

**MANUEL
POUR L'UTILISATION
DES MOYENS TECHNIQUES
DE SIGNALISATION ET
D'IDENTIFICATION**

COMITE INTERNATIONAL DE LA CROIX-ROUGE

**MANUEL
POUR L'UTILISATION
DES MOYENS TECHNIQUES
DE SIGNALISATION ET
D'IDENTIFICATION**

DES NAVIRES HÔPITAUX, DES BATEAUX DE SAUVETAGE
BASÉS SUR LA CÔTE ET AUTRES EMBARCATIONS
PROTÉGÉS ET DES AÉRONEFS SANITAIRES

COMITE INTERNATIONAL DE LA CROIX-ROUGE

ISBN 2-88145-021-0
© Comité international de la Croix-Rouge
Genève, 1990
Seconde édition, Genève, 1995

AVANT-PROPOS

L'évolution technologique a profondément modifié les moyens et les méthodes de la guerre moderne au point que l'utilisation du seul emblème de la croix rouge, ou du croissant rouge, comme signe distinctif des moyens de transport protégés selon les Conventions de Genève est devenu nettement insuffisant.

L'article 43 de la II^e Convention de Genève pour l'amélioration du sort des blessés, des malades et des naufragés des forces armées sur mer du 12 août 1949, donne la possibilité aux Parties au conflit d'aboutir à des accords en vue d'utiliser les méthodes les plus modernes se trouvant à leur disposition, pour faciliter l'identification des navires et embarcations protégés. L'Annexe I au Protocole I de 1977, additionnel aux Conventions de Genève de 1949 (également intitulée «Règlement relatif à l'identification»), contient quant à elle des dispositions sur l'utilisation de moyens techniques pour l'identification des moyens de transport protégés.

En réalisant ce manuel, notre intention était de réunir, sous un format pratique et d'accès facile, des extraits pertinents des Traités internationaux relatifs à l'identification des moyens de transport protégés en période de conflits armés internationaux.

L'ouvrage se divise en trois parties. La première comprend une liste des abréviations et des Traités cités; la deuxième contient les dispositions relatives à l'identification et à la signalisation des transports, maritimes ou aériens, protégés en période de conflits armés internationaux, avec références aux instruments juridiques internationaux concernés. La troisième partie réunit, sous forme d'annexes, les extraits pertinents de ces mêmes documents.

Il est bon de préciser qu'il ne s'agit pas d'un ouvrage de droit mais d'un manuel à l'intention des commandants de forces ou d'unités navales et aériennes, ainsi qu'à ceux d'unités et de moyens de transport protégés au sens des Conventions de Genève du 12 août

1949 et de leurs Protocoles additionnels. Ce manuel devrait leur permettre, dans une situation critique survenant lors d'un conflit international, de prendre rapidement les décisions qui s'imposent afin d'assurer la protection que les Conventions de Genève de 1949 et leurs Protocoles additionnels garantissent aux navires-hôpitaux et autres moyens de transport sanitaires.

En préparant cet ouvrage nous nous sommes efforcés d'être aussi complets et clairs que possible. Nous accueillerons cependant avec intérêt et gratitude toute remarque ou suggestion propre à améliorer ce manuel et dont nous ne manquerions pas de tenir compte lors d'une prochaine édition.

Un certain nombre d'Organisations internationales, telles que l'Organisation maritime internationale (OMI), l'Union internationale des télécommunications (UIT), l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'International Lifeboat Federation (ILF) nous ont aidé de leurs conseils dans la réalisation de ce manuel, nous tenons à les en remercier très sincèrement.

Il est malheureusement impossible de remercier comme il conviendrait tous ceux qui nous ont aidé, en particulier plusieurs experts qui, à titre personnel, ont accepté de nous faire bénéficier de leur expérience et de leurs conseils. Nous leur exprimons ici nos sentiments de sincère gratitude. Enfin nous tenons à remercier tout spécialement M. Philippe Eberlin, ancien conseiller technique du CICR, pour la part qu'il a prise à la préparation de ce document.

