

DE POSITIE VAN RODE KRUIS-LUCHTVAARTUIGEN

H. J. DE RU
(V.U. Amsterdam)

Samenwerking ARS AEGUI - JURIS FALCONIS 1971 - 1972

Uit gebeurtenissen in Biafra en Pakistan bleek dat het gebruik van luchtvaartuigen voor menslievende doeleinden moeilijkheden met zich meebrengt. Veel van deze moeilijkheden worden verklaard door juridische achtergronden.

1. INLEIDING

Het Rode Kruis is voor hulpverleningsakties meer en meer aangewezen op het gebruik van vliegtuigen. Deze wijze van transport blijkt voor het Rode Kruis echter nogal wat voeten in de aarde te hebben. Dit houdt verband met de onduidelijke positie van luchtvaartuigen die voor Rode Kruis-doeleinden gebruikt worden.

Het probleem van de juridische positie van luchtvaartuigen gaf in het luchtrecht aanleiding tot het onderscheiden van verschillende groepen. Zo stelt het verdrag van Chicago (noot: Verdrag van Chicago inzake de Internationale Burgerluchtvaart, 7-12-1944, stb H. 165) **burgerlijke luchtvaartuigen** tegenover **staatsluchtvaartuigen**. Luchtvaartuigen gebruikt voor militaire-, douane-, en politiediensten zijn staatsluchtvaartuigen. Het criterium hiervoor is het gebruik voor bepaalde doeleinden: zo wordt een luchtvaartuig dat voor militaire doeleinden wordt aangewend, als militair luchtvaartuig aangemerkt.

Uit deze bepaling is de positie van het Rode Kruis-luchtvaartuig niet duidelijk af te leiden: zij blijkt tweeledig. Onder de categorie 'militair luchtvaartuig' valt het door de militair-geneeskundige dienst gebruikte Rode Kruis-luchtvaartuig. Niet alle Rode Kruis-luchtvaartuigen zijn echter militaire luchtvaartuigen; het feit dat - zeker in oorlogstijd - het merendeel der Rode Kruis-luchtvaartuigen behoort tot een krijgsmacht, doet de Rode Kruis-(burger)-luchtvaartuigen die voor zuiver humanitaire doeleinden gebruikt

worden vaak aan de aandacht ontsnappen. Slechts op deze laatste Rode Kruis-luchtvaartuigen is het verdrag van Chicago van toepassing (art. 3).

In het hiernavolgende zal getracht worden de positie van Rode Kruis-luchtvaartuigen te verduidelijken. Daarbij zal worden uitgegaan van de onderscheiding tussen vreedstijd en oorlogstijd, waarbinnen burgerlijke en militaire luchtvaartuigen telkens een andere positie hebben.

2. BURGERLIJKE RODE KRUIS-LUCHTVAARTUIGEN IN VREDESTIJD

Feitelijke situatie

Burgerlijke Rode Kruis-luchtvaartuigen kunnen tweërlei herkomst hebben. Ten eerste zijn het vliegtuigen welke gebruikt worden door nationale Rode Kruis verenigingen.

De Swiss Aeronautical Rescue Guard bijvoorbeeld opereert binnen en buiten Zwitserland. Het team is gespecialiseerd in hulpverlening in moeilijk toegankelijk bergland. De organisatie beschikt over eigen vliegtuigen en helicopters, doch leent ook van luchtvaartmaatschappijen.

Het Nederlandse Rode Kruis maakte bij hulpverlening aan Pakistaanse vluchtelingen gebruik van luchtvervoer. Waar goederen verstuurd werden per KLM-lijnvlucht was geen sprake van een Rode Kruis-luchtvaartuig. Wel was dat het geval toen een Martinair toestel speciaal voor Rode Kruis-doeleinden gecharterd werd.

In al deze gevallen vallen de Rode Kruis-luchtvaartuigen onder de wetten en bepalingen van hun nationaliteit.

