atmsg12_wp11_appa_o_en.pdf>.

visos valstybės, tiek pakrantės, tiek ir neturinčios priėjimo prie jūros, *inter alia* naudojasi perskridimo laisve.

Šiuo atžvilgiu svarbu pastebėti, kad Jūrų teisės konvencija orlaivių neskirsto į valstybės ar civilinius, o skrydžių – į reguliariuosius ir nereguliariuosius. Visi orlaiviai išskirtinėje ekonominėje zonoje naudojasi perskridimo laisve taip pat kaip ir atvirojoje jūroje. Taigi nors išskirtinėje ekonominėje zonoje pakrantės valstybė turi suverenias teises gyvųjų išteklių ir negyvųjų gamtos turtų atžvilgiu (56 straipsnio 1 dalies a punktas), išskirtinės ekonominės zonos režimas veikia tik jūrinių išteklių, įskaitant jūros dugną, atžvilgiu, ir nesukelia teisinių pasekmių aviacijai[42].

4. Perskridimas virš salyno vandenų

Kaip jau minėta, Čikagos konvencija oro erdvę skirsto į nacionalinę ir tarptautinę. Skrydis virš salyno vandenų nėra specifiškai išskiriamas. Taigi, remiantis Čikagos konvencija, orlaivio skrydžiui virš salyno teritorijos turėtų būtų taikomas nacionalinės oro erdvės režimas, kas reikštų, kad tiek valstybės orlaivio skrydžiui, tiek civilinio orlaivio reguliariam skrydžiui reikalingas salyno valstybės leidimas. Šiuo atžvilgiu ypatingai svarbios Jūrų teisės konvencijos nuostatos. Jūrų teisės konvencija išplėtojo naują salynų, kurių statusą turi 22 valstybės[43], vandenų režimą, turintį reikšmingą poveikį perskridimo laisvės įgyvendinimui.

Salynų vandenims, kurie pasižymi *sui generis* režimu dėl jų specifikos[44], ir oro erdvei virš jų taikomas salyno valstybės suverenitetas (Jūrų teisės konvencijos 49 straipsnio 2 dalis). Tačiau, ieškodamos kompromiso

---

42 International Airspace and Civil/Military Cooperation [interaktyvus]. [žiūrėta 2019-11-14]. <https://www.icao.int/APAC/Documents/edocs/International%20Airspace%20and%20Civil-Military%20Cooperation.pdf>.

43 Rothwell, D.; Oude Elferink, A. G.; Scott, K. N.; Tim Stephens, T. *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*. Oxford, Oxford University Press, 2015, p. 135.

44 Kopela, S. *Dependent Archipelagos in the Law of the Sea*. Leiden, Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2013, p. 42.

tarp didžiųjų jūrinių valstybių poreikio išlaikyti teisę kariniams laivams plaukti strategiškai reikšmingais jūrų keliais, ypatingai Filipinų ir Indonezijos salyne[45], ir salynų valstybių intereso pripažinti suverenitetą salyną jungiantiems vandenims[46], valstybės susitarė tiek dėl taikaus plaukimo, tiek skridimo ir plaukimo salyno jūrų ir oro koridoriais teisės įtvirtinimo. Toks teisinio reguliavimo pasirinkimas perskridimo teisei įgyvendinti salyno vandenyse yra palankesnis dėl keleto aspektų. Pirma, kaip jau minėta, taikaus plaukimo teisė taikoma tik laivams, o ne orlaiviams. Išimtinai taikaus plaukimo, neapimant skridimo, teisės numatymas salyno vandenyse ir gretimoje teritorinėje jūroje būtų kliūtis tarptautinei aviacijai, nors kaip pastebi S. Kopela, kai kurios salyno valstybės taikaus perskridimo teisę orlaiviams suteikia nacionalinės teisės aktais (pvz., Dominikos Respublika, Saliamono salos)[47]. Antra, skridimo oro koridoriais teise gali naudotis ne tik civiliniai, bet ir valstybės orlaiviai. Trečia, salyno valstybė negali tranzitinio skridimo teisės apriboti valstybės saugumui užtikrinti (Jūrų teisės konvencijos 44 straipsnis), skirtingai nuo taikaus plaukimo laisvės, kur toks salyno valstybės suvereniteto apribojimas yra numatytas (Konvencijos 52 straipsnio 2 dalis).

Perskridimo salyno oro koridoriais teisė reiškia, jog orlaiviai turi nenutrūkstamai ir greitai skristi virš salyno oro koridorių (Jūrų teisės konvencijos 53 straipsnio 1 dalis). Jūrų teisės konvencija detalizuoja, kad skridimas virš salyno vandenų oro koridoriais taip pat reiškia įprastą naudojimąsi skrydžių teisėmis, vadovaujantis šia Konvencija ir siekiant nenutrūkstamai, greitai ir nekliudomai tranzitu patekti iš vienos atviros jūros ar išskirtinės ekonominės zonos dalies į kitą atviros jūros ar išskirtinės ekonominės zonos dalį (Jūrų teisės konvencijos 53 straipsnio 3 dalis).

Jūrų teisės konvencija taip pat formuluoja tranzito oro koridoriais teisės įgyvendinimo sąlygas tiek perskrendamai valstybei, tiek skrendantiems

[45] *Ibid.*, p. 48–49.

[46] Munavar, M. *Ocean states. Archipelagic Regimes in the Law of the Sea*. Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 1995, p. 10. Cituota: Rothwell, D.; Oude Elferink, A. G.; Scott, K. N.; Stephens, T., *supra* note 43, p. 134.

