

XXVI CONFERENCIA INTERNACIONAL  
DE LA CRUZ ROJA Y DE LA MEDIA LUNA ROJA

Budapest, noviembre-diciembre de 1991

**REAFIRMACION Y DESARROLLO  
DEL DERECHO INTERNACIONAL HUMANITARIO**

**IDENTIFICACION DE LOS MEDIOS DE  
TRANSPORTE SANITARIOS**

(Punto 6.4 del orden del día provisional  
de la Comisión del derecho internacional humanitario)

Documento redactado  
por  
el Comité Internacional de la Cruz Roja

Ginebra, 1991

**XXVI CONFERENCIA INTERNACIONAL  
DE LA CRUZ ROJA Y DE LA MEDIA LUNA ROJA  
Budapest, noviembre-diciembre de 1991**

**REAFIRMACION Y DESARROLLO  
DEL DERECHO INTERNACIONAL HUMANITARIO**

**IDENTIFICACION DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE SANITARIOS**

(Punto 6.4 del orden del día provisional  
de la Comisión del derecho internacional humanitario)

Documento redactado  
por  
el Comité Internacional de la Cruz Roja

Ginebra, 1991

INDICE

	<u>Página</u>
<i>Resolución III</i>	3
Introducción	4
1. Trabajos de las organizaciones internacionales concernidas, en aplicación de la Resolución III de la XXV Conferencia Internacional de la Cruz Roja	6
2. Trabajos emprendidos por el CICR, en aplicación de la Resolución III de la XXV Conferencia Internacional de la Cruz Roja	8
3. Trabajos emprendidos con miras a una posible revisión del Anexo I al Protocolo I	10
4. Trabajos en curso y acción futura	13
Anexo A : Texto del Anexo I al Protocolo I, con las modificaciones propuestas en la reunión de expertos técnicos (20-24 de agosto de 1990)	
Anexo B : Proyecto de resolución	

Resolución III

*Identificación de los medios de transporte sanitarios*

*La XXV Conferencia Internacional de la Cruz Roja,*

*reconociendo la necesidad de desplegar continuos esfuerzos para adaptar a la evolución técnica los medios de identificación y de señalamiento del personal, de las unidades y de los medios de transporte sanitarios,*

*tomando nota con satisfacción de las acciones emprendidas, en virtud de la Resolución VIII de la XXIV Conferencia, por las organizaciones internacionales competentes, es decir, la UIT, la OMI y la OACI,*

*recordando, entre otros, los principios estipulados en el II Convenio de Ginebra del 12 de agosto de 1949 para aliviar la suerte que corren los heridos, los enfermos y los náufragos de las fuerzas armadas en el mar y, en particular, el artículo 43 de ese Convenio,*

*consciente de las posibilidades de aumentar la protección, gracias a los avances técnicos,*

- 1. toma nota del informe del CICR sobre los trabajos realizados en virtud de la Resolución VIII de la XXIV Conferencia Internacional,*
- 2. destaca la necesidad de una consulta de expertos, aprovechando plenamente los progresos técnicos, en los límites del II Convenio de Ginebra,*
- 3. invita a los Gobiernos a que examinen las propuestas formuladas por la International Lifeboat Conference,*
- 4. acoge con satisfacción la iniciativa del CICR de considerar la posibilidad de elaborar, en consulta con expertos técnicos navales gubernamentales, un manual técnico para facilitar la aplicación práctica del II Convenio de Ginebra e invita a los Gobiernos a que colaboren con el CICR para alcanzar ese objetivo,*
- 5. pide al CICR que continúe ocupándose de estas cuestiones e informe al respecto a la XXVI Conferencia.*

## INTRODUCCION

Las cuestiones relacionadas con el señalamiento y la identificación de los medios de transporte protegidos en virtud de los Convenios de Ginebra y de sus Protocolos adicionales ya han sido objeto de numerosos debates. Además, han inducido a los Estados a aprobar normas en las que se definen ciertos medios técnicos que mejoran la protección de los medios de transporte sanitarios.

Así pues, en el artículo 43, párrafo 8, del II Convenio de Ginebra de 1949 se invita a los beligerantes a utilizar "*los métodos más modernos de que dispongan para facilitar la identificación de los barcos y de las embarcaciones*" que llevan a cabo tareas sanitarias.

Aunque es una importante disposición, en ella no se puntualizan los métodos que pueden facilitar la identificación de los medios de transporte protegidos. Se remedió con creces esta deficiencia en la Conferencia Diplomática sobre la Reafirmación y el Desarrollo del Derecho Internacional Humanitario Aplicable en los Conflictos Armados 1974-1977 (CDDH). Tras los trabajos de la CDDH se aprobaron disposiciones precisas relativas a los medios técnicos de identificación. Esas disposiciones figuran, esencialmente, en el Anexo I al Protocolo I de 1977: "*Reglamento relativo a la identificación*".

Por otra parte, la CDDH aprobó varias resoluciones (17, 18 y 19), dirigidas a tres organizaciones internacionales especializadas, invitándolas a hacerse cargo de las cuestiones relacionadas con la identificación y el señalamiento de los medios de transporte protegidos. Esas organizaciones internacionales -la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT)- acogieron favorablemente dichas resoluciones y aprobaron numerosas disposiciones para mejorar la protección de los medios de transporte sanitarios.

Los trabajos de las organizaciones internacionales especializadas fueron objeto de informes presentados a la XXIV<sup>1)</sup> y a la XXV<sup>2)</sup> Conferencia Internacional de la Cruz Roja.

