

L'IDENTIFICATION DES AÉRONEFS SANITAIRES EN PÉRIODE DE CONFLIT ARMÉ

par Ph. Eberlin

Introduction

Depuis la fin de la seconde guerre mondiale, l'évolution technologique dans le domaine des armements a fait naître des armes de plus en plus perfectionnées. Les plus dangereuses pour les moyens de transports aériens protégés par les Conventions de Genève du 12 août 1949 sont les missiles téléguidés à tête chercheuse, dont le rayon d'action dépasse la portée visuelle des signes protecteurs reconnus par ces Conventions et arborés sur les aéronefs sanitaires. La portée visuelle du signe est souvent de beaucoup inférieure à une distance de 1000 mètres.

Les armes modernes rendent donc nécessaires de nouveaux procédés d'identification pour que les moyens de transports sanitaires — terrestres, maritimes et aériens — soient respectés et protégés, même en dehors du champ visuel des signes protecteurs qu'ils portent, et quelles que soient les armes à longue portée utilisées par les parties au conflit.

Identification en temps de paix

Les aéronefs sanitaires sont des avions ou des hélicoptères, soit civils, soit militaires, permanents ou temporaires.

Lorsqu'il s'agit d'aéronefs sanitaires *civils*, ils sont soumis aux mêmes règles que les aéronefs civils, notamment en ce qui concerne leur identification. Ils obéissent aux prescriptions de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et se conforment aux instructions des services de contrôle régionaux chargés de la sécurité de la navigation aérienne. Ils ne portent le signe de la croix rouge que s'ils sont au service d'une organisation de la Croix-Rouge.

Ces aéronefs sanitaires civils peuvent se faire identifier en tant que tels en mentionnant leur mission médicale ou de transport sanitaire dans le plan de vol qu'ils déposent à l'aéroport de départ et qui sera communiqué à l'aéroport d'arrivée. S'ils effectuent une évacuation de blessés ou de malades nécessitant des soins urgents, le pilote, en faisant l'approche de l'aéroport d'arrivée, pourra obtenir la priorité d'atterrissage parfois indispensable.

Les aéronefs sanitaires *militaires*, effectuant en temps de paix des vols d'évacuation de personnes blessées ou malades, civiles ou militaires, observent les mêmes procédures que les aéronefs civils en ce qui concerne la sécurité de la navigation aérienne et leur identification, du moins lorsque leurs vols interfèrent dans les services de contrôle de la navigation aérienne civile, ce qui est presque toujours le cas.

Il est de la plus haute importance de pouvoir identifier tout au long de son vol un aéronef sanitaire, afin de lui accorder les priorités indispensables pour la survie des blessés ou malades qu'il transporte. Le délai pour une intervention médicale efficace, après une blessure ou dans l'évolution d'une maladie, est parfois très court. C'est pendant cette brève période de survie, dite « période médicale », que les blessés et les malades doivent être transportés vers les centres hospitaliers afin d'y recevoir les soins nécessaires. La rapidité du transport sanitaire est donc d'une importance primordiale et de tels transports sont prioritaires.

En temps de paix, pour identifier un aéronef sanitaire, civil ou militaire, il existe au moins quatre moyens, qu'il faut toujours utiliser *simultanément*, exactement comme l'exigent les prescriptions de l'OACI, c'est-à-dire :

- communication du plan de vol entre le point de départ et le point d'arrivée,
- marques de nationalité et d'immatriculation de l'aéronef,
- radicommutations entre l'aéronef et les services de contrôle au sol,
- radar secondaire.

Identification en période de conflit armé

En période de conflit armé, une procédure semblable à celle du temps de paix sera suivie pour l'identification d'un aéronef sanitaire, qu'il soit civil, appartenant par exemple à une organisation de la Croix-

Rouge ou à la protection civile, ou qu'il s'agisse d'un aéronef sanitaire militaire appartenant aux forces armées.

Cette procédure d'identification en période de conflit armé a été définie par la Conférence diplomatique sur la réaffirmation et le développement du droit international humanitaire applicable dans les conflits armés, réunie à Genève de 1974 à 1977. Des conférences d'experts gouvernementaux précédèrent la Conférence, laquelle créa une sous-commission technique pour étudier les propositions du CICR en matière d'identification des moyens de transport sanitaires sur terre, sur mer et aériens.