[47] Kopela, S., *supra* note 44, p. 46.

orlaiviams. Laikydamasi Konvencijos nustatytų sąlygų, salyno valstybė gali nustatyti oro koridorius tranzito teisei įgyvendinti. Tokie oro koridoriai yra nustatomi nuosekliai išvedamomis ašinėmis linijomis, kurios jungia skridimo kelių įėjimo ir išėjimo taškus (Jūrų teisės konvencijos 53 straipsnio 5 dalis) ir turi apimti visus įprastus skridimo kelius, kurie naudojami skrydžiams virš jų (Jūrų teisės konvencijos 53 straipsnio 4 dalis). Jei salyno valstybė nenustato oro koridorių, skridimo salyno oro koridoriais teise gali būti naudojamasi tuose koridoriuose, kurie įprastai naudojami susisiekimui valstybės viduje (Jūrų teisės konvencijos 53 straipsnio 12 dalis), t. y. specialių oro koridorių nustatymas yra valstybės teisė, bet ne pareiga. Skrisdami specialiai tranzito teisei valstybės nustatytais salyno oro koridoriais, orlaiviai negali nukrypti daugiau nei 25 jūrmyles į bet kurią pusę nuo tokios ašinės linijos, jei tik tokie orlaiviai nepriskrenda prie krantų arčiau nei per atstumą, lygų 10 procentų atstumo tarp artimiausių koridoriaus kraštus sudarančių salų taškų (Jūrų teisės konvencijos 53 straipsnio 5 dalis).

5. Perskridimas virš tarptautinių sąsiaurių

Tarptautinei laivybai naudojamų sąsiaurių režimas, priėmus Jūrų teisės konvenciją, tapo nauja tarptautinės viešosios teisės koncepcija[48]. Jis ypatingai aktualus tarptautinei prekybai ir kariniam jūrų judrumui, nes dažnai tarptautiniai sąsiauriai yra vienintelis tiesus priėjimas nuo vieno vandenyno ar jūros iki kito[49]. Nuostatos, užtikrinančios tranzitinį skridimą virš tarptautinei laivybai naudojamų sąsiaurių, yra taip pat svarbios, nes iki Jūrų teisės konvencijos priėmimo siauresniuose tarptautiniuose sąsiauriuose galiojo tik laivams taikoma taikaus plaukimo teisė per

[48] Milde, M. *International Air Law and ICAO*. Volume 4. Utrecht, the Netherlands: Eleven International Publishing, 2008, p. 39.

[49] Lalonde, S. The Right of Overflight above International Straits. *Canadian Yearbook of International Law/Annuirecanadien de droit international*. 2015, 52: 35–76, p. 41.

teritorine jūrą, o orlaiviai naudojosi perskridimo atvirąja jūra laisve[50]. Kaip jau minėta, Jūrų teisės konvencija išplėtė teritorinės jūros ribą iki 12 jūrmylių ir suvereniteto galių nustatymas tam tikrai jūros daliai faktiškai susiaurino galimybę naudotis atvirosios jūros režimu, nes, kaip nurodo S. Mahmoudi, dauguma sąsiaurių, naudojamų tarptautinei navigacijai, yra nuo 6 iki 24 jūrmylių pločio[51]. Priimant Čikagos konvenciją, vyravo nuomonė, kad valstybės turi suverenitetą tik siauram pakrantės ruožui, o visa kita yra atviroji jūra, kur galioja perskridimo teisė, įgyvendinama laikantis Čikagos konvencijos taisyklių. Todėl, kaip pastebi S. Lalonde, teritorinės jūros išplėtimas lėmė, kad apie 100–120 sąsiaurių, įskaitant tokius jūros „karštus taškus" kaip Gibraltaro sąsiauris, Hormūzas ir Malaka, tapo visiškai uždari tarp besiribojančių valstybių teritorinių jūrų[52]. Tai, kad tarptautinei laivybai naudojamų sąsiaurių režimas prasiplėtė valstybės vidaus vandenims, kurie iki Jūros teisės konvencijos priėmimo, nebuvo tokiais laikomi, lėmė ir tiesiųjų bazinių linijų sistemą, nustatyta Konvencijos 35 straipsnio a punkte[53]. Tad, jeigu nebūtų sutarta dėl tranzitinio skridimo teisės, išplėtus teritorinės jūros ribas iki dvylikos jūrmylių, civiliniams ir valstybės orlaiviams būtų apribota teisė skristi per tokius sąsiaurius kaip Gibraltaro, Hormūzo ir Malakos, nes kiekvieną kartą reikėtų gauti sąsiaurio pakrantės valstybės leidimą skrydžiui[54].

Jūrų teisės konvencija šią problemą sprendžia orlaivių skrydžiams virš tarptautinių sąsiaurių, naudojamų tarptautinei laivybai tarp vienos atviros jūros ar išskirtinės ekonominės zonos dalies ir kitos atviros jūros ar išskirtinės ekonominės zonos dalies, suteikdama tranzitinio skridimo teisę (Jūrų teisės konvencijos 37 straipsnis ir 38 straipsnio 1 dalis). Tranzitinio

---

50 *Ibid.*, p. 44.

51 Mahmoudi, S. Transit passage. *Max Plank Encyclopedia of Public International Law*. Oxford University Press, 2015, 2 pnk.

52 Lalonde, S., *supra* note 49, p. 41. Daugiau apie Gibraltaro, Hormūzo ir Malagos sąsiaurių svarbą ir reikšmę tarptautinei bendrijai skaityti, pavyzdžiui, Lalonde, S., *supra* note 49, p. 41–42.