- 
- 1 Véase Informe presentado por el CICR, Identificación de los medios de transporte sanitarios, Radiocomunicaciones de emergencia de la Cruz Roja; documento CPA/3.2.1, Ginebra, junio de 1981.
  - 2 Véase Informe presentado por el CICR, Identificación de los medios de transporte sanitarios, documento C.1/2.3/1, julio de 1986.

Además, en las Conferencias Internacionales XXIV y XXV de la Cruz Roja se aprobaron resoluciones relativas a la identificación de los medios de transporte sanitarios (Resolución VIII y Resolución III -que figura en la página 3 de este informe- respectivamente).

A continuación, presentamos un resumen de los trabajos emprendidos en materia de identificación de los medios de transporte protegidos, particularmente tras la aprobación de la Resolución III de la XXV Conferencia Internacional (Ginebra, 1986).

1. Trabajos de las organizaciones internacionales concernidas, en aplicación de la Resolución III de la XXV Conferencia Internacional de la Cruz Roja

1.a Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)

En primer lugar, cabe señalar que entidades competentes de la OACI aprobaron disposiciones relativas a la utilización de luces azules con destellos para mejorar la protección y la identificación de las aeronaves sanitarias.

Esas disposiciones, aprobadas el 15 de diciembre de 1987, por la Comisión de Navegación Aérea de la OACI, completan muy útilmente el artículo 6 del Anexo I al Protocolo I de 1977, y figuran en el Manual Técnico de Aeronavegabilidad de la OACI (Doc. 9051).

Por otra parte, en diciembre de 1988, la OACI autorizó al CICR la utilización de un código radar exclusivo para identificar y señalar los aviones que llevaban a cabo operaciones de repatriación de prisioneros de guerra, de heridos y de enfermos capturados durante el conflicto irano-irakí.

En un principio, esta autorización se otorgó a título provisional, para mientras durase la operación de repatriación.

En 1990, basándose en las muy positivas experiencias de las partes interesadas, la OACI comenzó a estudiar la posibilidad de asignar un código de radar exclusivo permanente. Estos estudios prosiguen actualmente.

1.b Organización Marítima Internacional (OMI)

La OMI aplicó rápidamente la Resolución (18) que le había dirigido la CDDH y, a partir de 1978, se integraron en el Código Internacional de Señales disposiciones relativas a la identificación de embarcaciones sanitarias (Capítulo XIV: "*Identificación de los transportes sanitarios en los conflictos armados e identificación permanente de las embarcaciones de salvamento*").

El 1 de enero de 1986<sup>3)</sup> entraron en vigor modificaciones de ciertos artículos del Capítulo XIV. Desde entonces, no ha sido necesario modificar esas importantes disposiciones.

---

<sup>3</sup> Véase Informe del CICR a la XXV Conferencia, pp. 8 y 12: op cit supra nota 2.

El CICR siguió de cerca la evolución de los trabajos de la OMI que, el mes de octubre de 1989, le otorgó el estatuto de observador.

#### 1.c Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT)

Cabe mencionar, en primer lugar, los trabajos de la Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones para los servicios móviles (CAMR Mob 87) celebrada, el año 1987, bajo los auspicios de la UIT. El CICR participó activamente en las reuniones preparatorias de esta Conferencia, así como en la Conferencia misma.

El cometido de la CAMR Mob 87 era, particularmente, adaptar el Reglamento de Radiocomunicaciones (RR) con miras a la futura puesta en servicio del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM).

Como se trataba de procedimientos radiales para contribuir a la protección de los medios de transporte sanitarios, la Conferencia decidió incorporar íntegramente, en el nuevo Reglamento de Radiocomunicaciones, las disposiciones contenidas en el antiguo Reglamento. Esas disposiciones, que figuran en el Artículo 40 (Sección II, Transportes sanitarios)<sup>4)</sup> ya están incluidas en el nuevo Artículo N 40 (Sección III) del Reglamento de Radiocomunicaciones.

La CAMR Mob 87 también aprobó una recomendación (N 14) relativa a la identificación y a la localización de embarcaciones especiales, como los transportes sanitarios, mediante respondedores de radar marítimos normalizados. En esta recomendación se solicita al Comité Consultivo Internacional de Radiocomunicaciones (CCIR) que estudie el asunto y al Consejo Administrativo de la UIT que inscriba esta recomendación en el orden del día de la próxima CAMR competente, a fin de que en ésta se examine y, si es necesario, se modifique el Reglamento de Radiocomunicaciones. Así pues, el CCIR prosigue los correspondientes trabajos.

---

<sup>4</sup> Para más detalles, por lo que respecta a las disposiciones del artículo 40, véase Informe del CICR a la XXV Conferencia, op cit p. 5, 6 y 11.

El CICR sigue muy de cerca todos esos trabajos y procura, por una parte, sensibilizar a la UIT por lo que atañe a las nuevas cuestiones que se plantean en materia de identificación de los medios de transporte protegidos y, por otra, mantener y, sobre todo, dar a conocer mejor las utilísimas e importantes disposiciones que la UIT aprobó en aplicación de la resolución que le dirigió la CDDH.

2. Trabajos emprendidos por el CICR, aplicación de la Resolución III de la XXV Conferencia Internacional de la Cruz Roja

Además de participar activamente en los debates y en los trabajos de las organizaciones internacionales especializadas (véase, más arriba, Capítulo 1), el CICR emprendió por su cuenta diversos trabajos relativos a la identificación y a la protección de los medios de transporte sanitarios. Entre esos trabajos, cabe mencionar, particularmente:

- a. la redacción y la publicación de un "Manual para la utilización de los medios técnicos de señalamiento y de identificación";
- b. la participación en pruebas relativas a la identificación acústica submarina, y
- c. la preparación y la realización de una serie de pruebas sobre la visibilidad de las señales distintivas de los establecimientos, de las formaciones y de los medios de transporte protegidos.

