

AIR DEFENCE IDENTIFICATION ZONES

LUCHTVERDEDIGINGSZONES

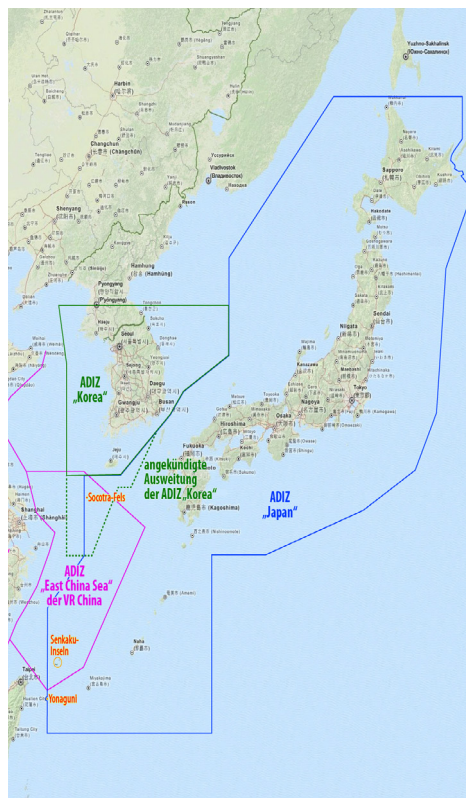


Op 23 november 2013 kondigde het Chinese Ministerie van Defensie aan dat het een “*Air Defence Identification Zone*,” ofwel een luchtverdedigingszone, had ingesteld in een gebied boven de Oost-Chinese Zee. Zoals op de bijgevoegde kaart te zien valt, bestrijkt deze ADIZ onder andere de betwiste Diaoyu(tai)-dan wel Senkaku-eilanden. Iets minder duidelijk zichtbaar is het feit dat deze zone ook een onder water liggende rots bestrijkt die het middelpunt van een dispuut tussen China en Zuid-Korea vormt. China stelt dat deze rots, die daar bekend staat als Suyan, binnen zijn Exclusieve Economische Zone ligt. Zuid-Korea, waar de rots Leodo wordt genoemd, stelt echter dat de rots binnen zijn jurisdictie valt en heeft er zelfs een onderzoeksstation op gebouwd.

Het was dan ook niet onverwacht dat deze zone veel stof deed opwaaien. Verschillende regeringen in Azië, maar ook Europa en Amerika, stelden verklaringen op, voornamelijk afwijzende verklaringen waarin werd gesteld dat deze zone de reeds bestaande spanningen in het gebied zou verhogen. Daarnaast deden verschillende geruchten de ronde in de kranten en op het internet. Zo werd gesteld dat Zuid-Korea vooraf op de hoogte zou zijn gesteld door China, maar niets aan zijn bondgenoot de Verenigde Staten zou hebben laten weten. Het waarheidsgehalte van dit gerucht valt echter in twijfel te trekken,

aangezien de reactie van Zuid-Korea niet sterk verschilde van die van Japan: beide landen waren absoluut niet blij met deze nieuwe zone. Ook de andere belangrijke speler in deze regio, de Verenigde Staten, liet zijn afkeur op verschillende manieren blijken. Maar alvorens daar dieper op in te gaan, eerst een korte uitleg over wat een ADIZ inhoudt.

De term ADIZ is geen nieuw begrip, al zijn de regels omtrent deze zones nog in ontwikkeling. Ze dienen een belangrijk doel, zijnde de beveiliging van het nationale luchtruim tegen ongewenste indringers. Om het luchtruim effectief te kunnen beveiligen is het niet voldoende om te weten wat er zich afspeelt binnen dat luchtruim zelf, het is ook belangrijk om op te hoogte te zijn van wat er zich afspeelt langs de grenzen daarvan. Om die reden hebben veel landen een ADIZ ingesteld. Op het moment dat via de radar (dan wel een andere methode) een vliegtuig wordt gesignaleerd in deze zone dat het nationale luchtruim nadert, dan wordt dit vliegtuig gevraagd zich te identificeren. Indien er geen antwoord volgt, of als er een andere reden is om het vliegtuig als een mogelijk gevaar aan te merken, dan zullen in principe vliegtuigen van de luchtmacht opstijgen om het onbekende vliegtuig te onderscheppen. Nederlandse F-16's onderscheppen zo veelvuldig Russische bommenwerpers die het Nederlandse luchtruim naderen, en in 2012



werd bijvoorbeeld een passagiersvliegtuig onderschept waarmee geen contact gelegd kon worden.

Japan heeft eveneens een ADIZ. Deze zone werd als eerst ingesteld door de Verenigde Staten na de Tweede Wereldoorlog en de controle hierover werd pas in 1969 aan Japan overgedragen. Japan heeft deze zone sindsdien in ieder geval tweemaal uitgebreid, eerst in 1972 en later in 2010. In de Oost-Chinese Zee ligt het meest westelijke punt van deze zone op 130 kilometer afstand van het Chinese vasteland en de zone overlapt voor de instelling van een ADIZ door China al ten dele met die van Taiwan. Door de instelling van een ADIZ in dit gebied door China overlappen de zones van Japan en China elkaar nu voor een groot deel in de Oost-Chinese Zee, onder andere dus boven de betwiste eilanden. Zoals reeds aangegeven is dit een van de belangrijkste

redenen voor de controverse over deze ADIZ, maar de kern van het probleem zit zich wat dat punt betreft dus niet in de ADIZ als zodanig, maar in het eilandprobleem.