53 Oxman, B. H., *supra* note 5, p. 390.

54 Lalonde, S., *supra* note 49, p. 44.

skridimo (kaip ir plaukimo) teisė yra netaikoma, kai sąsiauris yra tarp sąsiaurio pakrantės valstybės salos ir jos žemyninės dalies, jei į jūros pusę egzistuoja yra ne blogesnių navigacinių ar hidrografinių charakteristikų kelių atvira jūra arba išskirtine ekonomine zona (Jūrų teisės konvencijos 38 straipsnio 1 dalis). Ši taisyklė geriau žinoma kaip Mesinos išimtis, ir nurodo situaciją tarp Sicilijos salos ir žemyninės Italijos Respublikos, arba Pembos salos ir Jungtinės Tanzanijos Respublikos žemyninės dalies[55]. Tokiu atveju, kaip numato Jūrų teisės konvencijos 45 straipsnio 1 dalies a punktas, tarptautiniame sąsiauryje galios taikaus plaukimo teisė, kuri, kaip minėta aukščiau, nesuteikiama orlaiviams. Orlaiviai naudosis perskridimo laisve oro koridoriais virš atvirosios jūros ar išskirtinės ekonominės zonos tokia apimtimi, kokia nustatyta perskridimui virš šių jūros erdvių. Tranzito teise taip pat nesinaudojama, jeigu sąsiauris jungia atviros jūros ar užsienio valstybės išskirtinės ekonominės zonos dalį ir teritorinę jūrą (Jūrų teisės konvencijos 45 straipsnio 1 dalies b punktas), pvz., Tirano sąsiauryje tarp Raudonosios jūros ir Akabos įlankos[56].

Tranzitiniam skridimui, kaip ir plaukimui virš tarptautinio sąsiaurio, Jūrų teisės konvencija kelia bendrąsias sąlygas. Orlaiviai, naudodamiesi tranzitinio skridimo teise, nedelsdami skrenda virš sąsiaurio, susilaiko nuo bet kokio grasinimo jėga ar jėgos panaudojimo prieš sąsiaurio pakrantės valstybės suverenitetą, teritorijos vientisumą ar politinę nepriklausomybę ir nepažeidžia jokio kito Jungtinių Tautų Chartijoje įtvirtinto tarptautinės teisės principo, neatlieka jokios kitos veiklos, išskyrus tą, kuri susijusi su jų normaliais nenutrūkstamo ir greito tranzito būdais, nebent tokie veiksmai yra būtini dėl nenugalimos jėgos ar nelaimės (Jūrų teisės konvencijos 39 straipsnio 1 dalis). Jūrų teisės konvencija nedetalizuoja, kas yra „normalūs nenutrūkstamo ir greito tranzito būdai“, todėl jie turėtų būti aiškinami remiantis „pagrįstumo“ kriterijumi, atsižvelgiant į situacijos aplinkybes[57]. Kitaip tariant, kilus klausimui, ar orlaivis nepa-

[55] Mahmoudi, S., *supra* note 51, 16 pnk.

[56] *Ibid*.

[57] Oxman, B. H., *supra* note 5, p. 403.

žeidė Jūrų teisės konvencijos 39 straipsnio 1 dalies nuostatų ir jo veikla buvo susijusi tik su „normaliais nenutrūkstamo ir greito tranzito būdais“, kiekviena situacija turėtų būti vertinama individualiai, atsižvelgiant į visas susijusias aplinkybes.

Tranzito teisė suteikiama visiems orlaiviams, t. y. tiek civiliniams, tiek valstybės. Skirtumas tas, kad civiliniai orlaiviai privalo laikytis Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos nustatytų skrydžių taisyklių, o valstybės orlaiviams Jūrų teisės konvencija nustato pareigą įprastai laikytis minėtos organizacijos nustatytų saugos standartų ir visais atvejais eksploatuoti orlaivius deramai atsižvelgiant į skrydžių saugumą (Jūrų teisės konvencijos 39 straipsnio 3 dalies a punktas). Šis Jūrų teisės konvencijoje numatytas įpareigojimas sukuria dvejopą poveikį aviacijos reguliavimui. Pirma, kadangi Tarptautinės civilinės aviacijos standartai pirmiausiai taikomi atvirojoje jūroje, šis punktas išplečia standartų taikymo *ratione loci*, įpareigodami jų laikytis ir virš tarptautinių sąsiaurių[58]. Tarptautinės civilinės organizacijos nuomone, tokios pareigos numatymas skrydžiui virš tarptautinių sąsiaurių reiškia, kad valstybė, reguliuodama aviaciją nacionalinėje oro erdvėje virš tarptautinio sąsiaurio, negali nukrypti nuo tarptautinių standartų ir procedūrų, remdamasi Čikagos konvencijos 38 straipsniu, nes Čikagos konvencijos 12 straipsnis ir jį įgyvendinantys antrojo priedo standartai virš atvirosios jūros taikomi be išimčių[59]. Antra, Jūrų teisės konvencija įtvirtina naują pareigą valstybės orlaiviams, kuri nebuvo aiškiai įtvirtinta Čikagos konvencijoje, t. y. pareigą „įprastai laikytis“ saugos standartų[60].

---

58 ICAO doc. C-WP/7777. Cituoja: Nandan, S. N.; Anderson, D. H. Straits Used for International Navigation: A Commentary on Part III of the United Nations Convention on the Law of the Sea 1982. *British Yearbook of International Law.* 1989, 60(1). Oxford University Press, 1990, p. 159–204, p. 185.

