

### **Modificaciones en el Reglamento de Radiocomunicaciones relativo a los medios de transporte sanitarios y a los medios de transporte neutrales**

por Ph. Eberlin

En 1979, la Conferencia Administrativa de Radiocomunicaciones (CAMR 79), convocada en Ginebra por la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT), aprobó, en el artículo 40 « Transmisiones de urgencia y de seguridad, y transportes sanitarios » del Reglamento de Radiocomunicaciones, una nueva Sección II, titulada « Transportes sanitarios ». El artículo 40 se reproduce textualmente en la *Revista Internacional de la Cruz Roja*, número de julio y agosto 1982; los trabajos de la CAMR 79 también se mencionan en los números de marzo - abril 1980 y noviembre-diciembre 1982 de la Revista.

La CAMR 79 examinó, por otra parte, las necesidades de los barcos y de las aeronaves de los Estados no Partes en un conflicto armado, es decir, de los barcos y de las aeronaves neutrales, en materia de identificación por radio. Una Resolución Núm 11 fue aprobada sobre ese tema; figura en el actual Reglamento de Radiocomunicaciones. En dicha Resolución se invita al Consejo de Administración de la UIT a considerar la inscripción de ese tema en el orden del día de la próxima competente Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones.

Los textos de la Sección II del artículo 40 y el texto de la Resolución Núm. 11, con su anexo, fueron comunicados por la UIT a la Organización Marítima Internacional (OMI) y a la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), para que adopten las apropiadas medidas.

La Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones para los servicios móviles, marítimos y aeronáuticos, reunida, del 28 de febrero al 18 de marzo de 1983, por la UIT, en Ginebra, tenía competencia para incluir en su orden del día la identificación por radio de los medios de transporte sanitarios, aéreos y marítimos, así como la cuestión tratada en la Resolución Núm. 11.

La CAMR-MOB 1983 examinó varias partes del Reglamento de Radiocomunicaciones, del cual anuló, reemplazó y modificó ciertas disposiciones que serán abrogadas cuando entren en vigor las nuevas disposiciones; se fijó como fecha, el 15 de enero de 1985, a las 00,01 UTC (Tiempo Universal Coordinado).

La CAMR-MOB 1983 aprobó, por unanimidad, ciertas mejoras para la Sección II del artículo 40, que se reproduce a continuación; se indican las modificaciones con MOD y los añadidos con ADD.

El párrafo 3201 del artículo 40 se completa con la mención de las frecuencias de socorro adicionales. Estas frecuencias, que podrían figurar también en el párrafo 3224, están sometidas a las condiciones particulares de empleo definidas en el artículo 8 del Reglamento de Radiocomunicaciones en el Cuadro de atribución de las bandas de frecuencias.

Se observará que el párrafo 3209 de la Sección II fue redactado para incluir a los barcos y a las aeronaves neutrales que prestan asistencia a los naufragos, de conformidad con el artículo 21 del II Convenio de Ginebra del 12 de agosto de 1949. Con esta mejora se satisface la solicitud que figura en la Resolución VIII, párr. 3 de la XXIV Conferencia Internacional de la Cruz Roja (Manila, 1981).

Cabe recordar que los barcos costeros de salvamento, es decir, las embarcaciones con base en tierra que disponen de instalaciones costeras fijas y que pueden intervenir mar adentro, a veces hasta a 50 millas marinas de su base o más, están protegidas igual que los buques-hospitales, en virtud del artículo 27 del II Convenio. El salvamento de los naufragos se menciona en el Protocolo I, artículo 8, párr. b, y las embarcaciones costeras de salvamento en el artículo 22; se les aplica el Reglamento relativo a la identificación, que figura en anexo al Protocolo I. Esas embarcaciones de salvamento se benefician, por consiguiente, de las disposiciones de la Sección II del artículo 40 del Reglamento de Radiocomunicaciones para hacerse identificar por radio o por radar.

La identificación por radar de los transportes sanitarios en mar y de las aeronaves se estipula en el párrafo 3219, al que se han añadido los apartados 3219A y 3219B.

La cuestión de los códigos de radar para la identificación de las aeronaves sanitarias y los trabajos en curso en la UIT para las especificaciones relativas a los respondedores de radar de a bordo, normalizadas para los barcos, se mencionan en los números de julio-agosto y noviembre-diciembre 1982 de la *Revista Internacional de la Cruz Roja*.