NB: L'emblème de la croix rouge et celui du croissant rouge ont la même valeur juridique. Pour des raisons de simplification seul le terme de «croix rouge» est utilisé dans le texte de ce manuel.

Cet ouvrage a été préparé par Gérald C. Cauderay, Conseiller technique du CICR, avec l'assistance, pour la partie relevant du DIH, de M. Antoine Bouvier, Juriste. Tous deux sont membres de la Division juridique du CICR.

TABLE DES MATIERES

Préface à la deuxième édition	7
Liste des abréviations	9
Liste des Traités cités	11
Introduction	13
1. Signe distinctif, visibilité dans l'infrarouge. Illumination . .	17
2. Utilisation des moyens techniques de signalisation et d'identification: Radio, Radar, acoustique sous-marine	21
2.1 Utilisation des radiocommunications pour la signalisation et l'identification des navires-hôpitaux, des bateaux de sauvetage et des aéronefs sanitaires	21
2.2 Radiocommunications et identification automatique des navires-hôpitaux et des bateaux de sauvetage Communications par satellites	22
2.3 Identification par radar des navires-hôpitaux et des bateaux de sauvetage	22
2.4 Identification par radar des aéronefs sanitaires et des hélicoptères des navires-hôpitaux. Identification de ces aéronefs sanitaires par les navires de guerre	23
2.5 Identification acoustique sous-marine des navires-hôpitaux	23
3. Signaux lumineux des navires-hôpitaux, des bateaux de sauvetage et des aéronefs sanitaires	25
4. Notification de plans de vol d'hélicoptères sanitaires à partir de navires-hôpitaux	28

5. Notification des navires-hôpitaux et des bateaux de sauvetage	28
6. Identification, signalisation et notification des bateaux de sauvetage, de leur personnel et de leurs installations fixes	29
7. Opérations de recherches et de sauvetage (SAR = Search and Rescue). Conclusion d'accords locaux en vue d'opérations SAR . . .	29
8. Identification des navires civils d'une partie au conflit et de navires neutres lorsque ces navires portent secours aux blessés, malades et aux naufragés	30
9. Signalisation et identification des engins de sauvetage – de navires et d'aéronefs notamment – occupés par des naufragés demandant assistance	30
10. Signalisation et identification des navires transportant exclusivement du matériel sanitaire	31
11. Identification des navires et des aéronefs affrétés par le CICR	32
12. Zone maritime neutralisée temporaire à l'usage exclusif des navires-hôpitaux et des bateaux de sauvetage	34
13. Sécurité des navires-hôpitaux et des bateaux protégés par les Conventions de Genève de 1949	34
14. Index des termes cités dans le manuel	35
15. Annexes	37

PRÉFACE A LA DEUXIÈME ÉDITION

Cette deuxième édition du *«Manuel pour l'utilisation des moyens techniques de signalisation et d'identification»*, a été rendue nécessaire par l'entrée en vigueur de la version amendée de l'Annexe I au Protocole I, additionnel aux Conventions de Genève de 1949.

En 1989, se référant aux dispositions de l'article 98 du Protocole I de 1977 additionnel aux Conventions de Genève de 1949, et après consultation des Hautes Parties contractantes au dit Protocole, le CICR a convoqué une Réunion d'experts techniques en vue de réviser l'Annexe I (Règlement relatif à l'identification) de ce Protocole.

A l'issue de la réunion d'experts techniques, qui s'est tenue à Genève en août 1990, un certain nombre d'amendements ont été proposés par les experts. Conformément aux dispositions de l'article 98 du Protocole I, le CICR a demandé à la Confédération suisse, Etat dépositaire des Conventions de Genève et de leurs Protocoles additionnels, d'entamer la procédure prévue pour inviter les Etats parties à adopter les amendements proposés. Ces amendements avaient essentiellement pour objet d'intégrer à l'Annexe I du Protocole I des dispositions techniques déjà adoptées par les organisations internationales compétentes.