59 ICAO doc. C-WP/7777. In Nordquist, M. H. *United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982: A Commentary, Volume 2*. Dordrecht, Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2002, p. 344–345.

60 Oxman, B. H., *supra* note 5, p. 399.

Jūrų teisės konvencija taip pat reikalauja, kad tranzitinio skridimo metu orlaiviai visą laiką sektų kompetentingos tarptautiniu lygmeniu paskirtos oro eismo kontrolės institucijos nustatytus radijo dažnius arba atitinkamus tarptautinius radijo dažnius, skirtus perduoti pavojaus signalus (39 straipsnio 3 dalis). Išsiskyrus nuomonėms dėl šios nuostatos aiškinimo, ypatingai išryškėjo Jūrų teisės ir Čikagos konvencijos santykio klausimas. Vos priėmus Jūrų teisės konvenciją, Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija pareiškė, kad minėtas Jūrų teisės konvencijos reikalavimas sekti vienus ar kitus radijo dažnius nėra alternatyva, o žodis „ar" yra pavartotas per klaidą, nes Čikagos konvencijos antrame priede įtvirtintas 3.6.5.1. standartas, įpareigojantis nuolat sekti (klausytis) oro eismo kontrolės radijo dažnius, o dešimto priedo standartas 5.2.2.1.1.1. numato pareigą pastoviai sekti LAD pavojaus radijo ryšio dažnį 121.5 MHz[61]. Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos manymu, Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos standartai šiuo atveju yra laikytini *lex specialis*, dėl to praktikoje jų bus laikomasi[62]. S. N. Nandan, D. H. Anderson ir B. H. Oxman nesutinka su tokiu Čikagos ir Jūrų teisės konvencijos santykio aiškinimu, teigdami, kad Jūrų teisės konvencijos 39 straipsnio 3 dalis irgi yra *lex specialis* visų orlaivių skrydžių virš tarptautinio sąsiaurio atžvilgiu, dėl ko aiškinimas, implikuojantis klaidą Jūrų teisės konvencijos tekste, nėra galimas[63]. Atitinkamai kyla klausimas, kaip šiuo atveju, remiantis tarptautine teise, reikėtų spręsti skirtingo reguliavimo suderinamumo abiejose konvencijose klausimą.

61 *Ibid*., p. 346.

62 *Ibid*.

63 Oxman, B. H., *supra* note 5, p. 413; Nandan, S. N.; Anderson, D. H., *supra* note 58, p. 186.

6. Čikagos ir Jūrų teisės konvencijų santykio problematika

Sprendžiant tarptautinių sutarčių kolizijos klausimą, svarbios 1969 m. Vienos konvencijoje dėl sutarčių teisės[64] įtvirtintos sutarčių taikymo taisyklės. Viena iš jų yra Vienos konvencijos 30 straipsnio 3 dalyje kodifikuota taisyklė *lex posterior derogat lege prior* (liet. vėlesnė teisė pakeičia ankstesniąją)[65], įsitvirtinusi valstybių nacionalinėje jurisprudencijoje ir dažnai cituojama tarptautinės teisės kontekste[66]. Tarptautinės teisės komisija šį principą nurodo kaip dažnai naudojamą sprendžiant teisės normų kolizijas tarptautinėje teisėje[67].

B. Oxman teigia, jog *lex posterior derogat lege prior* gali būti taikoma aiškinant teritorinės jūros sąvoką, kaip neapimančią tarptautinei laivybai naudojamų sąsiaurių tranzitinio skridimo teisės per juos atžvilgiu[68]. Priešingu atveju, B. Oxman manymu, reikėtų vadovautis Čikagos konvencija ir kiekvieną kartą orlaiviui skrendant per sąsiaurį gauti sąsiaurio valstybės leidimą pagal šios konvencijos 3 straipsnio c punktą[69]. A. G. López Martín, nagrinėdama Čikagos ir Jūrų teisės konvencijų santykį, taip pat taiko *lex posterior derogat lege prior* taisyklę. Ji teigia, kad 153 valstybės, esančios tiek Čikagos, tiek Jūrų teisės konvencijų dalyvėmis, turėtų savo santykiuose taikyti Jūrų teisės konvenciją kaip vėlesnę sutartį pagal Vienos konvencijos dėl tarptautinių sutarčių teisės 30 straipsnio 4 dalį[70].

---

64 Vienos konvencija dėl tarptautinių sutarčių teisės. *Valstybės žinios*. 2002, Nr. 13-480.

65 Borgen, C. J. Resolving Treaty Conflicts. *The George Washington International Law Review*. 2005, 37: 573–648, p. 603.

66 International Law Commission. Fragmentation of International Law: Difficulties Arising from the Diversification and Expansion of International Law [interaktyvus]. [žiūrėta 2020-01-19]. <https://legal.un.org/ilc/documentation/english/a_cn4_l682.pdf>, p. 125, 243 pnk.

67 *Ibid.*, p. 116, 225 pnk.

68 Oxman, B. H., *supra* note 5, p. 391.

69 *Ibid*.

70 López Martín, A. G. *International Straits: Concept, Classification and Rules of Passage*. Verlag Berlin Heidelberg: Springer, 2010, p. 163.