De tweede mogelijkheid is, dat een luchtvaartuig gebruikt wordt door het Internationaal Comité van het Rode Kruis (CICR), als orgaan van het Internationale Rode Kruis. Tot nu toe kwam dit echter minder voor.

Zo huurde het CICR bij een aktie tot opvangen van Tibetaanse vluchtelingen in Nepal een DC-3. Tijdens het konflikt Nigeria-Biafra beschikte het CICR over een aantal vliegtuigen en helicopters, doch hier was sprake van oorlog, waarover later. Wel kan in dit verband gewezen worden op het gebruik van vliegtuigen van de Nederlandse Koninklijke Luchtmacht door de organisatie Terre des Hommes, ten behoeve van Pakistaanse vluchtelingen.

Nationaliteit

Waar sprake is van burgerluchtvaart, geldt het verdrag van Chicago. Luchtvaartuigen hebben de nationaliteit van de staat waar zij zijn ingeschreven. Deze inschrijving kan slechts bij één staat tegelijk geschieden zodat luchtvaartuigen niet meer dan één nationaliteit kunnen bezitten.

De in het internationale luchtverkeer optredende **internationale organisaties** kunnen luchtvaartuigen doen inschrijven in nationale registers, die dan bepalend zijn voor de nationaliteit. Daarnaast bestaat er voor deze organisaties de mogelijkheid tot het lenen van vliegtuigen van nationale maatschappijen. (noot : lenen op 'short term' : de inschrijving blijft bij de staat van uitlening, en lenen op 'long term' : de inschrijving gaat teniet.)

Het CICR maakt als wereldomvattende organisatie steeds meer gebruik van luchtvaartuigen. Evenals trouwens andere internationale organisaties, zoals de Verenigde Naties. Moeten deze luchtvaartuigen nu eigenlijk wel nationaal geregistreerd worden ? Weliswaar past het niet bij de werkzaamheden en het internationale karakter van deze luchtvaartuigen ; daar staat tegenover dat men de functie van het luchtvaartuig moet scheiden van een technisch-juridische kwalifikatie zoals de nationaliteit.

In het kader van de International Civil Aviation Organisation (ICAO) is men het in principe eens geworden over de toelaatbaarheid van een internationale inschrijving ; de oplossing is in zoverre een schijnoplossing dat de inschrijving neergelegd zal worden in nationale registers.

In de praktijk zal de verplichting tot nationale inschrijving weinig belemmering opleveren voor Rode Kruis-luchtvaartuigen. Wél zullen zij moeilijkheden ondervinden van het feit dat zij, bij gebrek aan een speciaal voor deze luchtvaartuigen geldende regeling, zullen vallen onder de voor **burger**-luchtvaartuigen geldende regels. Een exemplarische uitzondering hierop is te vinden in het verdrag van Europees ongeregeld luchtvervoer (noot : 30-4-1956 ; trbl. 1957-137) dat aan Rode Kruis-luchtvaartuigen een zeer grote vrijheid toekent.

3. MILITAIRE RODE KRUIS-LUCHTVAARTUIGEN IN VREDESTIJD

De militaire Rode Kruis-luchtvaartuigen - waaronder te verstaan : luchtvaartuigen uitsluitend of tijdelijk gebruikt door de militaire geneeskundige dienst - hebben in vreedestijd dezelfde positie als andere militaire luchtvaartuigen.

Het verdrag van Chicago is voor militaire luchtvaartuigen niet van toepassing. Hierin vindt men terug een beginsel van het volkenrecht, dat internationaal verkeer van militaire luchtvaartuigen niet vrij kan plaats vinden. Iedere staat heeft immers de volledige soevereiniteit over het luchtruim boven zijn grondgebied. Met militaire Rode Kruis-luchtvaartuigen wordt geen rekening gehouden.

