

Modifications dans le Règlement des Radiocommunications concernant les moyens de transport sanitaires et les moyens de transport neutres

par Ph. Eberlin

En 1979, la Conférence administrative mondiale des radiocommunications (CAMR 79), réunie à Genève par l'Union internationale des Télécommunications (UIT), a adopté 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 ». L'article 40 en entier a été reproduit dans la *Revue internationale de la Croix-Rouge* de juillet-août 1982; les travaux de la CAMR 79 ont été également mentionnés dans les livraisons de mars-avril 1980 et novembre-décembre 1982 de la Revue.

La CAMR 79 avait, d'autre part, examiné les besoins des navires et aéronefs d'Etats non parties à un conflit armé, c'est-à-dire des navires et aéronefs neutres, en matière d'identification par radio. Une Résolution N° 11 avait été adoptée sur ce sujet; elle figure dans l'actuel Règlement des radiocommunications. Cette Résolution invitait le Conseil d'Administration de l'UIT à prendre en considération l'inscription de cette question à l'ordre du jour de la prochaine conférence administrative mondiale des radiocommunications compétente.

Le texte de la Section II de l'article 40 et le texte de la Résolution N° 11, avec son Annexe, furent communiqués par l'UIT à l'Organisation Maritime internationale (OMI) et à l'Organisation de l'Aviation Civile internationale (OACI), pour qu'elles prennent les mesures appropriées.

C'est la Conférence administrative mondiale des radiocommunications pour les services mobiles, maritimes et aéronautiques, réunie à Genève, du 28 février au 18 mars 1983, par l'UIT, qui était compétente pour inscrire à son ordre du jour l'identification par radio des moyens

de transports sanitaires, aériens et maritimes, ainsi que la question faisant l'objet de la Résolution N° 11.

La CAMR MOB 83 a révisé plusieurs parties du Règlement des Radiocommunications dont elle a annulé, remplacé ou modifié certaines dispositions qui seront abrogées à la date d'entrée en vigueur des nouvelles dispositions, date fixée au 15 janvier 1985 à 0001 UTC (Temps Universel Coordonné).

A l'unanimité, la CAMR-MOB 1983 a adopté des améliorations pour la Section II de l'article 40, lequel est reproduit ci-après; les modifications y sont indiquées par MOD et les adjonctions par ADD.

Le paragraphe 3201 de l'article 40 a été complété en mentionnant des fréquences de détresse supplémentaires. Ces fréquences, qui pourraient également figurer au paragraphe 3224, sont soumises aux conditions particulières d'emploi définies à l'article 8 du Règlement des radiocommunications dans le Tableau d'attribution des bandes de fréquences.

On remarquera que le paragraphe 3209 de la Section II a été rédigé de façon à inclure les navires et aéronefs neutres qui portent assistance aux naufragés, en application de l'article 21 de la II^e Convention de Genève du 12 août 1949. Cette amélioration donne satisfaction à la demande de la Résolution VIII, par. 3, de la XXIV^e Conférence inter-nationale de la Croix-Rouge (Manille, 1981).

Il faut rappeler que les bateaux de sauvetage côtiers, c'est-à-dire les embarcations basées à terre où elles disposent d'installations côtières fixes, et qui peuvent intervenir au large, parfois jusqu'à 50 milles marins de leurs bases et plus, sont protégés au même titre que les navires-hôpitaux, par l'article 27 de la II^e Convention. Le sauvetage des naufragés est mentionné dans le Protocole I, à l'article 8, par. b, et les embarcations de sauvetage côtières à l'article 22; le Règlement relatif à l'identification, annexé au Protocole I, leur est applicable. Ces embarcations de sauvetage bénéficient donc des dispositions de la Section II de l'article 40 du Règlement des radiocommunications, pour se faire identifier par radio et par radar.

L'identification par radar des transports sanitaires en mer et par aéronefs a été spécifiée au paragraphe 3219, auquel ont été ajoutés les alinéas 3219 A et 3219 B.

La question des codes radar pour l'identification des aéronefs sanitaires et les travaux en cours à l'UIT pour les spécifications relatives aux répondeurs radar de bord normalisés pour les navires sont mentionnés dans la *Revue internationale de la Croix-Rouge*, livraisons de juillet-août et novembre-décembre 1982. La CAMR MOB 83 avait

inscrit à son ordre du jour la Recommandation N° 605 adoptée par la CAMR 1979, au sujet des répondeurs radar maritimes. Après examen, les dispositions de la Recommandation 605 sont restées inchangées et les études se poursuivent à l'UIT. Il sera donc possible de prendre en considération les besoins particuliers en matière d'identification par radar des navires protégés. C'est un facteur nouveau et important de leur sécurité; il faudra l'introduire dans le Protocole I, lors d'une des révisions périodiques prévues pour le Règlement relatif à l'identification.

La Résolution 11 et son Annexe, inscrite à l'ordre du jour de la CAMR-MOB 83, a été étudiée par un groupe de travail *ad hoc* et finalement a été remplacée par une nouvelle Résolution N° 18, reproduite ci-après.