La Conférence adopta un Règlement relatif à l'identification, qui est annexé au Protocol I additionnel aux Conventions de Genève du 12 août 1949. Ce Règlement est accompagné de trois Résolutions, adressées aux organisations internationales compétentes pour traiter les problèmes techniques soulevés, c'est-à-dire l'UIT (l'Union internationale des Télécommunications), l'OMCI (l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime)¹ et l'OACI (l'Organisation de l'Aviation civile internationale).

Pour les aéronefs sanitaires, en période de conflit armé, les Conventions de Genève du 12 août 1949 ne spécifient que l'identification visuelle; le Règlement relatif à l'identification annexé au Protocole I prévoit des moyens complémentaires, comme suit:

I. Identification visuelle et dans l'infrarouge

Les aéronefs sanitaires peuvent être marqués du signe de la croix rouge ou du croissant rouge, sur fond blanc. Ce sont les deux signes protecteurs reconnus par la I^{re} Convention de Genève de 1949, avec le lion-et-soleil rouge, qui n'est plus utilisé. Pour simplifier, seule l'expression « croix rouge » est utilisée ci-après.

Les signes de nationalité de l'aéronef, avec ses signes d'immatriculation, peuvent subsister, à côté du signe protecteur de la croix rouge.

Il n'est plus obligatoire de peindre en blanc tout l'aéronef: celui-ci peut garder sa peinture d'origine ou militaire et porter une croix rouge sur un fond blanc, avec le consentement de l'autorité compétente.

C'est pour éviter des abus que chaque aéronef sanitaire doit être dûment autorisé à porter le signe protecteur de la croix rouge. L'autorité qui délivre cette autorisation sera normalement un ministère, qui peut

¹ Devenue OMI (Organisation maritime internationale) dès le 1^{er} juillet 1982.

être celui de la santé, de la défense ou de l'intérieur, ou toute autre autorité mandatée par le gouvernement pour contrôler l'usage du signe de protection de la croix rouge.

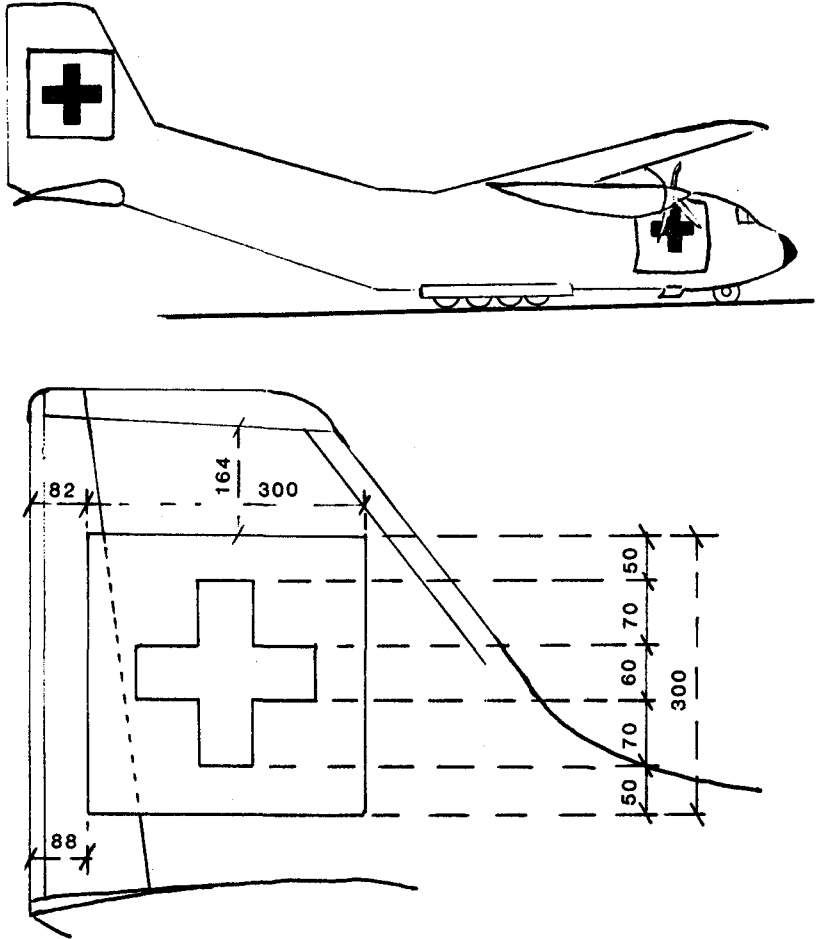


Fig. 1. Silhouette de l'avion Transall C 160 de l'EMMIR (Elément médical militaire d'intervention rapide — France) et croquis de sa dérive avec les dimensions en centimètres de la croix rouge.