Reikia pastebėti, kad *lex posterior derogat lege prior* principas nėra universalus ir pritaikomas kiekvienam kolizijos atvejui, nes jis taikomas tik tuomet, kai abi tarptautinės sutartys, tarp kurių kilo prieštaravimas, yra sudarytos dėl to pačio klausimo, o ankstesnės sutarties šalys dalyvauja ir vėlesnėje sutartyje (Vienos konvencijos dėl sutarčių teisės 30 straipsnio 1 ir 4 dalys). Jei bent viena iš valstybių nedalyvauja kažkurioje vienoje sutartyje, konfliktas tarp įsipareigojimų pagal tokias sutartis nėra įmanomas[71]. Vadinasi, sprendžiant skirtingo teisinio reguliavimo Čikagos ir Jūrų teisės konvencijose, būtina įvertinti abi taisyklės *lex posterior derogat lege prior* taikymo sąlygas.

Pagal savo pobūdį tiek Jūrų teisės konvencija, tiek Čikagos konvencija sukuria specialius režimus, o šių konvencijų reguliavimo objektas skiriasi, todėl, autorių nuomone, šios konvencijos negali būti laikomos tuo pačiu klausimu sudarytomis sutartimis. Be to, iš dalies nesutampa šių tarptautinių sutarčių šalys: 37 valstybės iš 193, prisijungusių prie Čikagos konvencijos, nėra Jūrų teisės konvencijos dalyvės. 5 valstybės, esančios Jūrų teisės konvencijos dalyvėmis, nėra prisijungusios prie Čikagos konvencijos[72]. Dėl šių priežasčių *lex posterior derogat lege prior* taisyklė, sprendžiant Čikagos ir Jūrų teisės konvencijų reguliavimo skirtumus, vargu, ar gali būti taikoma.

Dar viena taisyklė, taikoma sprendžiant tarptautinių sutarčių kolizijos klausimą yra principas *lex specialis derogat legi generali* (liet. specialioji teisė pakeičia bendrąją). Tarptautinės teisės komisija šį principą nurodo kaip vieną iš labiausiai žinomų ir taikomų technikų norminių konfliktų atvejais[73]. Nors *lex specialis derogat legi generali* principo Vienos konvencija dėl tarptautinių sutarčių teisės nenumato, jis yra tradiciškai

---

71 Kelsen, H. Conflicts between the Obligations under the Charter of the United Nations and Obligations under Other International Agreements – the Analysis of Article 103 of the Charter. *University of Pittsburgh Law Review*. 1948–1949, 284(10): 284–294, p. 285.

72 López Martín, A. G., *supra* note 70, p. 163.

73 International Law Commission. Fragmentation of International Law: Difficulties Arising from the Diversification and Expansion of International Law, p. 30, 47 pnk. [interaktyvus]. [žiūrėta 2020-01-19]. <https://legal.un.org/ilc/documentation/english/a_cn4_l682.pdf>.

taikomas, kai kyla konfliktas tarp bendro taikymo daugiašalių sutarčių ir specialių tarptautinių režimų, skirtų specifinėms sritims[74]. Kitaip tariant, situacijose, kai dvi galiojančios ir taikomos tarptautinės teisės normos skirtingai reglamentuoja tą patį klausimą, *lex specialis* taisyklė yra pragmatinis tokių situacijų sprendimo mechanizmas[75]. Šios taisyklės taikymo atžvilgiu Tarptautinės teisės komisija pastebi, kad kartais labai sunku nustatyti, ar norma yra bendroji, ar specialioji, ir kad nė viena iš jų negali būti nustatyta bendrąja ar specialiąja abstrakčiai, neatsižvelgiant į konkrečią situaciją, kurioje prašoma taikyti *lex specialis* taisyklę[76].

Tiek Čikagos, tiek Jūrų konvencija sukuria specifinius režimus atskirų teisės šakų lygmenyje, tačiau būtent Jūrų teisės konvencija, reguliuodama perskridimo teisės įgyvendinimą, numato specifinį perskridimo teisės reguliavimą oro erdvėje virš tarptautinių sąsiaurių ir salyno vandenų. Šios Jūrų teisės konvencijos nuostatos atitinka specifiškumo kriterijų, nurodomą Tarptautinės teisės komisijos ir taikomą siekiant nustatyti, kuri norma yra specialioji. Remdamasi H. Grotius, Komisija teigia, kad „<...> kai susitarimai yra vienodo lygmens <...> pirmenybė turėtų būti teikiama tam, kuris yra labiau specifinis ir detaliau priartėja prie svarstomo dalyko <...>“[77]. Autorių nuomone, specifiškumo kriterijus leidžia Jūrų teisės konvencijos konvencijos nuostatas laikyti *lex specialis* Čikagos konvencijos nuostatų, reguliuojančių nacionalinės oro erdvės panaudojimą virš tarptautinių sąsiaurių ir salyno vandenų, atžvilgiu. Tai reiškia, kad toms valstybėms, kurios yra ir Čikagos konvencijos, ir Jūrų teisės konvencijos dalyvės, taikomas *lex specialis* – Jūrų teisės konvencijoje nustatytos taisyklės skrydžiams virš tarptautinių sąsiaurių ir salyno vandenų.

---

74 Borgen, C. J., *supra* note 65, p. 589.

75 International Law Commission. Fragmentation of International Law: Difficulties Arising from the Diversification and Expansion of International Law [interaktyvus]. [žiūrėta 2020-01-19]. <https://legal.un.org/ilc/documentation/english/a_cn4_l682.pdf>, p. 30, 46 pnk.