Por último, el CICR desempeñó un papel preponderante en la preparación, la organización y la celebración de la reunión de expertos técnicos, cuyos trabajos figuran en el capítulo 3 de este Informe.

2.a Manual para la utilización de los medios técnicos de señalamiento y de identificación

En la Resolución III, la XXV Conferencia Internacional de la Cruz Roja *"acoge con satisfacción la iniciativa del CICR de considerar la posibilidad de elaborar, en consulta con expertos técnicos navales gubernamentales, un manual técnico para facilitar la aplicación práctica del II Convenio de Ginebra"*. Para aplicar esta Resolución, el CICR redactó un proyecto de manual técnico, que presentó a diversos expertos navales.

Teniendo debidamente en cuenta las observaciones y los comentarios de dichos expertos, el CICR publicó, el año 1990, un "Manual para la utilización de los medios técnicos de señala-

miento y de identificación". En esta obra, disponible en francés y en inglés, figuran todas las disposiciones internacionales actuales relativas a la identificación de los medios de transporte protegidos en virtud del II Convenio de Ginebra de 1949. La obra tuvo, además, favorable acogida entre los círculos concernidos por estas cuestiones.

2.b Pruebas relativas a la identificación acústica submarina

La identificación, por los submarinos, de las embarcaciones protegidas en virtud del II Convenio de 1949 (barcos hospitalares, etc.) plantea delicadísimos problemas técnicos. Dichos problemas preocupan, desde hace muchísimos años, al CICR, que intenta aportar soluciones eficaces. En ese sentido, el CICR colaboró para la puesta en funcionamiento de un dispositivo electrónico que permite a los submarinos identificar a las embarcaciones protegidas en virtud de los Convenios<sup>5</sup>). Tras los debates de la XXV Conferencia Internacional de la Cruz Roja, pudo realizarse, en alta mar, una serie de pruebas, que demostró plenamente la eficacia de esos dispositivos<sup>6</sup>).

2.c Pruebas relativas a la visibilidad del signo distintivo de las instalaciones y de los establecimientos sanitarios

Organizadas por el CICR -con el apoyo del Ejército suizo, para las pruebas terrestres, y el de la Royal National Lifeboat Institution (Reino Unido), para las pruebas marítimas- esas pruebas tenían por finalidad verificar la eficacia de algunos medios clásicos de identificación (banderas, dorsales, etc.) en comparación con medios de combate modernos. También permitieron poner a prueba ciertos medios modernos de identificación visual (luz azul, superficies tratadas especialmente a fin de permitir su identificación por medios infrarrojos).

Estas diversas pruebas demostraron claramente la insuficiencia de medios clásicos de identificación y de señalamiento de las personas y de las instalaciones protegidas por las normas

---

<sup>5</sup> Véase Informe del CICR presentado a la XXV Conferencia, op cit p. 8.

<sup>6</sup> Para un análisis más detallado de estas pruebas, véase Philippe Eberlin: "La identificación acústica submarina de los barcos hospitalares" en Revista Internacional de la Cruz Roja, núm. 90, noviembre-diciembre de 1988, pp. 534-548.

del derecho internacional humanitario. Por otra parte, las pruebas pusieron de relieve la eficacia de algunos medios modernos de señalamiento. Además, permitieron que el CICR recabara mucha información técnica y científica de gran interés. Dicha información pudo presentarse a los expertos técnicos reunidos para una eventual revisión del Anexo I al Protocolo I (véase, más adelante, Capítulo 3)<sup>7)</sup>

3. Trabajos emprendidos con miras a una posible revisión del Anexo I al Protocolo I

En el artículo 98 del Protocolo I adicional a los Convenios de Ginebra de 1949 se prevé un procedimiento de revisión de las disposiciones del "Reglamento relativo a la identificación", (Anexo I del Protocolo I). Según los términos de esta disposición, el CICR, tras consultar a las Altas Partes contratantes, puede proponer la celebración de una reunión de expertos técnicos. La revisión del Anexo I puede llevarse a cabo cuatro años después de la entrada en vigor del Protocolo y, en lo sucesivo, a intervalos de cuatro años por lo menos.

El Protocolo I entró en vigor el 7 de diciembre de 1978. El 7 de diciembre de 1982, de conformidad con el cometido que se le asigna en el artículo 98, el CICR consultó a las Altas Partes contratantes acerca de la posibilidad de convocar una reunión de expertos técnicos.

Al finalizar esta consulta, el CICR concluyó que no era oportuno convocar tal reunión, dado que, hasta esa fecha, el número de Estados Partes en el Protocolo I era aún muy reducido.

El mes de agosto de 1988, cuando 76 Estados eran Partes en el Protocolo I -hoy, 99-, el CICR decidió consultar de nuevo a las Partes contratantes del Protocolo I.

---

<sup>7)</sup> Esas pruebas son objeto de un estudio detallado; véase, G. Cauderay: Visibilidad del signo distintivo de establecimientos, formaciones y trasportes sanitarios en Revista Internacional de la Cruz Roja, núm. 100, julio-agosto de 1990, pp. 319-348.

Al respecto, el 31 de agosto de 1988, el CICR dirigió a dichas Partes -así como a los Estados Partes únicamente en los Convenios de Ginebra del 12 de agosto de 1949- un memorándum en el que planteó las cuestiones que el contenido del Anexo I plantea actualmente. En su opinión, se trataba, esencialmente, de incorporar en el Anexo I las disposiciones aprobadas desde 1977 por las organizaciones internacionales especializadas<sup>8</sup>).

