



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Protection of aviation security through the establishment of prohibited airspace

Zhang, W.

Citation

Zhang, W. (2023, June 8). *Protection of aviation security through the establishment of prohibited airspace*. Meijers-reeks. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/3620100>

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/1887/3620100>

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

Samenvatting (Dutch summary)

BESCHERMING VAN DE LUCHTVAARTBEVEILIGING DOOR DE INSTELLING VAN EEN VERBODEN LUCHTRUIM

Dit proefschrift richt zich op de vraag hoe een verboden luchtruim boven conflictgebieden kan worden ingesteld. Het onderzoek probeert de volgende vragen te beantwoorden:

- 1) *Wat zijn de voorwaarden, inclusief wettelijke vereisten, voor het instellen van een verboden luchtruim?*
- 2) *Wie is bevoegd om een verboden luchtruim in te stellen?*
- 3) *Hoe kan de status quo met betrekking tot het verboden luchtruim worden gewijzigd om de veiligheid van de luchtvaart te verbeteren?*

De instelling van een verboden luchtruim betreft enerzijds het beginsel van soevereiniteit van de luchtvaart, dat door regeringen is overeengekomen zoals erkend in artikel 1 van het Verdrag van Chicago, en anderzijds het doel om overeenstemming te bereiken over dit beginsel om “de internationale burgerluchtvaart op een veilige en ordelijke wijze te ontwikkelen”. De thema’s soevereiniteit, jurisdictie en territorium lopen als een rode draad door de hoofdstukken heen.

Nadat in hoofdstuk 1 de methodologie is toegelicht, wordt in dit proefschrift het positieve recht met betrekking tot het verboden luchtruim onderzocht, met inbegrip van het Verdrag van Chicago en de ICAO-regelgeving. Hoofdstuk 2 verduidelijkt de redenen en voorwaarden die nodig zijn voor het instellen van een verboden luchtruim om de eerste onderzoeksvraag te beantwoorden. Op basis van de artikelen 1 en 2 van het Verdrag van Chicago bevestigt artikel 9 van dat verdrag het recht van een verdragsluitende staat om een verboden of beperkt luchtruim boven zijn soevereine grondgebied in te stellen. Tegelijkertijd stelt artikel 9 kwalificaties voor dit recht vast, zoals het vereiste van non-discriminatie. De maatstaf voor het vaststellen van (non)-discriminatie is gebaseerd op de nationaliteit van een vliegtuig en niet op de nationaliteit van een luchtvaartmaatschappij. Daarom hoeft het verbod van een verdragsluitende staat op de transitrechten van een bepaalde luchtvaartmaatschappij niet noodzakelijkerwijs een onderscheid te creëren met betrekking

tot de nationaliteit van het luchtvaartuig, gelet op de flexibele regelingen krachtens artikel 83bis van het Verdrag van Chicago.

Bij de interpretatie van de situaties en vereisten in artikel 9 moet rekening worden gehouden met het feit dat het Verdrag van Chicago een wet is die is ontworpen voor vreedstijd: artikel 89 stelt verdragsluitende staten in staat de vrijheid van handelen te hervatten in tijden van oorlog en nationale nood-situaties om zelf beschermende maatregelen nemen. Daarom is het vereiste van non-discriminatie niet van toepassing op een verboden luchtruim dat is ingesteld in oorlogstijd en tijdens nationale noodsituaties.

Hoofdstuk 3 behandelt de technische en operationele aspecten van een verboden luchtruim. In dit hoofdstuk wordt het belang van informatie die noodzakelijk is voor besluitvorming over verboden luchtruim toegelicht, en wordt er ingegaan op de effectiviteit van de bestaande ICAO-regelgeving met betrekking tot vluchtinformatiediensten in een vluchtinformatiegebied (FIR). Artikel 28 onder b) van het Verdrag van Chicago voorziet in nieuwe operationele praktijken en regels die van tijd tot tijd door de ICAO zullen worden vastgesteld. Volgens de ICAO-regelgeving mag een verdragsluitende staat ATS verstrekken over het grondgebied van een andere staat, over de volle zee en in een luchtruim met onbepaalde soevereiniteit. Dat wil zeggen dat, naast de territoriale soevereiniteit, de jurisdictie van een geschikte ATS-autoriteit ook kan voortvloeien uit bilaterale overeenkomsten of multilaterale regelingen onder auspiciën van de ICAO. Dit is de 'ATS-jurisdictie' waarnaar in dit proefschrift wordt verwezen, die betrekking heeft op de situaties van gedelegeerd luchtruim, luchtruim boven volle zee en luchtruim met onbepaalde soevereiniteit.