76 International Law Commission. Fragmentation of International Law: Difficulties Arising from the Diversification and Expansion of International Law [interaktyvus]. [žiūrėta 2020-01-19]. <https://legal.un.org/ilc/documentation/english/a_cn4_l682.pdf>, p. 35–36, 58 pnk.

77 *Ibid.*, p. 36, 59 pnk.

Visgi, išlieka klausimas, koks teisinis reguliavimas taikomas oro erdvei virš tokių sąsiaurių kaip Hormūzas, kurio nei viena iš besiribojančių valstybių, t. y. Iranas ar Jungtiniai Arabų Emyratai, nėra Jūrų teisės konvencijos dalyvės. A. G. López Martín manymu, tokiu ir kitais atvejais, kai valstybės nėra Jūrų teisės konvencijos dalyvės, bet dalyvauja Čikagos konvencijoje, yra taikomos pastarosios nuostatos[78]. Tai reiškia, kad šios valstybės privalo laikytis Čikagos konvencijos nuostatų, o orlaiviams, skrendantiems per šioms valstybėms priskiriamus salynų vandenis ir tarptautinius sąsiaurius, bus taikomas nacionalinės erdvės režimas ir tiek valstybės orlaivio skrydžiui, tiek civilinio orlaivio reguliariam skrydžiui bus reikalingas leidimas. Kaip jau minėta, leidimo virš nacionalinės oro erdvės pagal Čikagos konvenciją nereikia tik nereguliariesiems skrydžiams. Dėl to, pavyzdžiui, Jungtinės Amerikos Valstijos (toliau – JAV), esančios *inter alia* Beringo, Pailolo, Tanagos sąsiaurių valstybe, taikys Čikagos konvenciją, nes nėra Jūros teisės konvencijos dalyvės[79]. Per minėtus sąsiaurius perskrendantys orlaiviai privalės laikytis Čikagos konvencijos reikalavimų[80].

Toks dviejų nagrinėjamų konvencijų taikymo aiškinimas būtų logiškas su sąlyga, kad tarp valstybių negaliotų tarptautinės paprotinės teisės normos, t. y. būtina įvertinti, ar tranzito teisė per tarptautinius sąsiaurius ir salynus netapo paprotinės teisės norma.

Skirtingai nei dėl taikaus plaukimo tarptautinei laivybai naudojamais sąsiauriais teisės, kuri dar Korfu sąsiaurio byloje Tarptautinio Teisingumo Teismo buvo pripažinta paprotine[81], dėl tranzito teisės paprotinio pobūdžio valstybių nuomonės išsiskiria. JAV, nors ir nėra Jūrų teisės konvencijos dalyvė, nuosekliai laikosi pozicijos dėl paprotinio tranzitinio plaukimo / skridimo, įskaitant karinių laivų bei orlaivių, teisės pobūdžio,

78 López Martín, A. G., *supra* note 70, p. 163.

79 United Nations Treaty Collection. Law of the Sea [interaktyvus]. [žiūrėta 2020-01-23]. <https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=_en>.

80 López Martín, A. G., *supra* note 70, p. 163.

81 *Corfu Channel Case (United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland v. Albania)* [1949], ICJ Rep. 4, p. 28.

lygindama ją su perplaukimo ir perskridimo laisve, galiojusia iki išplečiant teritorinės jūros plotį iki 12 jūrmylių[82]. Didžioji Britanija ir Prancūzija laikosi panašios pozicijos[83], tačiau Rusijos praktika nėra nuosekli ir vienareikšmiška jos pačios sąsiaurių atžvilgiu (yra sąsiaurių, kuriais tranzitas negalimas arba reikalingas išankstinis sutikimas)[84]. Ne kartą Rusija yra oficialiai išreiškusi poziciją, kad tarptautiniuose sąsiauriuose tranzito teisė negalioja, nes tai yra vidaus vandenys, kuriuose ji vykdo visišką ir suverenią kontrolę[85].

S. Mahmoudi atkreipia dėmesį, kad tokios sąsiaurių valstybės kaip Ispanija, Marokas, Indonezija, Malaizija, Singapūras dar Jūrų teisės konvencijos rengimo metu prieštaravo tranzito teisės įtvirtinimui. Ispanija, Gibraltaro sąsiaurio valstybė, nuosekliai reikalavo atskirti tranzito jūra ir oru režimus, teigdama, kad valstybė nacionalinėje oro erdvėje virš tarptautinio sąsiaurio gali priimti ir taikyti savo teisinį reguliavimą tiek, kiek jis netrukdo tranzitiniam orlaivio perskridimui[86]. Vėliau, prisijungusi prie Jūrų teisės konvencijos su deklaracija, kad tranzitas oro erdve virš tarptautinio sąsiaurio yra galimas „įprastai“, inkorporavo tranzito tarptautiniais sąsiauriais teisę į savo nacionalinę teisę[87]. Kitos aukščiau minėtos valstybės su tranzito teise sutiko suderėjusios dėl plaukimo ir skridimo salyno jūrų koridoriais teisės ir vėliau susitarusios dėl navigacijos saugumo ir galimo teršimo sąsiauriuose kontrolės[88]. Šveicarija, Graikija, Iranas, Omanas ir Suomija taip pat oficialiai pabrėžia sutartinį tranzito teisės pobūdį[89], o Jungtinių Arabų Emyratų ir Irano nacionalinė teisė jos teritoriniuose vandenyse leidžia tik taikaus plaukimo teisę[90].