Por lo tanto, el CICR propuso a las Partes contratantes que examinaran, a su vez, esas cuestiones y le dieran su opinión en cuanto a la necesidad de una revisión del Anexo I.

Esta consulta a los Estados terminó el mes de julio de 1989, y mostró que los más de los que expresaron su opinión, eran partidarios de una revisión del Anexo I y que ninguno de ellos se opuso.

Por consiguiente, y de conformidad con su cometido, el CICR convocó la reunión de expertos técnicos prevista en el artículo 98 del Protocolo I, a fin de revisar el Anexo I y de proponer las convenientes modificaciones.

También se invitó a esta reunión, para que participaran como observadores, a los Estados Partes únicamente en los Convenios de Ginebra, así como a las organizaciones internacionales especializadas.

Esta reunión tuvo lugar, del 20 al 24 de agosto de 1990, en Ginebra.

### 3.a Cuestiones examinadas en la reunión de expertos técnicos

Las cuestiones que plantea actualmente el contenido del Anexo I y que, en opinión del CICR, debían ser examinadas durante la reunión de expertos técnicos por las Altas Partes contratantes, se expusieron en un cuadro adjunto al memorándum que acompañaba a la invitación del CICR.

---

<sup>8</sup> Véase, más arriba, Capítulo 1.

### 3.b Otras propuestas

Se solicitó también a las Altas Partes contratantes que comunicaran al CICR cualquier propuesta de modificación del texto del Anexo I que consideraran necesaria.

Esta solicitud fue dirigida, asimismo, a los Estados Partes únicamente en los Convenios de Ginebra que desearan participar a dicha reunión como observadores, así como a las organizaciones internacionales técnicas especializadas.

Varios Estados y organizaciones internacionales respondieron a esta solicitud y presentaron propuestas de modificación. Todas las propuestas de los Estados, de las organizaciones internacionales especializadas y del CICR fueron inscritas en el orden del día de la reunión.

### 3.c Reunión de expertos técnicos

Así, 110 expertos gubernamentales y observadores gubernamentales representantes de 60 Estados Partes en el Protocolo I, o únicamente en los Convenios de Ginebra, se reunieron, del 20 al 24 de agosto, para revisar el Reglamento relativo a la identificación y a las comunicaciones de unidades y medios de transporte sanitarios en tiempo de guerra.

Presidió la reunión, inaugurada por el presidente del CICR, señor Cornelio Sommaruga, el señor Yves Sandoz, director del CICR. Durante cinco días pudieron examinarse exhaustivamente las disposiciones del Anexo I y prepararse las modificaciones que los expertos juzgaron necesarias.

### 3.d Resultados

Las modificaciones propuestas por la reunión de expertos tienen como principal finalidad introducir en las disposiciones del Anexo I las normas aprobadas desde 1977 por las organizaciones internacionales especializadas.

Por otra parte, esas modificaciones tienen como objetivo esclarecer y actualizar algunos artículos del Anexo I. También se modificó ligeramente la estructura general de dicho texto, a fin de facilitar su comprensión.

El CICR redactó un detallado informe sobre los trabajos de la reunión, que se entregó a todos los participantes en la

reunión, así como a todos los Estados Partes en los Convenios de 1949 y en sus Protocolos adicionales<sup>9)</sup>.

De conformidad con el artículo 98, párrafo 2 del Protocolo I, este informe permitirá al CICR y a los Estados Partes en el mencionado Protocolo decidir si desean o no convocar una conferencia de las Altas Partes contratantes y de las Partes únicamente en los Convenios de Ginebra para revisar el Anexo I del Protocolo I, adicional a dichos Convenios. De no ser así, esta conferencia examinará las modificaciones propuestas por la reunión de expertos técnicos.

Por su parte, el Gobierno suizo, depositario de los Convenios de Ginebra y de sus Protocolos adicionales, ya está dispuesto a convocar, en el más breve plazo, la Conferencia Diplomática encargada de examinar las propuestas de modificación debatidas en la Reunión de expertos técnicos.

Por último, cabe señalar que los trabajos de esta reunión se llevaron a cabo en un clima de sana cooperación y que los debates se caracterizaron por un espíritu positivo y constructivo.

Se adjunta a este informe el texto del Anexo I, con las modificaciones propuestas en la Reunión de expertos técnicos (Anexo A).

#### 4. Trabajos en curso y acción futura

Los trabajos proseguirán, en colaboración con las organizaciones internacionales especializadas - UIT, OMI y OACI -, principalmente en los ámbitos siguientes:

- Obtención de códigos de radar específicos y exclusivos para las aeronaves sanitarias y los barcos hospitales.

---

<sup>9</sup> Véase Reunión de expertos técnicos con miras a una eventual revisión del Anexo I. Informe sobre los trabajos de la reunión, CICR, Ginebra, diciembre de 1990.

- Defensa de los logros en materia de telecomunicación, particularmente respecto de la Resolución 10 (UIT, CAMR Mob 79) por los Estados concernidos, a fin de permitir a las organizaciones de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja cumplir completamente y sin demora su misión humanitaria.
- Preparación de la próxima CAMR 92 de la UIT. Se tratará, llegado el caso, de impedir que se ponga en tela de juicio la atribución y la utilización de frecuencias HF para las radiocomunicaciones de las organizaciones de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja, en el sentido de la Resolución 10 (CAMR Mob 79).

Por otra parte, el CICR seguirá muy atentamente la aplicación de los trabajos relativos a una posible revisión del Anexo I del Protocolo I.