Hoofdstuk 4 zet de discussie over ATS-jurisdictie voort en concludeert dat de verantwoordelijkheid die daarbij door de bevoegde ATS-autoriteit wordt aanvaard, de bevoegdheden en verplichtingen omvat: 1) het beoordelen van risico's van vliegroutes en 2) het nemen van noodmaatregelen, waaronder luchtruimbepkeringen. Door toepassing van de theorie van "instant custom", heeft bijlage C bij annex 11 het internationaal gewoonterecht inzake noodmaatregelen uitgekristalliseerd, in het licht van de sterke *opinio juris generalis* die is aangetoond tijdens ICAO-vergaderingen, evenals uitspraken van rechtbanken en beslissingen van luchtvaartautoriteiten. Een geschikte ATS-autoriteit is zowel bevoegd als verplicht om rampenplannen op te stellen waarin wordt aangekondigd dat delen van het luchtruim 'niet beschikbaar/veilig/beveiligd' zijn.

Hoofdstuk 5 behandelt het instellen van verboden gebieden in geval van nationale noodtoestand en oorlog. Het bespreekt de relatie tussen verboden luchtruim, oorlogsgebied en conflictgebied. Als gevolg van de ontwikkeling van het moderne humanitaire recht wordt in dit hoofdstuk betoogd dat staten de verplichting zouden moeten hebben om een verboden luchtruim boven conflictgebieden in te stellen als voorzorgsmaatregel om burgers te beschermen. In het geval van een internationaal gewapend conflict (IAC) hoeft een verdragsluitende staat de ICAO Council niet in kennis te stellen; artikel 89 treedt

automatisch in werking door de inzet van gewapende strijdkrachten. Zodra artikel 89 in werking is getreden, hebben getroffen staten het recht op de vrijheid van handelen, inclusief het recht om bij wijze van zelfbeschermingsmaatregel luchtruimbepkeringen op te leggen; dergelijke maatregelen zijn niet onderworpen aan de non-discriminatie-eisen van artikel 9. Met andere woorden: een staat kan een verboden luchtruim instellen. Ondertussen moeten alle staten tijdens gewapende conflicten de humanitaire gewoonteregels respecteren om voorzorgsmaatregelen te nemen. Dit betekent een verplichting om luchtruimbepkeringen op te leggen. Met andere woorden, staten moeten een verboden luchtruim instellen. De bevoegdheid, dat wil zeggen 'kunnen' doen, en de verplichting, dat wil zeggen 'moeten' doen, vormen samen het begrip verantwoordelijkheid. Zoals eerder genoemd zijn in dit onderzoek de twee dimensies van de verantwoordelijkheid van staten met betrekking tot het verboden luchtruim boven conflictgebieden uitgewerkt.

In het laatste hoofdstuk, hoofdstuk 6, wordt een juridische regeling voor verboden luchtruim voorgesteld die drie verschillende situaties omvat: soevereiniteit en ATS-jurisdictie uitgeoefend door dezelfde staat, door verschillende staten en door geen enkele staat. In haar streven naar veranderingen stelt de auteur voor om in het luchtrecht de formulering te versterken van de verplichting voor staten om een verboden luchtruim in te stellen boven een conflictgebied, bestaande uit gevechtszones en zones met verhoogde waakzaamheid die risico's opleveren voor burgerluchtvaartuigen in transit. Dit betekent een verschuiving in het paradigma van juridische techniek, weg van het idee van *lex specialis* of *lex posterior*, en in de richting van *lex ferenda*. De verplichting om voorzorgsmaatregelen te nemen op grond van het Internationaal Humanitair Recht (IHR) moet *mutatis mutandis* worden toegepast op conflictgebieden zoals gedefinieerd door de ICAO.