La Résolution 18 reprend les dispositions qui figuraient dans l'Annexe à la Résolution 11 et mentionne l'identification par radar des navires et aéronefs neutres. Le paragraphe 5 stipule que l'utilisation du signal radio « Neutral » ne confère ni n'entraîne la reconnaissance de droits ou devoirs d'un Etat non partie à un conflit ou partie à un conflit, à l'exception des droits ou devoirs qui pourraient être reconnus par accord mutuel entre les parties au conflit et un Etat non partie à ce conflit. La Résolution 18 encourage les parties à un conflit à conclure de tels accords.

Il n'a pas été possible d'inclure le texte de la Résolution 18 dans un des articles du Règlement des radiocommunications, mais cette Résolution fait partie de ce Règlement et, dans le contexte actuel, elle donne tout de même une possibilité d'utilisation de la radio et du radar pour l'identification des navires et aéronefs neutres. Cette possibilité intéresse la Croix-Rouge internationale et le CICR en particulier, vu le grand nombre d'aéronefs et de navires neutres utilisés dans les conflits armés pour l'acheminement des secours et l'évacuation de personnes civiles ou militaires.

Les dispositions de la Résolution 18 constituent une innovation importante pour la navigation maritime neutre en période de guerre sur mer, en instituant une procédure permanente internationale pour l'identification et la localisation par radio, puis par radar, lorsque les répondeurs radar normalisés seront mis en service. Dès 1944, pendant la seconde guerre mondiale, les autorités navales alliées prescrivaient aux navires neutres d'émettre un signal par radio sous forme d'un message de position, toutes les quatre heures en Méditerranée et une fois par jour dans l'Atlantique. A la fin des hostilités, cette procédure fut supprimée.

Lors du conflit aéronaval du sud de l'Atlantique en 1982, des transferts de prisonniers de guerre ont été effectués par accord entre

les belligérants au moyen de navires marchands non armés. Ces transferts ne sont pas exempts de risques, comme cela a été constaté au cours de la seconde guerre mondiale (affaire du « Laconia »). Dans les guerres maritimes des XVII^e et XVIII^e siècles, des accords « cartels » passés entre les belligérants permettaient à des navires parlementaires ou « navires cartels » de naviguer entre les ports ennemis pour effectuer des transports et des échanges de prisonniers de guerre, notamment des équipages de navires capturés. Ces navires cartels hissaient le pavillon blanc au mât de misaine. L'usage voulait que le pavillon de l'ennemi soit hissé au même mât. Ces moyens d'identification ne seraient pas suffisants pour les navires cartels utilisés dans des conflits aéronavals de notre époque; il y aurait avantage à utiliser une procédure par radio et radar, similaire à celle de la Résolution 18, en employant, par exemple, en radiotéléphonie le mot « cartel ». A ce sujet, des accords entre belligérants sont indispensables pour identifier les navires et assurer la sécurité des transports de prisonniers de guerre par mer.

Philippe Eberlin

Conseiller technique du CICR

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 radiotélégraphie, 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.
- MOD (2) Le signal d'urgence et le message qui le suit sont transmis
3201 sur une ou plusieurs des fréquences internationales de détresse
Mob-83 500 kHz, 2 182 kHz, 156,8 MHz, sur les fréquences de détresse supplémentaires 4 125 kHz et 6 215,5 kHz, sur la fréquence aéronautique d'urgence 121,5 MHz, sur la fréquence 243 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 que précède 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

- MOD § 7. L'expression « transports sanitaires », définie dans les
 3209 Conventions de Genève de 1949 et les Protocoles additionnels,
 Mob-83 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 ou d'Etats neutres et d'autres Etats non parties à un conflit armé, lorsque ces navires, ces embarcations et ces aéronefs portent secours aux blessés, aux malades et aux naufragés.

- 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 MEDICAL 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 I du présent article s'appliquent, s'il y a lieu, à l'utilisation des signaux d'urgence par des transports sanitaires.
- ADD § 11A. L'identification et la localisation des transports sanitaires en
3219A mer peuvent être effectuées au moyen des répondeurs radar mari-
Mob-83 normalisés.
- ADD § 11B. L'identification et la localisation des transports sanitaires
3219B par aéronef peuvent être effectuées au moyen du système de radar
Mob-83 secondaire de surveillance (SSR), tel qu'il est spécifié à l'annexe 10
de la Convention relative à l'aviation civile internationale.
- 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.