ANEXO A

TEXTO DEL ANEXO 1 AL PROTOCOLO I,  
CON LAS MODIFICACIONES  
PROPUESTAS EN LA REUNIÓN DE EXPERTOS TÉCNICOS  
(20-24 de agosto de 1990)

ANEXO I

REGLAMENTO RELATIVO A LA IDENTIFICACIÓN

Artículo 1 - Disposiciones generales

(Artículo nuevo)

1. En este Anexo, para las normas relativas a la identificación se tienen en cuenta las disposiciones pertinentes de los Convenios de Ginebra y del Protocolo; su finalidad es facilitar la identificación del personal, del material, de las unidades, de los medios de transporte y de las instalaciones protegidas en virtud de los Convenios de Ginebra y del Protocolo.
2. Esas normas no suponen, como tales, el derecho a la protección. Ese derecho se rige por los artículos pertinentes de los Convenios y del Protocolo.
3. Las autoridades competentes pueden, a reserva de las pertinentes disposiciones de los Convenios de Ginebra y del Protocolo, reglamentar, en tiempo de utilización, el despliegue y la iluminación de signos y de señales distintivos, así como la posibilidad de detectarlos.
4. Se invita a que las Altas Partes contratantes, en particular las Partes en conflicto, se concierten acerca de las señales, los medios o los sistemas suplementarios o diferentes que mejoren la posibilidad de identificación y que aprovechen plenamente la evolución tecnológica en este ámbito.

## CAPÍTULO I - TARJETAS DE IDENTIDAD

### Artículo 2 - Tarjeta de identidad del personal sanitario y religioso, civil y permanente

1. La tarjeta de identidad del personal sanitario y religioso, civil y permanente, a que se refiere el párrafo 3 del artículo 18 del Protocolo debería :
  - a) tener el signo distintivo y unas dimensiones que permitan llevarla en un bolsillo;
  - b) ser de un material tan duradero como sea posible;
  - c) estar redactada en el idioma nacional u oficial; además, si parece oportuno, en la lengua local de la región concernida;
  - d) mencionar el nombre, la fecha de nacimiento del titular (o, a falta de ella, su edad en la fecha de expedición) y el número de identidad, si lo tiene;
  - e) indicar en qué calidad tiene derecho el titular a la protección de los Convenios y del Protocolo;
  - f) llevar la fotografía del titular, así como su firma o la huella dactilar del pulgar, o ambas;
  - g) estar sellada y firmada por la autoridad competente;
  - h) indicar las fechas de expedición y de expiración de la tarjeta;
  - i) indicar, en la medida de lo posible, el grupo sanguíneo del titular en el reverso de la tarjeta.
  
2. La tarjeta de identidad será uniforme en todo el territorio de cada una de las Altas Partes contratantes y, en cuanto fuere posible, del mismo tipo para todas las Partes en conflicto. Las Partes en conflicto pueden inspirarse en el modelo que, en un solo idioma, aparece en la figura 1. Al comienzo de las hostilidades, las Partes en conflicto se comunicarán un ejemplar de la tarjeta de identidad que utilizan, si tal tarjeta difiere del modelo de la figura 1. La tarjeta de identidad se extenderá, si fuese posible, por duplicado, debiendo quedar uno de los ejemplares en poder de la autoridad que la expida, la cual debería mantener un control de las tarjetas expedidas.

3. En ninguna circunstancia se podrá privar de la tarjeta de identidad al personal sanitario y religioso, civil y permanente. En caso de pérdida de una tarjeta, el titular tendrá derecho a obtener un duplicado.

Artículo 3 - Tarjeta de identidad del personal sanitario y religioso, civil y temporal

1. La tarjeta de identidad para el personal sanitario y religioso, civil y temporal debería ser, en lo posible, similar a la prevista en el artículo 1 del presente Reglamento. Las Partes en conflicto pueden inspirarse en el modelo de la figura 1.
2. Cuando las circunstancias impidan expedir al personal sanitario y religioso, civil y temporal, tarjetas de identidad similares a la descrita en el artículo 1 del presente Reglamento, podrá proveerse a ese personal de un certificado firmado por la autoridad competente, en el que conste que la persona a la que se expide está adscrita a un servicio en calidad de personal temporal, indicando, si es posible, el tiempo que estará adscrita al servicio y el derecho del titular a ostentar el signo distintivo. Este certificado debe indicar el nombre y la fecha de nacimiento del titular (o a falta de esa fecha, su edad en la fecha de expedición del certificado), la función del titular y el número de identidad, si lo tiene. Llevará la firma del interesado o la huella dactilar del pulgar, o ambas.

ANVERSO DE LA TARJETA

REVERSO DE LA TARJETA

Fig. 1: Modelo de la tarjeta de identidad (formato: 74 mm x 105 mm).

	(espacio reservado para el nombre del país y la autoridad competente que expide esta tarjeta)	
<b>TARJETA DE IDENTIDAD</b>		
para el personal sanitario civil <b>PERMANENTE</b> religioso civil <b>TEMPORAL</b>		
Nombre . . . . .		
Fecha de nacimiento (o edad) . . . . .		
Nº de identidad (si existe) . . . . .		
El titular de esta tarjeta está protegido por los Convenios de Ginebra del 12 de agosto de 1949 y por el Protocolo adicional a los Convenios de Ginebra del 12 de agosto de 1949 relativo a la protección de las víctimas de los conflictos armados internacionales (Protocolo I) en su calidad de . . . . .		
Fecha de expedición . . . . .	Nº de la tarjeta . . . . .	
	Firma de la autoridad que expide la tarjeta	
Fecha de expiración . . . . .		