La CAMR-MOB 83 había inscrito en su orden del día la Recomendación Núm. 605, aprobada por la CAMR 1979, relativa a los respondedores de radar marítimos. Tras su examen, las disposiciones de la Reco-

mendación 605 permanecieron sin cambios, y continúan los estudios en la UIT. Será, por lo tanto, posible tener en cuenta las necesidades especiales en materia de identificación por radar de las embarcaciones protegidas. Se trata de un nuevo e importante factor para su seguridad; habrá que incorporarlo en el Protocolo I cuando se efectúe una de las periódicas revisiones previstas para el Reglamento relativo a la identificación.

La Resolución II y su Anexo, que figuraba en el orden del día de la CAMR MOB 83, ha sido estudiada por un grupo de trabajo *ad hoc*, y fue remplazada finalmente por una nueva Resolución Núm. 18 que a continuación se transcribe.

En la Resolución 18 se repiten las disposiciones que figuraban en el Anexo de la Resolución II y se menciona la identificación por radar, de los barcos y aeronaves neutrales. En el párrafo 5, se estipula que la utilización de la señal de radio «Neutral» no confiere ni supone el reconocimiento de derechos o deberes de un Estado que no es Parte en un conflicto o que es Parte en un conflicto, excepto los derechos o deberes que pudieran ser reconocidos por mutuo acuerdo entre las Partes en conflicto y un Estado no Parte en ese conflicto. En la Resolución 18, se alienta a las Partes en conflicto para que concierten tales acuerdos.

No fue posible incluir el texto de la Resolución 18 en uno de los artículos del Reglamento de Radiocomunicaciones; pero dicha Resolución forma parte de ese Reglamento y, en las actuales circunstancias, da, no obstante, una posibilidad de utilizar la radio y el radar para la identificación de los barcos y de las aeronaves neutrales. Esta posibilidad interesa a la Cruz Roja Internacional y al CICR en particular, en vista del gran número de aeronaves y de embarcaciones neutrales utilizadas en los conflictos armados para el transporte de los socorros y para la evacuación de personas civiles o militares.

Las disposiciones de la Resolución 18 son una importante innovación para la navegación marítima neutral en período de guerra en el mar, ya que se instituye en las mismas un procedimiento permanente internacional para la identificación y la localización por radio y, más tarde, por radar, cuando los respondedores de radar normalizados estén en servicio. Ya en 1944, durante la Segunda Guerra Mundial, las autoridades navales aliadas prescribían a las embarcaciones neutrales emitir una señal por radio, en forma de mensaje de posición, cada cuatro horas en el Mediterráneo y una vez al día en el Atlántico. Finalizadas las hostilidades, se suprimió este procedimiento.

En 1982, durante el conflicto aeronaval del Atlántico Sur, se efectuaron traslados de prisioneros de guerra por acuerdo entre los beligerantes,

mediante barcos mercantes no armados. Esos traslados no dejan de ser peligrosos, como se comprobó durante la Segunda Guerra Mundial (caso « Laconia »). En las guerras marítimas de los siglos XVII y XVIII, acuerdos « carteles » concertados entre los beligerantes permitían que barcos parlamentarios o « barcos carteles » navegaran entre los puertos enemigos para efectuar transportes y canjes de prisioneros de guerra, especialmente tripulaciones de barcos capturados. Esos barcos carteles izaban el pabellón blanco en el mástil de mesana.

Se solía izar el pabellón del enemigo en el mismo mástil. Esos medios de identificación no serían suficientes para barcos carteles utilizados en los conflictos aeronavales de nuestra época; sería conveniente utilizar un procedimiento por radio y por radar, similar al que se menciona en la Resolución 18, empleando, por ejemplo, en radiotelefonía la palabra « cartel ». A este respecto, son indispensables acuerdos entre beligerantes para identificar a los barcos y garantizar la seguridad de los transportes de prisioneros de guerra por vía marítima.