Toch is er nog een ander, in mijn ogen zelfs interessanter, aspect van deze Chinese ADIZ dat vragen oproept. Zoals gesteld zijn deze zones niet iets nieuws en ze kunnen ook het gebied van naburige landen bestrijken, al ligt de situatie in dit geval natuurlijk erg gevoelig. Een punt waar echter minder overeenkomst over bestaat, betreft de vraag wat landen in deze zones precies van vliegtuigen mogen eisen. Hoewel de VS al een belangrijke rol speelt in het dispuut over de eilanden, stelde het land ook dat het zich zorgen maakt over de eisen die China stelt in zijn nieuwe ADIZ. China eist dat alle vliegtuigen die zich in deze zone begeven hun vluchtroutes moeten doorgeven. Daarnaast moeten de vliegtuigen in deze zone altijd radiocontact houden met de bevoegde Chinese autoriteiten, ze snel en duidelijk reageren op eventuele vragen, ze hun transponder altijd aan hebben staan, ze duidelijk hun markeringen dragen en tot slot moeten ze ten alle tijden de instructies van de Chinese autoriteiten volgen. Indien vliegtuigen zich niet aan de opgelegde instructies houden, dan stelt China dat zijn strijdkrachten kunnen ingrijpen.

Op zich is het niet opmerkelijk dat China stelt zijn leger te kunnen inzetten. Zoals aangegeven stuurt ook Nederland regelmatig F-16's de lucht in om met name Russische bommenwerpers te onderscheppen als ze het Nederlandse luchtruim naderen. Verschillende landen hebben echter aangegeven een probleem te hebben met de strikte eisen die China stelt aan vliegtuigen in de gehele zone die het heeft gemarkeerd en op basis waarvan het land militair zou kunnen ingrijpen. Vooral de VS, die met name ten opzichte van China veelvuldig en luidkeels roept om het beschermen van de vrijheid van navigatie op zee, stelt dat dit indruist tegen de vrijheid van het vliegverkeer in het internationale luchtruim. Taylor Fravel (@Fravel) citeerde al snel na de aankondiging door China het

volgens uit de “*Commander’s Handbook on the Law of Naval Operations*”:

“The legal basis for ADIZ regulations is the right of a nation to establish reasonable conditions of entry into its territory. Accordingly, an aircraft approaching national airspace can be required to identify itself while in international airspace as a condition of entry approval. [...] The United States does not recognize the right of a coastal nation to apply its ADIZ procedures to foreign aircraft not intending to enter national airspace nor does the United States apply its ADIZ procedures to foreign aircraft not intending to enter U.S. airspace.”

De VS erkent de identificatieplicht van China dus niet zonder meer en heeft dit duidelijk laten merken. Hoewel de Verenigde Staten, in tegenstelling tot Japan, er geen moeite mee heeft als zijn luchtvaartmaatschappijen zich aan deze regels houden, heeft het land middels verschillende verklaringen China’s interpretatie van de internationale regels verworpen. Bovendien vlogen Amerikaanse B-52 bommenwerpers, die op Guam staan gestationeerd, zonder zich te identificeren over de betwiste eilanden en door de Chinese ADIZ. Hoewel China in een latere verklaring stelde dat het de vluchten had gemonitord en dat China prima in staat was om het vliegverkeer te controleren, is het duidelijk dat deze vluchten niet plaatsvonden volgens de regels die China had opgesteld.

Concluderend kan gesteld worden dat de controverse rondom de Chinese ADIZ zich voornamelijk afspeelt in het kader van territoriale disputen, met name tussen China en Japan. De luchtverdedigingszones zijn op zichzelf geen nieuw fenomeen en voor het instellen van deze ADIZ door China zijn verschillende verklaringen te bedenken. Aan de ene kant heeft China nu de beschikking over de vluchtgegevens van veel internationaal civiel luchtverkeer in deze regio, wat de taak van haar luchtmacht kan vergemakkelijken. Aan de andere kant hoopt China mogelijk op deze manier zijn internationaalrechtelijke positie ten aanzien van de betwiste eilanden

te versterken door effectiever controle over het luchtruim uit te oefenen.

Desalniettemin lijkt China in zeker opzicht een inschattingfout te hebben gemaakt. De zeer uitgebreide identificatieplicht die het heeft ingesteld kon simpelweg niet door Japan en de Verenigde Staten worden geaccepteerd. Dit heeft geleid tot militaire vluchten van de Verenigde Staten waarin dat land duidelijk de regels van de Chinese ADIZ aan zijn laars lapte, zonder dat China ingreep. Bovendien is het onduidelijk waarom China deze zone ook doortrok over het gebied waar het een conflict heeft met Zuid-Korea, juist op een moment waarin de twee landen sterk toenadering zochten voor een gezamenlijke handelswijze richting Japan. Het blijft daarom interessant om deze situatie in de gaten te houden en ook om verder onderzoek te doen naar de regels omtrent de luchtverdedigingszones van andere landen. **Bob Rambonnet.**