Estatura .....	Color de los ojos .....	Color del cabello .....
Otras señas particulares u observaciones: ..... ..... .....		
<b>FOTOGRAFÍA DEL TITULAR</b>		
Sello	Firma del titular, huella dactilar del pulgar o ambas cosas	

## CAPÍTULO II - SIGNO DISTINTIVO

### Artículo 4 - Forma

El signo distintivo (rojo sobre fondo blanco) será grande como las circunstancias lo justifiquen. Las Altas Partes contratantes pueden inspirarse para la forma de la cruz, la media luna y el león y sol\* en los modelos que aparecen en la figura 2.



*Fig. 2: Signos distintivos en color rojo sobre fondo blanco.*

\* Desde 1980, ningún Estado utiliza el emblema del león y del sol rojos.

### Artículo 5 - Uso

1. El signo distintivo se colocará, siempre que sea factible en banderas, sobre una superficie plana o de cualquier otra forma que se adapte a la configuración del terreno y que resulte visible desde todas las direcciones posibles y desde la mayor distancia posible, particularmente desde el aire.
2. De noche o cuando la visibilidad sea escasa, el signo distintivo podrá estar alumbrado o iluminado.
3. El signo distintivo puede ser de materiales que permitan su reconocimiento gracias a medios técnicos de detección. La parte roja debe estar pintada sobre una capa de apresto de color negro, a fin de facilitar su identificación, particularmente con medios infrarrojos.
4. El personal sanitario y religioso que desempeñe sus funciones en el campo de batalla, irá provisto, en la medida de lo posible, del signo distintivo en el tocado y vestimenta.

### CAPÍTULO III - SEÑALES DISTINTIVAS

#### Artículo 6 - Uso

1. Unidades y medios de transporte sanitarios pueden utilizar todas las señales distintivas mencionadas en este capítulo.
2. Dichas señales, a disposición exclusiva de las unidades y de los medios de transporte sanitarios, no deben ser utilizadas con otra finalidad, salvo si se trata de la señal luminosa (véase el párrafo 3, a continuación).
3. A falta de acuerdo especial entre las Partes en conflicto que reserve el uso de la luz azul con destellos para la identificación de los vehículos, buques y embarcaciones sanitarios, no estará prohibida su utilización por otros vehículos, buques o embarcaciones.
4. Las aeronaves sanitarias temporales que, bien por falta de tiempo o por razón de sus características, no puedan ser marcadas con el signo distintivo, podrán usar las señales distintivas autorizadas por este Capítulo.

#### Artículo 7 - Señal luminosa

1. Se establece como señal distintiva de las aeronaves sanitarias la señal luminosa consistente en una luz azul con destellos, como se define en el Manual técnico de aeronavegabilidad de la OACI, Doc. 9051. Ninguna otra aeronave utilizará esta señal. Las aeronaves que utilicen la luz azul con destellos deberán colocar esa señal luminosa de tal manera que resulte visible en todas las direcciones posibles.
2. De conformidad con las disposiciones del Capítulo XIV, párrafo 4, del Código Internacional de Señales de la OMI, las embarcaciones protegidas en virtud de los Convenios de Ginebra de 1949 y del Protocolo deben estar equipadas con una o varias luces azules con destellos visibles en todo el horizonte.
3. Los vehículos sanitarios deben estar equipados con una o varias luces azules con destellos visibles desde lo más lejos posible. Las Altas Partes contratantes, en particular las Partes en conflicto que utilicen luces de otros colores, deben notificarlo.

4. El color azul que se recomienda se obtiene cuando su cromatismo está dentro de los límites del diagrama cromático de la CIE, determinado por las siguientes ecuaciones:

límite de los verdes,	$y = 0.065 + 0.805 x$
límite de los blancos	$y = 0.400 - x$
límite de los púrpura	$x = 0.133 + 0.600 y$

La frecuencia de destellos que se recomienda para la luz azul es de 60 a 100 destellos por minuto.

#### Artículo 8 - Señal de radio

1. La señal de radio consiste en una señal de urgencia y en una señal distintiva, como se describen en el Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT (RR, artículos 40 y N 40).
2. El mensaje de radio, precedido de las señales de urgencia y de las señales distintivas que se mencionan en el párrafo 1, se transmitirá en inglés, a intervalos apropiados y en frecuencia o frecuencias determinadas al respecto en el Reglamento de Radiocomunicaciones, e incluye los elementos siguientes por lo que atañe a los transportes sanitarios:
  - a) indicativo de llamada u otros medios reconocidos de identificación;
  - b) posición;
  - c) número y tipo;
  - d) itinerario previsto;
  - e) duración del viaje y horas de salida y de llegada previstas, según los casos;
  - f) otros datos, tales como altitud de vuelo, radiofrecuencia de escucha, lenguajes convencionales, así como modos y códigos de los sistemas de radar secundario de vigilancia.
3. A fin de facilitar las comunicaciones que se mencionan en los párrafos 1 y 2, así como las de los artículos 22, 23, 25 a 30 y 31 del Protocolo, las Altas Partes contratantes, las Partes en conflicto o una de éstas, de común acuerdo o separadamente, pueden designar y publicar las frecuencias nacionales que, de conformidad con el cuadro de distribución de bandas de frecuencia que figura en el Reglamento de Radiocomunica-

ciones, anexo al Convenio Internacional de Telecomunicaciones, decidan usar para tales comunicaciones. Esas frecuencias se notificarán a la Unión Internacional de Telecomunicaciones de conformidad con el procedimiento que apruebe una Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones.