**Philippe Eberlin**

*Asesor técnico del CICR*

---

## Cita del Reglamento de Radiocomunicaciones

### ARTÍCULO 40

#### Transmisiones de urgencia y seguridad, y transportes sanitarios

##### Sección I. Señal y mensajes de urgencia

- 3196 § 1. (1) En radiotelegrafía, la señal de urgencia consistirá en la transmisión del grupo XXX, repetido tres veces, con intervalos adecuados entre las letras de cada grupo y entre los grupos sucesivos. Se transmitirá antes de la llamada.
- 3197 (2) En radiotelefonía, la señal de urgencia consistirá en la transmisión del grupo de palabras PAN PAN, repetido tres veces, y pronunciada, cada palabra del grupo, como la palabra francesa « panne » (en español « pan »). La señal de urgencia se transmitirá antes de la llamada.
- 3198 § 2. (1) La señal de urgencia sólo podrá transmitirse por orden del capitán o de la persona responsable del barco, de la aeronave o de cualquier vehículo portador de la estación móvil o de la estación móvil terrena del servicio móvil marítimo por satélite.
- 3199 (2) Las estaciones terrestres o las estaciones terrenas del servicio móvil marítimo por satélite situadas en puntos fijos determinados no podrán transmitir la señal de urgencia sin el consentimiento de la autoridad responsable.
- 3200 § 3. (1) La señal de urgencia indica que la estación que llama tiene que transmitir un mensaje muy urgente relativo a la seguridad de un barco, de una aeronave, de cualquier otro vehículo o de una persona.
- MOD (2) La señal de urgencia y el mensaje que la siga se transmitirán  
3201 en una o más de las frecuencias internacionales de socorro 500 kHz,  
Mob-83 2 182 kHz, 156,8 MHz, las frecuencias de socorro suplementarias  
4 125 kHz y 6 215,5 kHz, la frecuencia aeronáutica de emergencia

121,5 MHz, la frecuencia de 243 MHz, o en cualquier otra frecuencia que pueda utilizarse en caso de peligro.

3202 (3) Sin embargo, en el servicio móvil marítimo, el mensaje se transmitirá en una frecuencia de trabajo cuando:

- a) se trate de un mensaje largo o de un consejo médico; o
- b) en las zonas de tráfico intenso, se trate de la repetición de un mensaje transmitido de acuerdo con las disposiciones del número 3201.

A estos efectos, al final de la llamada se dará una indicación apropiada.

3203 (4) La señal de urgencia tendrá prioridad sobre todas las demás comunicaciones, con excepción de las de socorro. Todas las estaciones que la oigan cuidarán de no producir interferencia en la transmisión del mensaje que siga a la señal de urgencia.

3204 (5) En el servicio móvil marítimo, los mensajes de urgencia podrán dirigirse a todas las estaciones, o a una estación determinada.

3205 § 4. Por regla general, los mensajes precedidos de la señal de urgencia se redactarán en lenguaje claro.

3206 § 5. (1) Las estaciones móviles que oigan la señal de urgencia deberán permanecer a la escucha, por lo menos durante tres minutos. Transcurrido este período sin haber oído ningún mensaje de urgencia, deberá, de ser ello posible, notificarse a una estación terrestre la recepción de la señal de urgencia, hecho lo cual podrá reanudarse el trabajo normal.

3207 (2) Sin embargo, las estaciones terrestres y móviles que estén comunicando en frecuencias distintas de las utilizadas para la transmisión de la señal de urgencia y de la llamada que la sigue, podrán continuar su trabajo normal sin interrupción, a no ser que se trate de un mensaje « a todas las estaciones » (CQ).

3208 § 6. Cuando la señal de urgencia haya precedido a la transmisión de un mensaje « a todas las estaciones » (CQ), pidiendo, a las estaciones que lo recibieran, la adopción de medidas, la estación responsable de la transmisión deberá anularla tan pronto como sepa que las medidas no son ya necesarias. Este mensaje de anulación deberá dirigirse también « a todas las estaciones » (CQ).

## Sección II. Transportes sanitarios

MOD § 7. Los términos « transportes sanitarios », según aparecen definidos en los Convenios de Ginebra de 1949 y en los Protocolos adicionales, se refieren a cualquier medio de transporte por tierra, agua o aire, militar o civil, permanente o temporal, destinado exclusivamente

al transporte sanitario y controlado por una autoridad competente de una parte en un conflicto o de los Estados neutrales y de otros Estados que no sean partes en un conflicto armado, cuando esos barcos, embarcaciones y aeronaves asistan a heridos, enfermos y náufragos.