Pour des raisons d'efficacité, et tenant compte du fait que ces amendements reflètent les points de vue d'un grand nombre d'experts provenant de nombreux pays, le dépositaire a proposé qu'en lieu et place d'une conférence diplomatique, ils soient adoptés au moyen d'une procédure écrite. Après consultation des Etats parties au Protocole I cette proposition de procédure a été acceptée. Ces mêmes Etats ont alors été priés de déclarer s'ils acceptaient ou s'ils rejetaient les amendements à l'Annexe I du Protocole additionnel I proposés par les experts techniques en 1990.

En date du 21 octobre 1992, la Confédération suisse a informé le CICR de ce que, sur les vingt-deux Etats parties au Protocole I qui

avaient répondu, dix-neuf s'étaient prononcés en faveur des amendements proposés. Seules la Suède, la Jordanie et la Hongrie avaient exprimé quelques réserves.

Du moment que plus des deux tiers des Hautes Parties contractantes qui avaient répondu (*article 98, paragraphe 3*) s'étaient prononcées pour l'adoption des amendements, ces derniers devaient être considérés comme acceptés à l'expiration d'une période d'un an à compter de la communication officielle faites aux Etats parties par la Confédération suisse, c'est-à-dire à partir du 30 novembre 1992, sauf si, au cours de cette période, une déclaration de non-acceptation de l'amendement devait être communiquée au dépositaire par le tiers au moins de toutes les Parties au Protocole I (*article 98, paragraphe 4*).

Ce délai d'un an est arrivé à échéance le 30 novembre 1993, et aucune nouvelle déclaration de non-acceptation de l'amendement n'ayant été communiquée au dépositaire au cours de cette période, les amendements proposés par les experts sont ainsi acceptés et sont entrés en vigueur le 1^{er} mars 1994 pour toutes les Parties au Protocole, à l'exception de celles qui ont fait des réserves ou une déclaration de non-acceptation. Il s'agit de la Suède, qui a rejeté la formulation des articles 7 et 8 (anciens articles 6 et 7) et de la Jordanie qui souhaite maintenir l'alinéa 1 c) de l'article 2 dans sa forme originale (ancien article 1). Entre-temps, la Hongrie a retiré sa réserve.

Enfin, en ce qui concerne les Etats qui deviendraient Parties au Protocole I après le 1^{er} mars 1994, ils deviennent Parties au Protocole I avec son Annexe I amendée, sauf s'ils expriment une intention contraire.

L'éditeur a profité de cette deuxième édition pour y apporter un certain nombre d'améliorations et corrections qui lui avaient été recommandées ou signalées par certains lecteurs. Il s'agit principalement de l'introduction d'un index permettant de retrouver facilement, dans le texte proprement dit du manuel (pages 17 à 34), les sujets d'un intérêt particulier. Il a également été possible de faire figurer dans les annexes des extraits pertinents de deux recommandations du Bureau des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications (ITU-R 493.6 et 825) qui permettent l'identification spécifique, au moyen de répondeurs radio automatiques, des transports sanitaires protégés.

Enfin, dans ce nouveau manuel, toute référence à l'Annexe I au Protocole I concerne la version amendée de celle-ci, dont un extrait des articles pertinents figure à l'annexe 2 de ce manuel. Néanmoins, afin de tenir compte de l'option laissée aux Etats qui sont devenus Parties au Protocole I après le 1^{er} mars 1994, nous avons jugé utile d'y faire figurer également ceux de l'ancienne version, que l'on trouvera à l'annexe 2 b).

LISTE DES ABREVIATIONS

BR	Bureau des radiocommunications de l'UIT (anct. CCIR)
CAMR (Mob)	Conférence administrative mondiale des radiocommunications (Services mobiles)
CCIR	Comité consultatif international des radiocommunications de l'UIT (remplacé par le Bureau des radiocommunications)
CEI	Commission électrotechnique internationale
CICR	Comité international de la Croix-Rouge
CIE	Commission internationale de l'éclairage
CNES	Centre National d'Etudes Spatiales
COSPAS/SARSAT	Cosmos Spacecraft/Search and Rescue Satellite Aided Tracking
ELT	(Emergency Locator Transmitter): Emetteur de localisation de détresse
EPIRB	(Emergency Position Indicator Radio Beacon): Radiobalise de localisation de sinistre
IFRB	(International Frequency Registration Board): Comité international d'enregistrement des fréquences (fait maintenant partie du Bureau des radiocommunications de l'UIT)
ILF	International Lifeboat Federation (Nouvelle appellation de l'International Lifeboat Conference, ILC, depuis juin 1987).

