

Geneeskundige luchtvaartuigen - identificatie - kennisgeving

Pilootdepartement: Federale Overheidsdienst Volksgezondheid, Veiligheid van de
Voedselketen en Leefmilieu

Werkdocument 19

I. TOE TE PASSEN BEPALINGEN

A. Rechtsgrond

1. Internationaal recht

De regels volgens dewelke de geneeskundige luchtvaartuigen worden aangewend, de beperkingen welke opgelegd worden bij het gebruik ervan en het gebruik van de kentekens en de signalen door deze vliegtuigen zijn vastgelegd in:

- a) Eerste Conventie van Genève, de artikelen 19, 22, 35 tot 44.
- b) Tweede Conventie van Genève, de artikelen 35 tot 45.
- c) Eerste Aanvullend Protocol, de artikelen 8, 18, 25 tot 31, 85, Bijl I - de artikelen 3 tot 8.

Deze regels worden om volgende redenen opgelegd:

- d) om te waarborgen dat het medisch statuut, hun bestendig of tijdelijke toegekend, tijdens de volledige periode van de uitvoering van de opdracht behouden blijft, en om te verhinderen dat hospitaalschepen en andere geneeskundige vaartuigen voor niet-medische doeleinden wordt gebruikt.
- e) om de identificatie van het vliegtuig als medisch luchtvaartuig zo gemakkelijk mogelijk te maken teneinde de overlevingskansen van zowel vliegtuig als bemanning en passagiers maximaal te waarborgen.

2. Nationaal recht

- a) De drie voornoemde internationale teksten hebben het voorwerp uitgemaakt van een nationale goedkeuringswet, respectievelijk op 3 september 1952 (Conventie van Genève) en op 16 april 1986 (Eerste Aanvullend Protocol).

- b) Wet van 4 juli 1956 tot bescherming van de benaming “Rode Kruis”, van de tekens en de emblemen van het Rode Kruis (Belgisch Staatsblad van 11 juli 1956).

B. Analyse van de te nemen maatregelen

1. De veiligheid van de vlucht van een medisch luchtvaartuig kan worden verhoogd doordat men aan de tegenpartij een aantal gegevens verstrekt die worden voorzien in artikel 29 van het Eerste Aanvullend Protocol. Deze maatregel wordt aanbevolen omdat een totaal luchtoverwicht niet steeds realiseerbaar is. Het binnenvliegen in het luchtruim door vliegtuigen van de tegenpartij of het beschoten worden met een grondlucht wapen met een actieradius van een aantal kilometers blijft dus mogelijk.
2. In de kennisgeving moet worden vermeld :
 - a) het aantal medische luchtvaartuigen dat voor de opdracht voorzien is;
 - b) hun vliegroutes;
 - c) hun identificatiemiddelen;
 - d) dat tijdens iedere vlucht de gebruiksvoorwaarden die werden bepaald in artikel 28 van het Eerste Aanvullend Protocol, zullen gerespecteerd worden.
3. Via de kennisgeving beogen de Partijen bij het conflict tot een onderling voorafgaand akkoord te komen.
4. De Partij die een aanvraag tot voorafgaand akkoord ontvangt, moet zo snel mogelijk de vragende Partij kennis geven van:
 - a) het aanvaarden of verwerpen van de aanvraag;
 - b) een redelijk voorstel tot wijziging van de aanvraag.
5. Wanneer een onderling akkoord is bereikt, moeten de partijen de nodige maatregelen treffen om troepen van dit akkoord op de hoogte te brengen.
6. Kentekenen.
 - a) Het kenteken (rood op wit veld) moet zo duidelijk mogelijk worden aangebracht en moet de vorm hebben van een van de symbolen, voorzien in bijlage I, artikel 4 van het Eerste Aanvullend Protocol.

Bij nacht of beperkt zicht mag het teken worden verlicht of belicht of vervaardigd zijn uit een materiaal dat het teken herkenbaar maakt door het aanwenden van technische detectiemiddelen.

- b) Bijlage I, artikel 7 van het Eerste Aanvullend Protocol suggereert het gebruik van de volgende herkenningssignalen en -middelen:
- (1) Een blauw flitslicht, enkel te gebruiken door medische luchtvaartuigen, en waarvan het blauw bij voorkeur verkregen wordt door middel van de volgende driekleuren-coördinaten :
 - kleurbegrenzing/groen : $y = 0.065 + 0.805x$
 - kleurbegrenzing/wit : $y = 0.400 - x$
 - kleurbegrenzing/purper : $x = 0.133 + 0.600y$en waarvan de aanbevolen frequentie van de blauwe flitsen ligt tussen 60 en 100 flitsen per minuut.
 - (2) Een prioriteitsherkenningssignaal dat alle radiobERICHTGEVING, uitgaande van de medische luchtvaartuigen, voorafgaat.
 - (3) Een radarinrichting van het type Secondary Surveillance Radar (SSR) om identificatie van het vliegtuig, als medisch transportmiddel, te vergemakkelijken.

II. BETROKKEN DEPARTEMENTEN

- A. Federale Overheidsdienst Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu
- B. Ministerie van Landsverdediging.

III. BUDGETTAIRE WEERSLAG

Op dit ogenblik zijn de budgettaire gevolgen nog niet in te schatten.

IV. STAND VAN ZAKEN

- A. Luchtvaartuigen van de burgerluchtvaart.

De stand van zaken voor de burgerluchtvaart is niet bepaald.

- B. Luchtvaartuigen van de Krijgsmacht.

1. Rode Kruis-teken (verplicht)

Dit wordt op de zijkanten van de romp en op de staart van het toestel aangebracht bij middel van zelfklevende folie, telkens het toestel een medisch transport uitvoert.

2. SSR (facultatief)

Luchtcomponent

Alle militaire luchtvaartuigen, die in aanmerking komen voor een medischtransport, beschikken over een SSR-radar.

3. Prioritaire frequentie (facultatief)

Wereldwijd wordt er gebruik gemaakt van een prioritaire frequentie voor medische luchtvaartuigen.

4. Blauw flitslicht (facultatief)

De Belgische militaire toestellen beschikken niet over een blauw flitslicht.

V. VOORSTELLEN VAN BESLISSING

A. Door het Ministerie van Landsverdediging

1. Vermits de luchtvaartuigen van de Luchtcomponent voldoen aan alle noodzakelijke eisen en aan de meeste suggesties inzake de uitrusting voor medisch transport, zijn er geen verdere maatregelen te nemen.

2. Er dient over gewaakt dat nieuw aan te schaffen luchtvaartuigen worden uitgerust met zowel de verplichte als de facultatieve voorzieningen.

B. Door de andere Federale Overheidsdiensten

De te nemen maatregelen dienen bepaald te worden door de betrokken Federale Overheidsdiensten.

VI. LAATSTE BIJWERKING

September 2004

VII. DATUM VAN GOEDKEURING DOOR DE ICHR

14 september 2004

VIII. BIJLAGEN

/