4. BURGERLIJKE RODE KRUIS-LUCHTVAARTUIGEN IN OORLOGSTIJD

In geval van oorlog kunnen de oorlogvoerende partijen zich naar believen distantieëren van het verdrag van Chicago. (noot : art. 89. Het is de vraag of de werking van het verdrag voorgoed beëindigd wordt, of dat het slechts geschorst wordt, en of het hele verdrag dan wel slechts enkele beschikkingen onverbindend zullen worden. Ook kan men zich afvragen voor welke verdragspartijen dit geldt.)

In een oorlogssituatie zijn er voor burgerlijke Rode Kruis-luchtvaartuigen verschillende mogelijkheden. De burgerlijke Rode Kruis-luchtvaartuigen van de nationale Rode Kruis-verenigingen van de oorlogvoerende partijen kunnen door de krijgsmachten worden ingeschakeld. Zij zullen onder militaire supervisie staan. De burgerlijke Rode Kruis-luchtvaartuigen van andere landen zouden ter beschikking kunnen worden gesteld van de belligerente krijgsmachten. Eenzelfde lot zouden de luchtvaartuigen van het CICR en de burgerluchtvaartuigen van andere landen kunnen ondergaan. Kort gezegd : de burgerlijke Rode-Kruis-luchtvaartuigen welke in de oorlog gebruikt worden door de militair-geneeskundige diensten van de belligerenten verliezen hun status als burgerluchtvaartuig en gaan als militair Rode Kruis-luchtvaartuig verder.

Rode Kruis-luchtvaartuigen die door het CICR als zodanig gebruikt worden bij de vijandelikheden blijven volgens het hierboven beschreven criterium burgerluchtvaartuigen. Aan dit feit kunnen deze luchtvaartuigen geen recht op bescherming ontleenen. In wezen hebben zij daarop ook geen recht op grond van het Land Rode Kruis-verdrag (noot : Verdrag van Genève voor de verbetering van het lot van gewonden en zieken zich bevindende bij de strijdkrachten te velde, 12 augustus 1949, trbl. 1951-73). Dit verdrag gaat namelijk uit van de partijen bij het konflikt betrokken, en houdt geen rekening met onafhankelijke organisaties.

Deze situatie deed zich voor bij het konflikt Nigeria-Biafra. De gang van zaken bij dit konflikt is een illustratie van de moeilijkheden en onzekerheden die het CICR bij zijn werkzaamheden ondervindt. Aanvankelijk weigerden de Biafraanse autoriteiten vluchten waarvan de vracht gecontroleerd was door vertegenwoordigers van de federale regering. Toen zij deze controle aanvaardden, had de federale regering haar toestemming voor dergelijke vluchten weer ingetrokken om militaire redenen. Zo werden geruime tijd sporadisch vluchten gemaakt, waarbij men steeds afhankelijk was van de gevoerde onderhandelingen. In de hoog gestegen nood begon het CICR de operatie 'International Airlift West Africa'. Daarmee waren de moeilijkheden niet opgelost : op 5 juni 1969 werd een Rode Kruis-vliegtuig door een Nigeriaanse jager neergehaald. De Nigeriaanse pers sprak van wapenvervoer, het CICR verklaarde dat het vliegtuig slechts 11 ton rijst aan boord had. De luchtbrug

werd opgeheven na een onwrikbaar verbod van de federale regering om over het gebied te vliegen.

5. MILITAIRE RODE KRUIS-LUCHTVAARTUIGEN IN OORLOGSTIJD

Men kan er van uit gaan dat de definitie die men geeft voor militaire luchtvaartuigen, in oorlogstijd en vreedstijd gelijk is. Daarentegen is de positie verschillend. Zo komt er met het aanbreken van oorlogstijd een reële onderscheiding binnen de groep van de militaire luchtvaartuigen : de Rode Kruis-luchtvaartuigen krijgen onder bepaalde voorwaarden rechtens een andere positie dan de overige militaire luchtvaartuigen. Hierin voorzien de artikelen 36 en 37 van het verdrag van Genève.