---

82 Mahmoudi, S., *supra* note 51, 24 pnk.; Lalonde, S., *supra* note 49, p. 37.

83 Mahmoudi, S., *supra* note 51, 25 pnk.

84 *Ibid.*, 26 pnk.

85 Lalonde, S., *supra* note 49, p. 38.

86 Mahmoudi, S., *supra* note 51, 28 pnk.

87 López Martín, A. G., *supra* note 70, p. 195.

88 Mahmoudi, S., *supra* note 51, 29 pnk.

89 *Ibid.*, 30, 34 pnk.

90 López Martín, A. G., *supra* note 70, p. 195.

Valstybių nuomonėms išsiskiriant ir nesant nuoseklios pozicijos, dauguma tyrėjų daro išvadą, kad tranzito tarptautiniais sąsiauriais teisė dar nėra įgijusi paprotinės teisės pobūdžio[91]. Panašiai kaip tranzitinio plaukimo ir skridimo tarptautiniais sąsiauriais ir salyno jūrų koridoriais teisė buvo Jūrų teisės konvencijos naujovė, nekodifikuojanti nusistovėjusios valstybių praktikos, todėl plačiai abejojama paprotiniu šios teisės pobūdžiu[92]. Tai leidžia daryti išvadą, kad valstybės, nesančios Jūrų teisės konvencijos dalyvėmis, perskridimo teisei virš salyno ar tarptautinio sąsiaurio įgyvendinti taiko Čikagos konvencijoje įtvirtintą režimą, jei nėra susiklosčiusi kitokia praktika. Pavyzdžiui, Iranas, Hormūzo sąsiaurio valstybė, pasirašiusi, bet neratifikavusi Jūrų teisės konvencijos, ir nacionalinėje teisėje įtvirtinusi tik taikaus plaukimo sąsiauriais teisę, 1987 m. pareiškė oficialų protestą JAV, vykdžiusiai tranzitą Hormūzo sąsiauriu, dėl Irano vidaus vandenų režimo pažeidimo. Vis tik nuo 1990 m. valstybių praktika rodo, kad tranzitinis plaukimas ir skridimas per Hormūzo sąsiaurį yra leidžiamas ir įgyvendinamas[93], tačiau karo laivai ir orlaiviai turi iš anksto apie plaukimą ar skridimą pranešti[94].

Taip pat reikia atkreipti dėmesį, kad yra valstybių, kurios neratifikavo Čikagos konvencijos, bet yra Jūrų teisės konvencijos dalyvės. Tokių valstybių santykiuose su kitomis valstybėmis, kurios yra tiek Čikagos, tiek

---

91 Van Dyke, J. M. Transit Passage through International Straits. In Chircop, A.; McDorman, T.; Rolston, S. (ed.). *The Future of Ocean Regime-Building*. Brill, 2009, p. 186 [interaktyvus]. [žiūrėta 2020-01-19]. <https://www.law.hawaii.edu/sites/www.law.hawaii.edu/files/content/Faculty/Straits100308.pdf>; Tanaka, Y. *The International Law of the Sea*. Cambridge University Press, 2015, p. 109.

92 Pavyzdžiui, Scovazzi, T. Management Regimes and Responsibility for International Straits. In Ahmad, H. (ed.), *The Straits of Malacca: International Co-Operation in Trade, Funding & Navigational Safety*. Kuala Lumpur: Maritime Institute of Malaysia, Pelanduk Publications, 1997, p. 344; Van Dyke, J. M., *supra* note 91, p. 186–187.

93 Mahmoudi, S., *supra* note 51, 30 pnk.

94 Oral, N. Transit Passage Rights in the Strait of Hormuz and Iran's Threats to Block the Passage of Oil Tankers. ASIL Insights [interaktyvus]. [žiūrėta 2020-03-15]. <https://www.asil.org/insights/volume/16/issue/16/transit-passage-rights-strait-hormuz-and-iran's-threats-block-passage>.

Jūrų teisės konvencijų dalyvės, galios Jūrų teisės konvencijos nuostatos. Santykiuose su valstybėmis, kurios nėra ratifikavusios Jūrų teisės konvencijos, turėtų būti taikomos Čikagos konvencijos nuostatos dėl nacionalinės oro erdvės reguliavimo, nes jos laikomos įgijusiomis tarptautinį paprotinį pobūdį[95].

Išvados

1. Perskridimo laisvės nacionalinėje oro erdvėje, apimančioje oro erdvę virš teritorinės jūros, įgyvendinimą sąlygoja visiškas ir išimtinis valstybės teritorinis oro erdvės suverenitetas, apibrėžtas Čikagos konvencijoje. Civilinio orlaivio, vykdančio nereguliaruųjį skrydį, tranzito laisvė, įtvirtinta Čikagos konvencijoje, nėra absoliuti dėl perskrendamai valstybei paliktos teisės bet kada pareikalauti nusileidimo. Valstybės ir tarptautinių reguliariųjų reisų orlaiviai perskridimo teise naudojasi tik esant valstybės sutikimui, išreikštam tarptautinėje sutartyje (daugiašalėje ar dvišalėje) arba *ad hoc* leidimu.
2. Perskridimo laisvės virš atvirosios jūros apimtį pagal Jūrų teisės konvencijos 87 straipsnį reikėtų aiškinti atsižvelgiant į Čikagos Konvencijos 12 straipsnyje įtvirtintą reikalavimą skrendant virš atvirosios jūros laikytis Čikagos Konvencijoje nustatytų taisyklių. Čikagos konvencijos 12 straipsnis yra taikomas tik civiliniams orlaiviams, o valstybės orlaivių perskridimo laisvės turinį riboja orlaivio registracijos valstybės nustatytos taisyklės. Jų laikosi visi orlaiviai, naudodamiesi perskridimo laisve ir išskirtinėje ekonominėje zonoje, kadangi Jūrų teisės konvencija specifinio režimo perskridimui virš išskirtinės ekonominės zonos nesukuria.