- 3210 § 8. Con el propósito de anunciar e identificar los transportes sanitarios protegidos por los Convenios antes citados, la transmisión completa de las señales de urgencia descritas en los números 3196 y 3197 va seguida de la adición del grupo único YYY en radiotelegrafía y de la adición de la palabra única ME-DI-CAL, pronunciada como la palabra francesa « médica », en radiotelefonía.
- 3211 § 9. Los transportes sanitarios pueden utilizar las frecuencias especificadas en el número 3201 para la autoidentificación y el establecimiento de comunicaciones. Tan pronto como sea realizable, las comunicaciones serán transferidas a una frecuencia de trabajo adecuada.
- 3212 § 10. El uso de las señales descritas en 3210 indica que el mensaje que sigue se refiere a un transporte sanitario protegido. El mensaje proporcionará los siguientes datos:
- 3213 a) la señal de llamada u otro medio reconocido de identificación del transporte sanitario;
- 3214 b) la posición del transporte sanitario;
- 3215 c) el número y el tipo de los transportes sanitarios;
- 3216 d) la ruta prevista;
- 3217 e) la duración estimada del recorrido y la hora prevista de salida y de llegada según el caso;
- 3218 f) cualquier otra información, como altura del vuelo, frecuencias radioeléctricas de escucha, lenguajes utilizados, así como modos y códigos del radar secundario de vigilancia.
- 3219 § 11. Las disposiciones de la sección I del presente artículo se aplicarán, cuando corresponda, a la utilización de la señal de urgencia por los transportes sanitarios.
- ADD § 11A. La identificación y la localización de los transportes sanitarios en el mar podrán efectuarse mediante los respondedores de  
3219A radar marítimo normalizados que sean apropiados.  
Mob-83
- ADD § 11B. La identificación y la localización de los transportes sanitarios por aeronaves podrán efectuarse utilizando el sistema de radar  
3219B secundario de vigilancia especificado en el anexo 10 al Convenio de  
Mob-83 Aviación Civil Internacional.

- 3220 § 12. La utilización de radiocomunicaciones para anunciar e identificar los transportes sanitarios es optativa; sin embargo, si se emplean, se aplicarán las disposiciones del presente Reglamento y especialmente de la presente sección y de los artículos 37 y 38.

### **Sección III. Señal y mensajes de seguridad**

- 3221 § 13. (1) En radiotelegrafía, la señal de seguridad consistirá en transmitir tres veces seguidas el grupo TTT, separando bien las letras de cada grupo y los grupos sucesivos. La señal de seguridad se transmitirá antes de la llamada.
- 3222 (2) En radiotelefonía, la señal de seguridad consiste en la palabra SÉCURITÉ, pronunciada en francés (en español «sequirité»), y repetida tres veces. Se transmitirá antes de la llamada.
- 3223 § 14. (1) La señal de seguridad anuncia que la estación va a transmitir un mensaje que contiene un aviso importante a los navegantes o un aviso meteorológico importante.
- 3224 (2) La señal de seguridad y la llamada se transmitirán en una o más de las frecuencias internacionales de socorro 500 kHz, 2 182 kHz, 156,8 MHz o en cualquier otra frecuencia que pueda utilizarse en caso de peligro.
- 3225 (3) Se procurará que el mensaje de seguridad que sigue a la llamada se transmita en una frecuencia de trabajo; a este fin, se hará la indicación apropiada al final de la llamada.
- 3226 (4) Por regla general, en el servicio móvil marítimo, los mensajes de seguridad se dirigirán a todas las estaciones, pero en ciertos casos podrán dirigirse a una estación determinada.
- 3227 § 15. (1) Con excepción de los mensajes transmitidos a hora fija, la señal de seguridad, cuando se utilice en el servicio móvil marítimo, deberá transmitirse hacia el fin del primer período de silencio que se presente (véase el número 3038 para la radiotelegrafía y el número 3052 para la radiotelefonía); la transmisión del mensaje se efectuará inmediatamente después del período de silencio.
- 3228 (2) En los casos a que se refieren los números 3328, 3331 y 3335, la señal de seguridad y el mensaje que le siga deberán ser transmitidos lo antes posible, pero se repetirá su transmisión al final del primer período de silencio siguiente.