Wat onder oorlogstijd verstaan moet worden in dit verband is te vinden in art. 2, dat bepaalt in welke gevallen het verdrag van toepassing is. Dat is : na een verklaring van oorlog, bij een gewapend konflikt - ook als één der partijen de oorlogstoestand niet erkent -, en bij bezetting van het gebied van een verdragsluitende staat. Indien één der in konflikt zijnde mogendheden geen partij is bij het verdrag, blijven de mogendheden die dat wel zijn niettemin in haar onderlinge betrekkingen hierdoor gebonden. Bovendien zullen zij door het verdrag gebonden zijn ten opzichte van bedoelde mogendheid, indien deze de bepalingen daarvan aanvaardt en toepast.

De bescherming welke aan hospitaalluchtvaartuigen wordt gegeven is **ten eerste** afhankelijk van de positie die het Rode Kruis als internationale - ideële - organisatie heeft. Een groot deel van haar activiteiten wordt uitgeoefend krachtens algemene humanitaire beginselen, eerder dan krachtens een positief recht. De praktijk zoekt onder de druk van de omstandigheden steeds nieuwe wegen. Zij gaat daarbij waar mogelijk verder dan het verdrag, dat algemene lijnen geeft, die een kompromis zijn tussen de verdragsluitende partijen.

Ten tweede is de bescherming afhankelijk van de algemene bepalingen in het verdrag. Zo wordt in de artt. 19-24 de algemene bescherming van geneeskundige formaties en inrichtingen geregeld. Art. 22 somt een aantal gevallen op waarin een geneeskundige formatie de door art. 19 verzekerde bescherming niet verliest : bv. bij het voeren van wapens door het personeel, en bij het gebruik daarvan tot zelfverdediging, zo ook bij de aanwezigheid van nog niet in beslag genomen wapens van gewonden en zieken. De verantwoordelijke autoriteiten zullen zorg moeten dragen, dat geneeskundige formaties en inrichtingen zich, voor zover mogelijk, op zodanige plaats zullen bevinden, dat aanvallen op militaire doelen haar veiligheid niet in gevaar zullen brengen. Het recht op bescherming gaat teniet in gevallen waarin handelingen, schadelijk voor de

vijand, worden gepleegd door geneeskundige formaties : bijvoorbeeld het uitvoeren van verkenningen en het opsporen van vijandelijke bewegingen.

Ten derde is de bescherming afhankelijk van de bijzondere bepalingen in het verdrag, betreffende de Rode Kruis-luchtvaartuigen. Of Rode Kruis-luchtvaartuigen bescherming genieten hangt onverbrekkelijk samen met de vraag welke luchtvaartuigen als zodanig worden aangemerkt. Aan de hand van de betreffende artikelen zal nagegaan worden van welke criteria en voorwaarden deze bescherming afhankelijk is.

Het criterium waarnaar hospitaalluchtvaartuigen als zodanig worden onderscheiden van andere militaire luchtvaartuigen - **het onderscheidingscriterium** - is te vinden in 'het uitsluitend gebruik voor de evacuatie van gewonden en zieken, dan wel voor geneeskundig personeel en materiaal'. De term 'gebruik' doet denken aan art. 3 van het verdrag van Chicago waar een dergelijke criterium wordt aangelegd voor militaire luchtvaartuigen. Ondanks de toevoeging van het woord 'uitsluitend' blijft de definitie echter dubbelzinnig. Er kan zowel sprake zijn van hospitaalluchtvaartuigen in de strikte zin van het woord, die permanent en uitsluitend in dienst staan van de geneeskundige dienst, als wel van oorlogsluchtvaartuigen die uitsluitend doch tijdelijk als hospitaalluchtvaartuigen gebruikt worden. De konferentie voorzag slechts in de eerste categorie ; met de mogelijkheid van het veranderen van militaire transportluchtvaartuigen, of van burgerluchtvaartuigen werd geen rekening gehouden. Finland en Monaco dienden op de diplomatieke konferentie een amendement in van dergelijke strekking, waarin werd onderscheiden tussen : 1. militaire hospitaalvliegtuigen, speciaal voor dat doel, 2. verandering van burgerluchtvaartuigen van oorlogvoerende mogendheden, 3. burgerluchtvaartuigen van de neutrale machten die door de oorlog lamgelegd zijn. Dit amendement werd echter verworpen, hetgeen te wijten zou zijn geweest aan de slechte omstandigheden waaronder het werd ingediend.