[95] De Luca, M. A. Using the Air Force against Civil Aircraft. From Air Terrorism to Self-Defence, p. 47 [interaktyvus]. [žiūrėta 2020-01-23]. <https://www.airuniversity.af.edu/Portals/10/ASPJ_French/journals_E/Volume-03_Issue-3/deLuca_e.pdf>.

3. Salynų vandenims ir oro erdvei virš jų pripažinusi suverenitetą, Jūrų teisės konvencija išsprendė oro erdvės fragmentacijos klausimą ir nustatė specialų *sui generis* režimą, įtvirtindama perskridimo tranzitu teisę per nacionalinę oro erdvę virš salyno vandenų. Šiuo atveju, nepaisant to, kad remiantis Čikagos konvencija, orlaivio skrydžiui virš salyno teritorijos būtų taikomas nacionalinės oro erdvės režimas, valstybėms, prisijungusioms tiek prie Čikagos, tiek prie Jūrų teisės konvencijos, turėtų būti taikomos Jūrų teisės konvencijoje įtvirtintos *lex specialis* ir valstybės suverenitetas oro erdvei virš salyno vandenų turėtų būti įgyvendinamas laikantis joje numatytų sąlygų.
4. Analogiškai sprendžiamas skrydžių virš tarptautinių sąsiaurių, kuriuose Jūrų teisės konvencija įtvirtina tranzitinio skrydžio teisę, įgyvendinamą remiantis specifinėmis šioje konvencijoje suformuluotomis sąlygomis, klausimas. Tranzitinio skrydžio reguliavimas nėra įgijęs paprotinio pobūdžio, dėl to jam paklūsta tik tos valstybės, kurios yra Jūrų teisės konvencijos dalyvės. Pagal pastarąją ir kitas sutartis, tranzitinės skrydžio teisės virš tarptautinio sąsiaurio nesuteikusios valstybės, vadovaujasi Čikagos konvencijos nuostatomis, kurios įpareigoja valstybės orlaivius ir civilinius orlaivius, skrendančius reguliariaisiais skrydžiais, turėti perskrendamos valstybės leidimą, išskyrus atvejus, kai yra susiformavusi kitokia praktika.

POSEIDON V. ZEUS? THE PECULIARITIES OF LEGAL REGULATION OF THE FREEDOM OF OVERFLIGHT UNDER INTERNATIONAL MARITIME AND AIR LAW

Mykolas Romeris University Law School
Institute of International and European Union Law
Prof. Dr. Regina Valutytė
Dr. Lina Laurinavičiūtė

Abstract. The Article examines the content of the over flight freedom under the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) and the Convention on International Civil Aviation. Both conventions govern flying over different maritime zones despite a different subject matter of regulation. The Article analyses the relationship between the UNCLOS and the Chicago Convention. It discusses how the conflicts of norms between these international treaties can be resolved. Additionally, the research focuses on the peculiarities of the legal regime governing the freedom of over flight over different maritime zones (territorial sea, open sea, exclusive economic zone, archipelago waters, and international straits).

The precondition of the findings of the research is the general widely accepted customary rule that the exercise of freedom of flight in the national airspace, which includes the airspace above the territorial sea, is subject to state's full and exclusive territorial sovereignty as defined in the Chicago Convention. The freedom of transit of a civil aircraft engaged in a non-scheduled flight, as enshrined in the Chicago Convention, is not absolute because of the right reserved to a state of transit to request landing at any time. A state aircraft and an aircraft engaged in an international scheduled flight exercise the freedom of over flight only with the consent of a transit state, expressed in an international agreement (multilateral or bilateral) or with an ad hoc authorization.

The research reveals that the scope of the freedom of over flight over the high seas under Article 87 of the UNCLOS should be interpreted in the light of Article 12 of the Chicago Convention, which requires complying with the rules laid down in this Convention. Article 12 of the Chicago Convention applies only to civil aircraft. Therefore, the content of the freedom of over flight of a state aircraft is limited by rules established by the state of registry of the aircraft. Since the UNCLOS does not create a specific regime for an over flight over the exclusive economic zone, the same rules apply as in the high seas.

By recognizing the sovereignty over archipelagic waters and the airspace above them, the UNCLOS has addressed the issue of airspace fragmentation and have set a special sui generis regime. Among other features, it establishes the right of transit through national airspace above archipelago waters. States parties to the Chicago Convention and the Convention on the Law of the Sea are subject to the lex specialis. Therefore the airspace sovereignty above the archipelago waters should be implemented following the conditions set out in the UNCLOS.

Flying over international straits where the UNCLOS establishes the right of transit passage exercised under the specific conditions laid down in that Convention shall be dealt with by analogy. The regulation of transit passage by air over international straits has not acquired a customary nature; therefore, only those states that are parties to the Convention on the Law of the Sea are subject to it. Countries that have not granted transit passage right by air over an international strait by acceding the UNCLOS or other agreements are subject to the provisions of the Chicago Convention. The latter obliges state aircraft and civil aircraft flying on scheduled flights to have an authorization.

Keywords: over flight freedom, maritime zones, aviation law, sea law, territorial sea, high seas, international straits, archipelago waters.