Il y a sept emblèmes avec croix rouge sur l'avion: un sur chaque côté du fuselage, partie avant, un sur chaque face de la dérive (plan fixe), un entre les ailes sur la partie supérieure du fuselage, un sur chaque aile à la face inférieure (intrado). Temps nécessaire pour peinture: 16 heures avec six peintres. Le marquage par apposition d'emblèmes autocollants est plus rapide, mais nécessite des spécialistes.

C'est bien du signe de protection qu'il s'agit ici et non pas d'une croix rouge de dimensions très réduites, non identifiable au-delà d'une distance de quelques dizaines de mètres, pouvant être apposée en temps de paix sur un aéronef pour indiquer son appartenance à l'organisation de la Croix-Rouge, avec le consentement de cette organisation.

Le signe de protection, de très grandes dimensions, indique que l'aéronef a droit au respect et à la protection de la part des combattants. Ceux-ci doivent être instruits dans ce sens et savoir que l'on ne tire pas sur la croix rouge, sur terre, sur mer et dans les airs.

A titre indicatif, le croquis N° 1 indique les emplacements et les dimensions du signe de la croix rouge sur un avion Transall C160, avion de 30 tonnes, utilisé par l'Élément militaire médical d'intervention rapide (EMMIR) des forces armées françaises.

Le fond blanc carré, de 3 mètres de côté, peint sur la dérive verticale de l'appareil, permet d'y apposer une croix rouge de 2 mètres, qui peut être identifiée, si l'angle d'observation lui est perpendiculaire, jusqu'à une distance de 1000 mètres au moins.

De nuit ou par visibilité réduite, ces signes de protection peuvent être illuminés. Ils peuvent également être fait de matières les rendant visibles à l'observation infrarouge.

Des tests effectués par le CICR, lors des conférences d'experts gouvernementaux déjà mentionnées, ont permis de se rendre compte qu'une croix rouge peinte sur un fond clair, comme la tôle d'un véhicule ou une peinture blanche, devient invisible dans les appareils d'observation à infrarouge, comme sur les pellicules photographiques sensibles à l'infrarouge. Il en est de même avec certains appareils d'observation à amplification de lumière.

Après divers essais, la meilleure solution trouvée — et la plus simple — pour éviter cette disparition du signe peint en rouge, consiste à peindre d'abord une croix de couleur noire et à passer par-dessus une couche de peinture rouge. De cette façon, on voit le contraste clair-foncé du signe de protection dans l'infrarouge. Cette précaution n'est probablement pas d'une grande importance pour les aéronefs en vol, mais lorsqu'ils sont au sol, parqués pour la nuit, à proximité d'une zone de combats, il est sans doute utile de pouvoir identifier la croix rouge sur fond blanc dans l'obscurité, au moyen d'un appareil d'observation, dans l'infrarouge.

Le premier cliché montrait le marquage d'un avion sanitaire gros porteur, avec des signes de protection de grandes dimensions, lesquels ne sauraient être utilisés pour un hélicoptère ou un petit avion de tourisme transformé en aéronef sanitaire.

Pour le marquage des aéronefs sanitaires de petites dimensions, comme pour les gros porteurs, la règle est simple: il faut apposer une croix rouge ou un croissant rouge dont les dimensions occupent toute la hauteur de l'aéronef, là où elle a les plus grandes dimensions.

La visibilité du signe de protection est proportionnelle à ses dimensions et il doit être identifiable en même temps que la silhouette de l'aéronef.