De la Pradelle (noot : P. de la Pradelle, La Protection de l'Aviation Sanitaire en Temps de Conflit, Revue Internationale de la Croix Rouge 1967 p. 391) stelt voor deze mogelijkheid toch in te voeren, waarbij de verschillende kategoriën luchtvaartuigen in dienst van de geneeskundige diensten, dat wil zeggen onder controle van de oorlogvoerende staten staan ; daarnaast zouden ze ook onder controle van een internationale organisatie gesteld kunnen worden.

Het uitgangspunt bij het opstellen van deze artikelen is teveel geweest : het voorkomen van misbruik van Rode Kruis-luchtvaartuigen in oorlogstijd, met name in een luchtoorlog, en niet het scheppen van mogelijkheden voor nuttig gebruik. Men zag het Rode Kruis-luchtvaartuig te weinig als onderdeel van het geneeskundig transport.

Vanwege de stramme formulering van het verdrag heeft de praktijk haar toevlucht gezocht tot een andere oplossing. Men

gebruikt militaire transportvliegtuigen op hun terugweg van het front als hospitaalvliegtuigen. Zo genieten ze echter niet de bescherming van het verdrag. De gewonden lopen daardoor een groot risico, vooral als de betrokken partij in de lucht een zwakke positie heeft.

Het tekort schieten van het verdrag en zijn irrelevantie in de praktijk is echter eerder te wijten aan de beschermingskriteria dan aan het onderscheidingskriterium. (noot : Het onderscheidingskriterium gaat vooraf aan het beschermingskriterium. Een luchtvaartuig dat aan de hand van het onderscheidingskriterium als Rode Kruis-luchtvaartuig is aangemerkt, moet aan de beschermingskriteria voldoen om in konkreto voor bescherming in aanmerking te komen.) Hierbij gaat het vooral om de beschermingskriteria die voortdurend gelden, omdat zij de wijze van identifikatie bepalen, in tegenstelling tot de beschermingskriteria voor bepaalde gevallen.

De Rode Kruis-luchtvaartuigen moeten, behalve de nationale kleuren een rood kruis in een wit veld voeren, of de rode halve maan, of de rode leeuw en zon. Door de voortschrijdende techniek zijn deze visuele kenmerken bij de moderne oorlogvoering volkomen ontoereikend. Om hieraan tegemoet te komen werd een tweede voortdurend geldende beschermingskriterium gegeven (art. 36 al. 2) : Hospitaalluchtvaartuigen zijn alleen dan beschermd, zolang zij vliegen op hoogten, tijden en volgens routes, zoals deze uitdrukkelijk bij overeenkomst tussen alle betrokken oorlogvoerenden zijn vastgesteld.

Aanvankelijk werd dit als een doeltreffende vorm van bescherming gezien. Wel was het een beperking van de bewegingsvrijheid, maar het alternatief was : eigen risico. Men drong er dan ook op aan, dat de oorlogvoerende partijen niet zouden dralen bij het sluiten van dergelijke overeenkomsten.

Bevreemdend is dat dezelfde kommissie die deze eisen stelde voor de veiligheid van hospitaalluchtvaartuigen, een dergelijk plan voor hospitaalschepen verwierp, in de vrees dat het meedelen van de route aan tegenstanders inlichtingen zou verschaffen ; deze vrees is mutatis mutandis even gegrond met betrekking tot een beschermde luchtweg. Men hoeft verder slechts te denken aan de traagheid waarmee onderhandelingen tussen oorlogvoerende partijen gevoerd worden, om te kunnen nagaan dat het merendeel der hospitaalluchtvaartuigen door deze bepaling aan de grond genageld staat.