Section III. Signal et messages de sécurité

- 3221 § 13. (1) En radiotélégraphie, le signal de sécurité consiste en trois répétitions du groupe TTT. Les lettres de chaque groupe et les groupes successifs sont nettement séparés les uns des autres. Le signal de sécurité est transmis avant l'appel.
- 3222 (2) En radiotéléphonie, le signal de sécurité consiste en trois répétitions du mot SÉCURITÉ prononcé distinctement comme en français. Il est transmis avant l'appel.
- 3223 § 14. (1) Le signal de sécurité annonce que la station va transmettre un avis important aux navigateurs ou un avertissement météorologique important.
- 3224 (2) Le signal de sécurité et l'appel 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.
- 3225 (3) Il convient que le message de sécurité qui suit l'appel soit transmis sur une fréquence de travail; une indication appropriée doit être donnée à cet effet à la fin de l'appel.
- 3226 (4) Dans le service mobile maritime, les messages de sécurité sont, en règle générale, adressés à toutes les stations. Ils peuvent cependant, dans certains cas, être adressés à une station déterminée.
- 3227 § 15. (1) A l'exception de messages transmis à heure fixe, le signal de sécurité, lorsqu'il est employé dans le service mobile maritime, doit être transmis vers la fin de la première période de silence qui se présente (voir le numéro 3038 pour la radiotélégraphie et le numéro 3052 pour la radiotéléphonie); le message est transmis immédiatement après la période de silence.
- 3228 (2) Dans les cas prévus aux numéros 3328, 3331 et 3335, le signal de sécurité et le message qui le suit doivent être transmis dans le plus bref délai possible, mais ils doivent être répétés à la fin de la première période de silence suivante.
- 3229 § 16. Toutes les stations qui perçoivent le signal de sécurité doivent écouter le message de sécurité jusqu'à ce qu'elles aient acquis la certitude que ce message ne les concerne pas. Elles ne doivent faire aucune émission susceptible de brouiller le message.

RÉSOLUTION N° 18 (Mob-83)

relative à la procédure d'identification et d'annonce de la position des navires et des aéronefs des Etats non parties à un conflit armé

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications pour les services mobiles (Genève, 1983),

considérant

- a) qu'au voisinage du lieu d'un conflit armé, les navires et aéronefs courent des risques considérables;
- b) que, pour sauvegarder les vies humaines et les biens, il est souhaitable, dans ces circonstances, que les navires et aéronefs des Etats non parties à un conflit armé puissent s'identifier et annoncer leur position;
- c) que les radiocommunications offrent à ces navires et aéronefs un moyen rapide de s'identifier et de donner des renseignements sur leur position, avant de pénétrer dans des zones de conflit armé et pendant qu'ils traversent ces zones;
- d) qu'il est jugé souhaitable de prévoir un signal supplémentaire et une procédure à appliquer conformément à la pratique habituelle, dans la zone de conflit armé, par des navires et aéronefs des Etats se déclarant eux-mêmes comme non parties au conflit armé;

décide

1. que les fréquences énumérées au numéro 3201 du Règlement des radiocommunications peuvent être utilisées par des navires et aéronefs des Etats non parties à un conflit armé pour s'identifier et établir des communications. L'émission comprendra, selon le cas, les signaux d'urgence ou de sécurité décrits à l'article 40 suivis de l'adjonction du seul groupe « NNN » en radiotélégraphie et de l'adjonction du seul mot « NEUTRAL » prononcé comme en français, en radiotéléphonie. Dès que possible, la communication doit être transférée sur une fréquence de travail appropriée;
2. que l'utilisation de ce signal selon les indications données au paragraphe ci-dessus signifie que le message qui suit concerne un navire ou un aéronef d'un Etat non partie à un conflit armé. Le message doit contenir au moins les données suivantes:
 - a) l'indicatif d'appel ou tout autre moyen reconnu d'identification de ce navire ou de cet aéronef;
 - b) la position de ce navire ou de cet aéronef;
 - c) le nombre et le type de navires ou d'aéronefs;
 - d) l'itinéraire prévu;

- e) la durée estimée du déplacement et les heures de départ et d'arrivée prévues, selon le cas;
- f) toute autre information, telle que altitude de vol, fréquences radioélectriques veillées, langues utilisées, modes et codes des systèmes de radar secondaires de surveillance;

3. que les dispositions des sections I et III de l'article 40 s'appliquent, s'il y a lieu, à l'utilisation des signaux d'urgence et de sécurité par ce navire ou cet aéronef;

4. que l'identification et la localisation des navires d'un Etat non partie à un conflit armé peuvent être effectuées au moyen de répondeurs radar maritimes normalisés appropriés. L'identification et la localisation des aéronefs d'un Etat non partie à un conflit armé peuvent être effectuées au moyen du système de radar secondaire de surveillance (SSR), conformément à des procédures recommandées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI);

5. que l'utilisation des signaux décrits ci-dessus ne confère ni n'entraîne la reconnaissance de droits ou devoirs d'un Etat non partie à un conflit armé ou partie au conflit, à l'exception des droits ou devoirs qui pourraient être reconnus par accord mutuel, entre les parties au conflit et un Etat non partie à ce conflit;

6. d'encourager les parties à un conflit à conclure de tels accords;

prie le secrétaire général

de communiquer la présente Résolution à l'Organisation maritime internationale (OMI) et à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) afin qu'elles prennent les mesures jugées appropriées;

demande au Comité consultatif international des radiocommunications (CCIR)

de recommander un signal approprié dans le système d'appel sélectif numérique pour utilisation dans le service mobile maritime et de donner les autres renseignements appropriés qui pourront être nécessaires.