Pendant, malgré sa grandeur, le signe protecteur n'est pas toujours identifiable, à cause des conditions de luminosité, des intempéries ou de l'obscurité, qui empêchent souvent de voir la croix rouge peinte sur un aéronef, surtout s'il s'agit d'un hélicoptère.

Vus de face ou de dos, les aéronefs sanitaires sont très difficiles à identifier. A quelques centaines de mètres d'altitude, il est très rare de pouvoir reconnaître un signe peint sur un aéronef sanitaire de dimensions moyennes, comme ceux que le CICR utilise depuis quelques années dans diverses zones de conflits.

Pour remédier à ce défaut dans l'identification visuelle, le Règlement relatif à l'identification prescrit l'utilisation d'un signal distinctif lumineux.

II. Signal distinctif lumineux : le feu bleu scintillant

Dans les mauvaises conditions de visibilité qui viennent d'être décrites, on remarque que les feux de position et les feux anti-collision des aéronefs restent visibles parfois à longue distance.

C'est donc un signal distinctif lumineux qui permettrait de remédier aux lacunes de l'identification visuelle, par visibilité réduite. Les couleurs blanche, rouge, verte étant déjà utilisées pour les feux de navigation, il restait la couleur bleue, qui fut adoptée comme couleur d'un feu scintillant, dont le rythme est le même que celui des feux anti-collision, c'est-à-dire entre 60 et 100 éclats par minute.

La couleur bleue à utiliser a été définie sur le diagramme de chromaticité, au moyen des coordonnées trichromatiques, indiquées dans le Règlement relatif à l'identification (voir croquis N° 2).

Cette signalisation lumineuse adoptée en 1977 par la Conférence diplomatique paraît, en théorie, très simple et il semble que pour baliser un aéronef sanitaire avec un feu bleu, il suffit de remplacer les calottes de verre rouge des feux anti-collision par des calottes de verre ou de plastique bleu. En réalité, ce balisage bleu est plus compliqué, comme nous l'avons constaté au CICR, lors de nos opérations de transports sanitaires aériens, notamment en Afrique et en Asie.