Het verdrag vermeldt nog een - potentieel - beschermingskriterium waardoor de wijze van identifikatie bepaald kan worden : 'zij (hospitaalvaartuigen) zullen ieder ander kenmerk of herkenningsteken voeren dat bij het uitbreken van, of gedurende de vijandelijkheden bij overeenkomst mocht zijn vastgesteld'. Hierop haakte Evrard in voor het vinden van een nieuw identifikatiesysteem voor hospitaalluchtvaartuigen. (noot : Evrard, La Protection Juridique

des Transports Aériens Sanitaires et Temps de Guerre, Revue Internationale de la Croix Rouge 1966 p. 309.)

Bruikbaar als direkt visueel identifikatiemiddel is een elektronisch systeem van lichtflitsen dat een zichtbaarheid heeft van 25 km minimaal, afhankelijk van de weersomstandigheden. Als middel van direkte identifikatie zou de konventie een radarsysteem (noot : Evrard noemt hier : IFF-SIF, type 3A) verplicht moeten stellen. Aanvullend op elkaar gebruikt zijn deze identifikatiesystemen volkomen afdoende.

Naast dit sluitende systeem van identifikatie opperde Evrard de mogelijkheid van legalisering van de praktijk. In plaats van Rode Kruis-luchtvaartuigen zoals in het verdrag gedefiniëerd, stelt hij voor ook andere luchtvaartuigen op een Rode Kruis-missie te beschermen. Hiermee geeft hij een tweede onderscheidingskriterium, dat mogelijk gemaakt wordt door de door hem voorgestelde nieuwe mogelijkheid van een identifikatiesysteem. Volgens Evrard kan men de identifikatie-instrumenten niet slechts op voor Rode Kruis-doeleinden gebruikte luchtvaartuigen monteren, maar ook op andere militaire luchtvaartuigen. Deze luchtvaartuigen zouden de instrumenten moeten inschakelen in de gevallen waarin zij een Rode Kruis-missie vervullen. Dezelfde praktijken werden reeds toegepast op hefschroefvliegtuigen en andere kleine vliegtuigen die op geringe hoogte opereren, maar dan met afneembare rode kruisen op witte velden. Terzijde zij opgemerkt dat hefschroefvliegtuigen - veelgebruikt in Vietnam - ook onder de bepalingen van het verdrag vallen, hoewel zij bij de totstandkoming daarvan onbekend waren.

Naast de beschermingskriteria met betrekking tot de identifikatie zijn beschermingskriteria voor bepaalde gevallen noodzakelijk, omdat niet op alle plaatsen en onder alle omstandigheden afdoende bescherming kan worden gegeven aan een vliegtuig dat geïdentificeerd is als Rode Kruis-vliegtuig.

Art. 36 al. 3 van het verdrag van Genève verbiedt het overvliegen van vijandelijk of door de vijand bezet gebied. Een vliegtuig onder gezag van een vijandelijke geneeskundige dienst is daar nu eenmaal altijd verdacht als verkenningvliegtuig. Al. 4 geeft de oorlogvoerende partijen een mogelijkheid tot controle door gedwongen landing. Al. 5 rechtvaardigt in geval van noodlanding in vijandelijk gebied een strengere behandeling : het krijgsgevangen nemen van passagiers en bemanning en het in beslag nemen van het vliegtuig. De la Pradelle stelt voor dit uitsluitend te laten gebeuren op voorwaarde dat het vliegtuig door degene die het in beslag neemt, voor Rode Kruis-doeleinden gebruikt zal worden.