Artículo 9 - Identificación por medios electrónicos

1. Para identificar y seguir el curso de las aeronaves sanitarias podrá utilizarse el sistema de radar secundario de vigilancia (SSR), tal como se especifica en el Anexo 10 del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional, del 7 de diciembre de 1944, con sus modificaciones posteriores. El modo y código de SSR que hayan de reservarse para uso exclusivo de las aeronaves sanitarias serán establecidos por las Altas Partes contratantes, por las Partes en conflicto o por una de las Partes en conflicto, de común acuerdo o separadamente, en consonancia con los procedimientos que sean recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional.
2. Para identificar y localizar, los medios de transporte sanitarios protegidos pueden utilizar respondedores de radar normalizados aeronáuticos y/o respondedores SAR (search and rescue) marítimos.

Los transportes sanitarios protegidos deben poder ser identificados por otras embarcaciones o aeronaves provistas de radar de vigilancia (SSR) gracias al código emitido por un respondedor de radar, por ejemplo en modo 3/A, instalado en dichos transportes sanitarios.

El código emitido por el respondedor de radar del transporte sanitario debe ser atribuido por las autoridades competentes y notificado a las Partes en conflicto.

3. Los transportes sanitarios pueden ser identificados por los submarinos gracias a la emisión de apropiadas señales acústicas submarinas.

La señal acústica submarina debe constar del indicativo de llamada de la embarcación (o cualquier otro medio reconocido de identificación de los transportes sanitarios), precedido del grupo YYY emitido en código morse en una apropiada frecuencia acústica, por ejemplo 5kHz.

Las Partes en conflicto que deseen utilizar la señal de identificación acústica submarina arriba descrita deben indicarlo, lo más pronto posible, a las Partes concernidas y confirmar la frecuencia utilizada al notificar el empleo de sus barcos hospitales.

4. Las Partes en conflicto, por acuerdo especial, podrán establecer para uso entre ellas, un sistema electrónico similar para la identificación de vehículos sanitarios y de buques y embarcaciones sanitarios.

## CAPÍTULO IV - COMUNICACIONES

### Artículo 10 - Radiocomunicaciones

1. La señal de urgencia y la señal distintiva previstas en el artículo 8 podrán preceder a las correspondientes radiocomunicaciones de las unidades sanitarias y de los medios de transporte sanitarios para la aplicación de los procedimientos que se pongan en práctica de conformidad con los artículos 22, 23, 25 a 31 del Protocolo.
2. Los transportes sanitarios, a los que se refieren los artículos 40 (Sección II, nº 3209) y N 40 (Sección III, nº 3214), del Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT pueden también utilizar, para sus comunicaciones, los sistemas de comunicaciones por satélite, de conformidad con las disposiciones de los artículos 37, N 37 y 59 de dicho Reglamento para el servicio móvil por satélite.

### Artículo 11 - Uso de códigos internacionales

Las unidades sanitarias y los medios de transporte sanitarios podrán usar también los códigos y señales establecidos por la Unión Internacional de Telecomunicaciones, la Organización de Aviación Civil Internacional y la Organización Marítima Internacional. Esos códigos y señales serán usados de conformidad con las normas, prácticas y procedimientos establecidos por dichas organizaciones.

### Artículo 12 - Otros medios de comunicación

Cuando no sea posible establecer una comunicación bilateral por radio, podrán utilizarse las señales previstas en el Código Internacional de Señales adoptado por la Organización Marítima Internacional o en el Anexo correspondiente del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional, del 7 de diciembre de 1944, con las modificaciones que se introduzcan posteriormente.

Artículo 13 - Planes de vuelo

Los acuerdos y notificaciones relativos a los planes de vuelo a que se refiere el artículo 29 del Protocolo se formularán, en todo lo posible, de conformidad con los procedimientos establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 14 - Señales y procedimientos para la interceptación de aeronaves sanitarias

Si se utilizase una aeronave interceptadora para comprobar la identidad de una aeronave sanitaria en vuelo o para ordenar a ésta el aterrizaje de conformidad con los artículos 30 y 31 del Protocolo, tanto la aeronave sanitaria como la interceptadora deberían usar los procedimientos normalizados de interceptación visual y por radio prescritos en el Anexo 2 del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional, del 7 de diciembre de 1944, con sus modificaciones posteriores.

CAPÍTULO V - PROTECCIÓN CIVIL

Artículo 15 - Tarjeta de identidad

1. La tarjeta de identidad del personal de los servicios de protección civil prevista en el párrafo 3 del artículo 66 del Protocolo se rige por las normas pertinentes del artículo 1 de este Reglamento.
2. La tarjeta de identidad del personal de protección civil puede ajustarse al modelo que se indica en la figura 3.
3. Si el personal de protección civil está autorizado a llevar armas ligeras individuales, se debería hacer mención de ello en la tarjeta de identidad.

ANVERSO DE LA TARJETA

REVERSO DE LA TARJETA

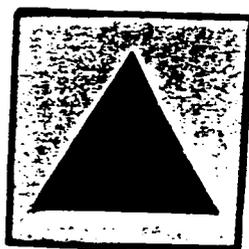
Fig. 3. Modelo de tarjeta de identidad del personal de protección civil (formato: 74 mm x 105 mm).

	(espacio reservado para el nombre del país y la autoridad competente que expide esta tarjeta)	
<b>TARJETA DE IDENTIDAD</b> del personal de protección civil		
Nombre .....		
Fecha de nacimiento (o edad) .....		
Nº de identidad (si existe) .....		
El titular de esta tarjeta está protegido por los Convenios de Ginebra del 12 de agosto de 1949 y por el Protocolo adicional a los Convenios de Ginebra del 12 de agosto de 1949 relativo a la protección de las víctimas de los conflictos armados internacionales (Protocolo I) en su calidad de . . .		
Fecha de expedición . . .	Nº de la tarjeta . . . . .	
Firma de la autoridad que expide la tarjeta		
Fecha de expiración .....		