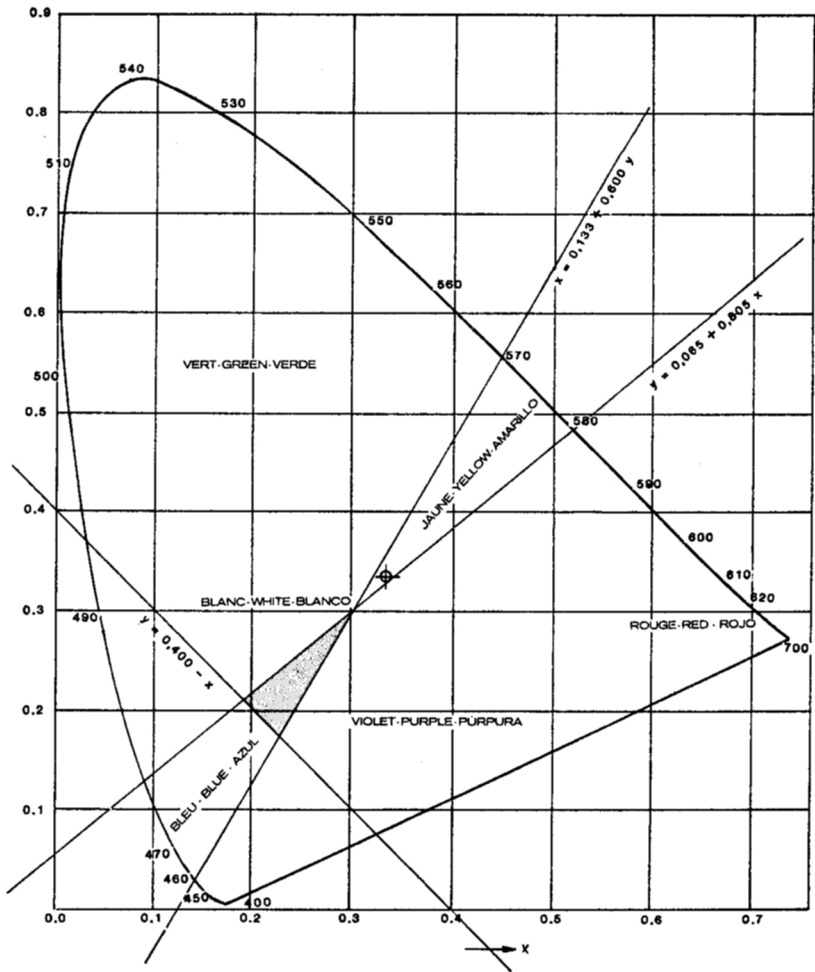


Fig. 2. Le diagramme de chromaticité de la Commission Internationale de l'Eclairage, CIE, sur lequel sont représentées les coordonnées trichromatiques définissant la couleur bleue du signal lumineux pour les moyens de transports sanitaires. — Le triangle foncé est la zone bleue recommandée.

Nous avons rencontré les difficultés suivantes:

- Les dimensions des balises rotatives installées sur les aéronefs civils ou militaires, comme feux anti-collision, ne sont pas standardisées. Elles varient d'un type d'appareil à l'autre, selon le fabricant de l'aéronef.

- Les calottes de verre bleu ou de plastique bleu n'existent pas dans le commerce, ou alors elles sont très difficiles à obtenir. Il faut les commander auprès d'un fabricant produisant du verre (ou du plastique) spécialement résistant à la chaleur, vu la grande quantité d'énergie retenue par la couleur bleu foncé.
- L'installation à bord d'un aéronef d'une balise lumineuse rotative bleue, du même modèle que celui que les véhicules automobiles prioritaires utilisent dans le trafic routier, pose des problèmes d'alimentation électrique, de compatibilité avec les normes aéronautiques et d'encombrement. Des essais effectués par le CICR ont montré qu'une telle balise, trop proéminente, placée sous le fuselage d'un avion sanitaire Piper Cherokee Six, était détruite par des projections de pierres et de terre lors des décollages à partir d'une piste de fortune.

Le CICR a également tenté d'utiliser à bord de ses avions sanitaires des feux bleus du type « strobelight », c'est-à-dire à décharge électrique dans un gaz. Des inconvénients majeurs ont obligé le CICR à renoncer à ce type de feu :

- L'intensité des éclats du feu « strobelight » peut gêner le pilotage de l'avion.
- Au-delà de quelques centaines de mètres le feu « strobelight » perd sa couleur bleue et il est vu du sol comme un feu blanc. Survolant de jour un territoire contrôlé par des combattants de guérilla, un avion du CICR a essuyé des tirs d'armes automatiques, malgré le fonctionnement du feu « strobelight ». Par la suite, les guérilleros ont expliqué que vu de face, l'avion émettant des flashes blancs-bleutés rapides ressemblait à un avion militaire mitraillant le sol, les éclats lumineux étant semblables aux éclats du tir d'armes de bord.

Une solution doit donc être recherchée avec les fabricants de matériel aéronautique, pour que les aéronefs sanitaires disposent de la signalisation lumineuse prévue par le Règlement relatif à l'identification. L'OACI est saisie de ce problème, comme d'ailleurs des autres problèmes techniques relatifs à l'identification des aéronefs sanitaires, qui figurent dans la Résolution 17 adressée par la Conférence diplomatique en 1977 à l'OACI. L'usage de la radio n'est pas mentionné dans cette Résolution, car c'est l'Union internationale des Télécommunications qui est compétente en matière de radiocommunications.

III. Identification par radio : signal radio

La Conférence diplomatique, par sa Résolution 19, avait demandé à l'UIT de soumettre les exigences des moyens de transports sanitaires à la Conférence administrative mondiale des Radiocommunications (CAMR 79), réunie à Genève, à la fin de 1979, afin de pourvoir, comme il convient, aux besoins essentiels de radiocommunications pour les moyens de transport sanitaires protégés dans les cas de conflit armé.

La CAMR 79 répondit à cette demande en adoptant dans le Règlement des Radiocommunications, à l'article 40: « Transmissions d'urgence et de sécurité, et de transports sanitaires », une nouvelle section II, intitulée « Transports sanitaires ».