Art. 37 geeft Rode Kruis-luchtvaartuigen in principe toestemming om over neutraal gebied te vliegen. Behalve verplichte in kennisstelling van dergelijke vluchten aan de neutrale mogendheden - als beschermingskriterium - werd de mogelijkheid open gelaten voor neutrale staten om voorwaarden te stellen. De belligerente mogendheden hebben zo een greep op de hen ten dienste staande

Rode Kruis-luchtvaartuigen boven het gebied van de neutrale staten. Juridisch gezien kan men dit als een miskenning van de algemene regels van internationaal publiekrecht betitelen. Op deze wijze kan men de politieke onafhankelijkheid van de neutrale staat niet respecteren. De keerzijde is echter, dat hier in een mondiaal verdrag een uitzondering wordt gemaakt op de algemene regel ter vervulling van een humanitaire doelstelling.

De la Pradelle merkt op, dat een eventuele vloot van Rode Kruis-luchtvaartuigen, uitsluitend en voortdurend als zodanig gebruikt, vaak voordelen zou brengen zeker als deze vloot onder toezicht van een internationale organisatie - lees : het Internationale Rode Kruis - zou werken.

Wanneer men deze gedachtengang in direkt verband brengt met de beschermingskriteria voor bepaalde gevallen, bereikt men een gunstig resultaat. Ten eerste zouden deze vliegtuigen niet, zoals vliegtuigen onder toezicht van de belligerente mogendheden, overgelaten worden aan de willekeur van de staat van landing, daar er geen sprake is van vijandelijke vliegtuigen - aangenomen dat de organisatie door de belligerenten geaccepteerd wordt. Ten tweede is er een verbetering ten aanzien van de neutrale mogendheden, daar er geen sprake is van vliegtuigen van oorlogvoerende partijen. Daarbij valt ten slotte ook een juridische struikelblok weg : zelfs een eventuele controle van vliegtuig of landing betekent geen inbreuk op de neutraliteit.

De problematiek, voortvloeiend uit de artikelen 36 en 37 heeft aanleiding gegeven tot een ontwerp van regels betreffende Rode Kruis-transporten in de lucht ten tijde van een gewapend konflikt : het ontwerp van de Commission Médico-Juridique de Monaco. (noot : Vers Un Nouveau Statut de l'Aviation Sanitaire, Revue Internationale de la Croix Rouge 1966, p. 484).

De commissie stelt in de eerste drie artikelen nieuwe onderscheidingskriteria. Rode Kruis-luchtvaartuigen zijn ten eerste : de militaire luchtvaartuigen die uitsluitend, maar tijdelijk gebruikt worden voor het vervoer van gewonden en zieken en geneeskundig personeel en materiaal - zij vervullen dus een geneeskundige missie (art. 1). Ten tweede : de luchtvaartuigen die uitsluitend en voortdurend voor dat doel gebruikt worden. Dit kunnen zijn : a. luchtvaartuigen onder supervisie van de militaire geneeskundige diensten (omgebouwde burgerluchtvaartuigen, luchtvaartuigen speciaal hiervoor ingericht, en luchtvaartuigen ter beschikking gesteld door de neutrale mogendheden, nationale Rode Kruis-verenigingen en dergelijke officieel erkende hulporganisaties (art. 2)), en b. luchtvaartuigen van internationale organisaties (art. 3). Deze luchtvaartuigen hebben recht op bescherming. De eerste categorie gedurende de Rode Kruis-missie, de tweede onder alle omstandigheden.

Art. 4 geeft voortdurend geldende beschermingskriteria : een rood kruis in een wit veld, gekombineerd met een systeem van lichtsignalen en/of radar met radio.

Tenslotte worden beschermingscriteria voor bepaalde gevallen gegeven. Zonder een daartoe gesloten overeenkomst mogen Rode Kruis-luchtvaartuigen niet vliegen over vijandelijk of door de vijand bezet gebied en gevechtzones (art. 5). Art. 6 zegt dat Rode Kruis-luchtvaartuigen boven vijandelijk gebied gerespecteerd moeten worden ; zij moeten iedere sommatie tot landen gehoorzamen. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen gedwongen landing en noodlanding. Zieken en gewonden kunnen krijgsgevangenen worden gemaakt, medisch personeel en materiaal worden behandeld in overeenstemming met de regels van het bestaande verdrag. Luchtvaartuigen uit art. 2 mogen slechts in beslag worden genomen op voorwaarde dat ze weer voor Rode Kruis-doeleinden worden gebruikt. Luchtvaartuigen uit art. 3 en personeel mogen na controle hun tocht voortzetten.