Estatura	Color de los ojos	Color del cabello
Otras señas particulares u observaciones:		
Armas		
FOTOGRAFÍA DEL TITULAR		
Sello	Firma del titular, huella dactilar del pulgar o ambas cosas	

Artículo 16 - Signo distintivo internacional

1. El signo distintivo internacional de protección civil previsto en el párrafo 4 del artículo 66 del Protocolo será un triángulo equilátero azul sobre fondo naranja. En la figura 4, a continuación, aparece un modelo.



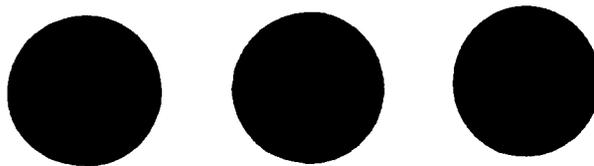
*Fig. 4: Triángulo azul sobre fondo naranja*

2. Se recomienda :
  - a) que si el triángulo azul se utiliza en una bandera, brazalete o dorsal, éstos constituyan su fondo naranja;
  - b) que uno de los ángulos del triángulo apunte hacia arriba, verticalmente;
  - c) que ninguno de los tres ángulos tenga contacto con el borde del fondo naranja.
3. El signo distintivo internacional será tan grande como las circunstancias lo justifiquen. Siempre que sea posible, el signo deberá colocarse sobre una superficie plana o en banderas visibles desde todas las direcciones posibles y desde la mayor distancia posible. Sin perjuicio de las instrucciones de la autoridad competente, el personal de protección civil deberá estar provisto, en la medida de lo posible, del signo distintivo en el tocado y vestimenta. De noche o cuando la visibilidad sea escasa, el signo podrá estar alumbrado o iluminado; puede también estar hecho con materiales que permitan su reconocimiento gracias a medios técnicos de detección.

CAPÍTULO VI - OBRAS E INSTALACIONES QUE CONTIENEN FUERZAS PELIGROSAS

Artículo 17 - Signo internacional especial

1. El signo internacional especial para las obras e instalaciones que contienen fuerzas peligrosas, previsto en el párrafo 7 del artículo 56 del Protocolo, consistirá en un grupo de tres círculos del mismo tamaño de color naranja vivo a lo largo de un mismo eje, debiendo ser la distancia entre los círculos equivalente a su radio, según indica la figura 5.
2. El signo será tan grande como las circunstancias lo justifiquen. Cuando se coloque sobre una superficie extensa, el signo podrá repetirse tantas veces como sea oportuno según las circunstancias. Siempre que sea posible, se colocará sobre una superficie plana o sobre banderas de manera que resulte visible desde todas las direcciones posibles y desde la mayor distancia posible.
3. Cuando el signo figure en una bandera, la distancia entre los límites exteriores del signo y los lados contiguos de la bandera será equivalente al radio de un círculo. La bandera será rectangular y su fondo blanco.
4. De noche o cuando la visibilidad sea escasa, el signo podrá estar alumbrado o iluminado. Puede estar hecho también con materiales que permitan su reconocimiento gracias a medios técnicos de detección.



*Fig. 5: Signo internacional especial para las obras e instalaciones que contienen fuerzas peligrosas.*

PROYECTO DE RESOLUCION  
PARA LA XXVI CONFERENCIA INTERNACIONAL  
DE LA CRUZ ROJA Y DE LA MEDIA LUNA ROJA

Identificación de los medios de transporte sanitarios

La XXVI Conferencia Internacional de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja,

*Reconociendo* la necesidad de desplegar continuos esfuerzos para adaptar a los avances técnicos los medios de identificación y de señalamiento del personal, de las unidades y de los medios de transporte sanitarios,

*Congratulándose* por las acciones emprendidas, tras la resolución III de la XXV Conferencia, por las Organizaciones Internacionales competentes: en particular la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT), la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI),

*Recordando*, especialmente, los principios enunciados en la II Convenio de Ginebra del 12 de agosto de 1949 para aliviar la suerte que corren los heridos, los enfermos y los náufragos de las fuerzas armadas en el mar y, particularmente, el artículo 43 de dicho convenio,

*Refiriéndose*, además, a las pertinentes disposiciones del Protocolo adicional I a los Convenios de Ginebra relativo a la protección debida a las unidades y a los medios de transporte sanitarios,

*Conociendo* las posibilidades que ofrecen los progresos técnicos de reforzar esta protección,

1. *Toma nota* del informe del CICR sobre los trabajos realizados en aplicación de la Resolución III de la XXV Conferencia,
2. *Solicita* que las organizaciones internacionales competentes prosigan los trabajos relativos a la identificación de los medios de transporte protegidos y que den a conocer lo más ampliamente posible las disposiciones relativas a estas cuestiones,

3. *Invita* a los Estados Partes en los Convenios de 1949 y en el Protocolo adicional I de 1977 a colaborar activamente en la revisión del Anexo I del Protocolo I y a apoyar las enmiendas propuestas por la reunión de expertos técnicos celebrada en agosto de 1990,
4. *Hace un llamamiento* a los participantes de la próxima Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones (CAMR 92) para que apoyen y desarrollen las disposiciones del Reglamento de Radiocomunicaciones que facilitan la acción eficaz de los componentes del Movimiento Internacional de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja.
5. *Solicita* al CICR que siga de cerca estas cuestiones y redacte el correspondiente informe para la XXVII Conferencia.