- 3229 § 16. Las estaciones que oigan la señal de seguridad deberán escuchar el mensaje de seguridad, hasta que tengan la certidumbre de que no les concierne. Se abstendrán de efectuar toda transmisión que pueda perturbar la del mensaje.

## RESOLUCIÓN N.º 18 (Mob-83)

### **relativa al procedimiento que ha de utilizarse para identificar y anunciar la posición de los barcos y aeronaves de Estados que no sean partes en un conflicto armado**

La Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones para los servicios móviles (Ginebra, 1983),

#### *considerando*

- a) que los barcos y aeronaves que se hallan en las cercanías de la zona donde tiene lugar un conflicto armado están expuestos a un peligro considerable;
- b) que, para la seguridad de la vida y de la propiedad, es deseable que los barcos y aeronaves de los Estados que no sean partes en un conflicto armado puedan identificarse a sí mismos y anunciar su posición en tales circunstancias;
- c) que las radiocomunicaciones ofrecen a dichos barcos y aeronaves un medio rápido de autoidentificación y de proporcionar información de su posición antes de que entren en zonas de conflicto armado y durante su paso por las mismas;
- d) que se estima conveniente establecer una señal y un procedimiento suplementarios para uso, de acuerdo con las prácticas corrientes, en la zona de un conflicto armado por los barcos y aeronaves de los Estados que no se consideren a sí mismos como partes en ese conflicto,

#### *resuelve*

1. que las frecuencias especificadas en el número 3201 del Reglamento de Radiocomunicaciones podrán ser utilizadas por los barcos y aeronaves de los Estados que no sean partes en un conflicto armado para la autoidentificación y el establecimiento de comunicaciones. La transmisión consistirá en las señales de urgencia o de seguridad, conforme proceda, descritas en el artículo 40, seguidas de un grupo único « NNN » en radiotelegrafía y de la palabra única « NEUTRAL » pronunciada como en francés « neutral » en radiotelefonía. Tan pronto como sea posible, las comunicaciones se transferirán a una frecuencia de trabajo apropiada:

2. que el uso de la señal descrita en el punto anterior indicará que el mensaje que sigue concierne a un barco o a una aeronave de un Estado que no es parte en un conflicto armado. El mensaje contendrá por lo menos los siguientes datos:

- a) distintivo de llamada u otro medio reconocido de identificación de dicho barco o aeronave;
- b) posición de dicho barco o aeronave;
- c) número y tipo de dichos barcos o aeronaves;
- d) ruta que se desea seguir;
- e) tiempo estimado en ruta y hora de salida y de llegada, según proceda;
- f) cualquier otra información, como por ejemplo, altitud de vuelo, frecuencias radioeléctricas de escucha, idiomas, modos y códigos de sistemas de radares secundarios de vigilancia;

3. que las disposiciones de las Secciones I y III del artículo 40 se apliquen, según proceda, a la utilización de las señales de urgencia y de seguridad, respectivamente, por los barcos o las aeronaves en cuestión;

4. que la identificación y la determinación de la posición de los barcos de un Estado que no sea parte en un conflicto armado podrán efectuarse por medio de respondedores marítimos de radar normalizados del tipo apropiado. La identificación y la determinación de la posición de las aeronaves de un Estado que no sea parte en un conflicto armado podrán efectuarse mediante un sistema de radar secundario de vigilancia de acuerdo con los procedimientos que ha de recomendar la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI);

5. que la utilización de las señales descritas más arriba no conferirá ni implicará el reconocimiento de ningún derecho u obligación a ningún Estado que sea parte, o no, en un conflicto armado, con excepción del reconocimiento que se establezca de común acuerdo entre las partes en el conflicto y un Estado ajeno a él;

6. instar a las partes en un conflicto a que concierten acuerdos de esta naturaleza,

*pide al Secretario General*

que comunique el contenido de esta Resolución a la Organización Marítima Internacional (OMI) y a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) a fin de que adopten cuantas medidas consideren apropiadas,

*invita al Comité Consultivo Internacional de Radiocomunicaciones (CCIR)*

que recomiende una señal apropiada en el sistema de llamada selectiva digital para uso en el servicio móvil marítimo y la información adicional que sea necesaria.