6. KONKLUSIE

Wil het gebruik van Rode Kruis-luchtvaartuigen effectief zijn, dan moet men dit ondersteunen met een duidelijke juridische constructie. Ten eerste zal men het Rode Kruis-luchtvaartuig moeten definiëren. Aansluitend aan het verdrag van Chicago en het ontwerp van de Commission Juridique de Monaco is het raadzaam het gebruik (voor Rode Kruis-doeleinden) doorslaggevend te doen zijn. Dit kan zowel in vredes- als in oorlogstijd gelden.

Vervolgens zal men mogelijkheden voor het gebruik moeten scheppen :

a. in vredestijd. Nationale inschrijving is verplicht voor burgerlijke Rode Kruis-luchtvaartuigen, ook als zij een internationale organisatie toebehoren. Analoot met de uitzonderingspositie van Rode Kruis-luchtvaartuigen in oorlogstijd zou men deze luchtvaartuigen in vredestijd ook een uitzonderingspositie kunnen geven. Men kan hierbij uitgaan van verdragen. Wenselijk ware dat een initiatief hiertoe zou uitgaan van de ICAO of van het Internationale Rode Kruis. Ook voor militaire Rode Kruis-luchtvaartuigen kan men zich faciliteiten wensen. Dit zal echter afhankelijk zijn van verbanden zoals de NAVO.

b. in oorlogstijd is het succes van het gebruik van Rode Kruis-luchtvaartuigen zonder bescherming van een internationaal statuut afhankelijk van de overmacht in de lucht. De bescherming die gegeven wordt door de Rode Kruis-verdragen is niet afdoende.

De mogelijkheid die de la Pradelle in eerste instantie oppert, is die van een vloot van hospitaal-luchtvaartuigen, onder toezicht van de geneeskundige diensten van de belligerenten, of van een internationale organisatie. Bij dit laatste moet men echter voorzichtig zijn. Het is nl. vrijwel ondenkbaar de hulpverlening door Rode Kruis-luchtvaartuigen los te maken van het directe toezicht

van de oorlogvoerende partijen. In het geval van de luchtbrug naar Biafra is dit duidelijk gebleken.

Belangrijker is de idee van de missie voor Rode Kruis-doel-einden, zoals Evrard naar voren bracht. De controle blijft hier echter een struikelblok : op luchtvaartuigen gemonteerde elektronische apparatuur, welke naar behoeven in- en uitgeschakeld kan worden brengt een grote mogelijkheid van misbruik met zich mee. Evrard zegt hierover : 'wil men ontkomen aan de - vaak gerechtvaardigde - verwijten van misbruik, dan moet men berusten in het ophalen van gewonden over de grond, een moeizame en pijnlijke weg'.

De beide standpunten vinden een gelukkige synthese in het voorstel van de Commission Médico-Juridique de Monaco. Door de mogelijkheden in het ontwerp gesteld, is het beschermingskriterium van art. 36 al. 2 overbodig geworden. Het ontwerp kan daardoor een ruim scala van mogelijkheden bieden, zodat in iedere casus de uiteindelijke wijze van bescherming afgestemd kan worden op de praktijk. Men kan differentiëren naar de plaats van hulpverlening : waar de Rode Kruis-luchtvaartuigen onder toezicht van de belligerenten te verdacht zijn, bestaat wellicht nog een mogelijkheid tot hulpverlening door Rode Kruis-luchtvaartuigen van een internationale organisatie - een matiging van het recht van de sterkste.

(Copyright Ars Aequi)