Une procédure y est spécifiée pour qu'un moyen de transport sanitaire puisse se faire identifier en émettant un signal radio distinctif, réservé exclusivement à l'usage des moyens de transports sanitaires, notamment des aéronefs sanitaires:

Extrait du Règlement des Radiocommunications

ARTICLE 40

Transmissions d'urgence et de sécurité, et transports sanitaires

Section I. Signal et messages d'urgence

- 3196 § 1. (1) En radiographie, le signal d'urgence consiste en trois répétitions du groupe XXX, transmis en séparant bien les lettres de chaque groupe et les groupes successifs. Il est transmis avant l'appel.
- 3197 (2) En radiotéléphonie, le signal d'urgence consiste en trois répétitions du groupe PAN PAN, le mot PAN étant prononcé comme le mot français « panne ». Il est transmis avant l'appel.
- 3198 § 2. (1) Le signal d'urgence ne peut être transmis qu'avec l'autorisation du commandant ou de la personne responsable du navire, de l'aéronef et de tout autre véhicule portant la station mobile ou la station terrienne mobile du service mobile maritime par satellite.
- 3199 (2) Le signal d'urgence ne peut être transmis par une station terrestre ou une station terrienne du service mobile maritime par satellite située en un point fixe déterminé qu'avec l'approbation de l'autorité responsable.
- 3200 § 3. (1) Le signal d'urgence indique que la station appelante a un message très urgent à transmettre concernant la sécurité d'un navire, d'un aéronef, d'un autre véhicule ou d'une personne.

3201 (2) Le signal d'urgence et le message qui le suit sont transmis sur une ou plusieurs des fréquences internationales de détresse (500 kHz, 2 182 kHz, 156,8 MHz) ou sur toute autre fréquence pouvant être utilisée en cas de détresse.

3202 (3) Toutefois, dans le service mobile maritime, le message est transmis sur une fréquence de travail:

- a) s'il s'agit d'un message long ou d'un avis médical; *ou bien,*
- b) dans les zones à trafic intense, s'il s'agit de la répétition d'un message transmis conformément aux dispositions du numéro 3201.

Une indication à cet effet est donnée à la fin de l'appel.

3203 (4) Le signal d'urgence a la priorité sur toutes les autres communications sauf sur celles de détresse. Toutes les stations qui entendent le signal d'urgence doivent prendre soin de ne pas brouiller la transmission du message qui le suit.

3204 (5) Dans le service mobile maritime, les messages d'urgence peuvent être adressés, soit à toutes les stations, soit à une station déterminée.

3205 § 4. Les messages qui précèdent le signal d'urgence doivent, en règle générale, être émis en langage clair.

3206 § 5. (1) Les stations mobiles qui entendent le signal d'urgence doivent rester à l'écoute pendant trois minutes au moins. Passé ce délai, si aucun message d'urgence n'a été entendu, une station terrestre doit, si possible, être avisée de la réception du signal d'urgence. Le service normal peut reprendre ensuite.

3207 (2) Toutefois, les stations terrestres et mobiles qui sont en communication sur des fréquences autres que celles utilisées pour la transmission du signal d'urgence et de l'appel qui le suit peuvent continuer sans arrêt leur travail normal, à moins qu'il ne s'agisse d'un message « à tous » (CQ).

3208 § 6. Lorsque le signal d'urgence a précédé l'émission d'un message « à tous » (CQ) comportant des mesures à prendre par les stations recevant ce message, la station responsable de l'émission doit l'annuler dès qu'elle sait qu'il n'est plus nécessaire d'y donner suite. Ce message d'annulation est également un message « à tous » (CQ).

Section II. Transports sanitaires

3209 § 7. L'expression « transports sanitaires », définie dans les Conventions de Genève de 1949 et les Protocoles additionnels, recouvre tout moyen de transport, par terre, par eau ou par air, militaire ou civil, permanent ou temporaire, affecté exclusivement au transport sanitaire placé sous la direction d'une autorité compétente d'une Partie à un conflit.

- 3210** § 8. Aux fins d'annonce et d'identification de transports sanitaires qui sont protégés conformément aux Conventions susmentionnées, une transmission complète des signaux d'urgence décrits aux numéros **3196** et **3197** est suivie par l'adjonction du seul groupe **YYY** en radiotélégraphie et par l'adjonction du seul mot **MÉDICAL** prononcé comme en français, en radiotéléphonie.
- 3211** § 9. Les fréquences spécifiées au numéro **3201** peuvent être utilisées par les transports sanitaires aux fins d'auto-identification et d'établissement des communications. La communication doit, dès que possible en pratique, être transférée sur une fréquence de travail appropriée.
- 3212** § 10. L'utilisation des signaux décrits dans le numéro **3210** indique que le message qui suit concerne un transport sanitaire protégé. Le message doit contenir les données suivantes:
- 3213** a) l'indicatif d'appel ou tout autre moyen reconnu d'identification du véhicule de transport sanitaire;
- 3214** b) la position du véhicule de transport sanitaire;
- 3215** c) le nombre et le type de véhicules de transport sanitaire;
- 3216** d) l'itinéraire prévu;
- 3217** e) la durée estimée du déplacement et les heures de départ et d'arrivée prévues, selon le cas;
- 3218** f) toute autre information, telle que l'altitude de vol, les fréquences radioélectriques de veille, langues utilisées, modes et codes des systèmes de radar secondaires de surveillance.
- 3219** § 11. Les dispositions de la section 1 du présent article s'appliquent, s'il y a lieu, à l'utilisation des signaux d'urgence par des transports sanitaires.
- 3220** § 12. L'utilisation des radiocommunications pour annoncer et identifier les transports sanitaires est facultative; cependant, si elles sont employées, les dispositions du présent Règlement et, en particulier, celles de la présente section et des articles **37** et **38** s'appliquent.

Les prescriptions du Règlement des Radiocommunications sont connues du personnel navigant, car ce sont des Règles internationales applicables dans le monde entier et auxquelles se conforment toutes les dispositions nationales en matière de radiocommunication et d'utilisation du spectre des fréquences électromagnétiques.

Au cours de leur formation, les pilotes d'aéronefs sont instruits des procédures à suivre en la matière et il incombe aux instructeurs de vol d'initier leurs élèves au signal distinctif radio pour les aéronefs sanitaires,

comme ils le font pour les signaux de détresse, d'urgence ou de sécurité, qui sont également des signaux radio internationaux.

Au sol, les contrôleurs militaires du trafic aérien doivent savoir que les aéronefs sanitaires, militaires ou civils, en période de conflit armé, peuvent appliquer les dispositions du Règlement relatif à l'identification et celles de la Section II de l'article 40 du Règlement des Radiocommunications, pour se faire identifier par radio.

C'est par ces contrôleurs que l'information relative au vol de l'aéronef sanitaire doit parvenir au commandant des troupes engagées dans les secteurs que survole l'aéronef sanitaire et dans les secteurs adjacents, afin que l'on ne tire pas dans la direction de cet aéronef. Il s'agit là d'un problème de liaisons et de transmissions militaires, qui doit être exercé, comme tout autre thème militaire, entre les différentes armes et, en particulier, avec le service de santé des armées. Les procédures d'identification des aéronefs sanitaires ont été adoptées pour améliorer la sécurité des évacuations de blessés, malades ou naufragés, ainsi que la sécurité du personnel sanitaire; cela mérite d'être mis en pratique.

IV. Identification par radar secondaire

Si le signal radio réservé aux transports sanitaires en période de conflit armé est une innovation pour l'identification des aéronefs sanitaires, il n'en est pas tout à fait de même pour leur identification par radar. En effet, tous les aéronefs, y compris les aéronefs sanitaires, sont équipés, en temps de paix déjà, d'un répondeur radar (en anglais: *transponder*) qui permet de les identifier sur les écrans panoramiques des radars du contrôle de la navigation aérienne, civile ou militaire.

Le répondeur radar est un récepteur-émetteur installé à bord de l'aéronef; il capte les émissions des radars de surveillance et leur répond automatiquement en émettant les données d'identification de l'aéronef et de son vol, pré-enregistrées dans le répondeur. L'Organisation de l'aviation civile internationale a édicté depuis fort longtemps des prescriptions détaillées relatives à l'identification par radar secondaire (en abrégé SSR: «Secondary surveillance radar») pour les aéronefs civils. Radar secondaire est une expression signifiant qu'à l'interrogation d'un radar primaire de surveillance une réponse est donnée par le répondeur.

Pour identifier par radar, il faut préciser le mode et le code utilisés. Le mode SSR indique l'espacement des impulsions d'interrogation et le code est un numéro assigné à un signal de réponse émis par le répondeur.

L'OACI a spécifié quatre modes A, B, C, D; les codes pouvant être affichés dans un répondeur sont limités en nombre; c'est pourquoi il serait difficile de réserver un code d'identification à l'usage exclusif des aéronefs sanitaires, dont l'effectif est restreint par rapport aux autres aéronefs. Néanmoins, l'OACI étudie cette possibilité.

La Résolution 17 que la Conférence diplomatique avait adressée, en 1977, à l'OACI, lui demandait d'indiquer des procédures à suivre pour que les Etats obtiennent immédiatement dans la région de contrôle aéronautique intéressée — en cas de conflit armé — le mode et le code de radar secondaire utilisables par tous les aéronefs sanitaires dans cette région pendant la durée du conflit. Ainsi, on immobiliserait ce code radar uniquement dans la région affectée par un conflit et pour une période limitée.

L'identification par radar des aéronefs sanitaires en période de conflit armé ne devrait donc pas rencontrer de difficultés sur le plan de la réglementation internationale, ce qui permettrait à ces aéronefs d'accomplir leurs missions d'évacuation sanitaire dans les diverses zones de combats, telles qu'elles sont définies à la Section II « Transports sanitaires » du Protocole I, adopté par la Conférence diplomatique en 1977.

V. Communications, accords préalables, interceptions

Pour survoler ou se poser dans certaines de ces zones d'hostilité, un accord entre les adversaires doit être conclu préalablement. Le signal distinctif radio « Médical », exclusivement réservé à l'usage des aéronefs sanitaires, pourra être utilisé pour établir des radiocommunications entre les Parties au conflit et notifier le plan de vol des aéronefs sanitaires. Si besoin est, les codes internationaux admis pour les radiocommunications internationales, ainsi que les autres codes internationaux reconnus, pourront être utilisés pour établir des communications entre les adversaires. Les plans de vols seront rédigés conformément aux procédures établies par l'OACI.

Lorsqu'une des parties au conflit ne dispose pas d'une infrastructure de contrôle aéronautique, comme cela est le cas, souvent, chez la guérilla, les vols d'aéronefs sanitaires devraient être notifiés et des accords conclus pour les évacuations de blessés par l'intermédiaire d'une organisation neutre, comme le CICR.

Il peut être intéressant de rappeler ici que le CICR utilise, pour les radiocommunications aéronautiques uniquement, l'indicatif à deux

lettres RX, enregistré par l'OACI afin d'identifier les vols d'avions affrétés par le CICR. Cet indicatif n'est pas utilisé par les aéronefs sanitaires lesquels disposent de leurs indicatifs nationaux, enregistrés auprès de l'OACI.

Le Règlement relatif à l'identification annexé au Protocole I a également prévu les cas d'interception d'aéronefs sanitaires.

Il est licite d'intercepter un aéronef sanitaire et de le contraindre à l'atterrissage à des fins de contrôle. Dans ce cas, il est prescrit d'appliquer les procédures normalisées d'interception visuelle et par radio, spécifiées par l'OACI pour l'interception des aéronefs civils par des aéronefs militaires. Les contrôleurs au sol du trafic aérien peuvent appliquer les mêmes procédures. Ainsi, on évite le recours aux tirs de semonce pour sommer un aéronef d'atterrir, cette pratique étant des plus dangereuses pour la sécurité des évacuations sanitaires.

* * *

L'identification des aéronefs sanitaires est restée uniquement visuelle depuis l'entrée de l'aviation sanitaire dans les Conventions de Genève, en 1929, jusqu'à l'adoption du Règlement relatif à l'identification par la Conférence diplomatique en 1977. Vu la rapide évolution des moyens techniques mis en œuvre, il est prévu que ce Règlement sera révisé pour être mis à jour tous les quatre ans. Le CICR est chargé de proposer aux Etats les réunions d'experts nécessaires.

La Croix-Rouge internationale espère que les moyens modernes d'identification des aéronefs sanitaires, civils ou militaires, faciliteront les interventions médicales rapides indispensables pour la sauvegarde de la vie humaine.

Philippe Eberlin
Conseiller technique du CICR