INMARSAT	(INternational MARitime SATellite Organization): Organisation internationale de télécommunications maritimes par satellites
ISO	(International Standardization Organisation): Organisation internationale de normalisation
MID	(Maritime Identification Digits): Chiffres d'identification maritime
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
OHI	Organisation hydrographique internationale
OMI	Organisation maritime internationale
RR	Règlement des radiocommunications de l'UIT.
SAR	(Search And Rescue): Recherche et sauvetage
SMDSM	Système mondial de détresse et de sécurité en mer
SOLAS	(Safety Of Life At Sea): Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer
SSR	(Secondary Surveillance Radar): Radar secondaire de surveillance
UIT:	Union internationale des télécommunications
WWNWS	(World Wide Navigation Warning Service): Système mondial d'avertissements de navigation

LISTE DES TRAITÉS CITÉS

- CAASM Conventions pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage, d'assistance et de sauvetage maritimes, signées à Bruxelles le 23 septembre 1910.
- G I I^{re} Convention de Genève pour l'amélioration du sort des blessés et des malades dans les forces armées en campagne du 12 août 1949.
- G II II^e Convention de Genève pour l'amélioration du sort des blessés, des malades et des naufragés des forces armées sur mer du 12 août 1949.
- G P I Protocole I de 1977, additionnel aux Conventions de Genève de 1949 et son Annexe I.
- SAR Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes, Hambourg 1979 (OMI).
- COLREG Convention sur le Règlement international pour prévenir les abordages en mer, 1972 (OMI, Londres).
- SOLAS Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (OMI, Londres 1974).
- COMM Convention internationale des télécommunications, Nairobi 1982, (UIT, Genève).
- CIVAV Convention relative à l'aviation civile internationale, Chicago 1944, (OACI, Montréal).

INTRODUCTION

Le présent Manuel s'adresse en particulier aux commandants des forces navales et aériennes ainsi qu'à ceux d'unités et de moyens de transport protégés au sens des Conventions de Genève du 12 août 1949 et de leurs Protocoles additionnels du 8 juin 1977.

Il s'appuie très largement sur les règlements des organisations internationales spécialisées telles que l'Organisation maritime internationale (OMI), l'Union internationale des télécommunications (UIT) et l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), réglementations qui garderont toute leur valeur en période de conflit armé.

Dans les conflits armés modernes, en particulier lorsque des opérations navales, aéro-navales et amphibies sont engagées, la signalisation et l'identification uniquement visuelles ne protègent pas suffisamment les unités et les moyens de transport sanitaires; des moyens techniques complémentaires de signalisation et d'identification sont nécessaires: radio, radar, acoustique sous-marine, signal lumineux.

Un certain nombre de traités internationaux régissent les conflits armés en général mais peu d'entre eux couvrent le domaine de la guerre sur mer et plus rares encore sont ceux qui traitent des problèmes spécifiques de la signalisation et de l'identification des transports sanitaires.

Les Conventions de La Haye de 1907 abordent ce problème, mais de façon insuffisante compte tenu des moyens techniques mis en œuvre dans la guerre moderne. Plus récents, les Conventions de Genève et, plus particulièrement la **II^e Convention de Genève pour l'amélioration du sort des blessés, des malades et des naufragés des forces armées sur mer du 12 août 1949** ainsi que le **Protocole I, additionnel aux Conventions de Genève de 1949** et spécialement son **Annexe I** comblent, au moins partiellement, cette lacune.

Le but de ce manuel est donc de faciliter l'utilisation, en période de conflit armé, des moyens techniques de signalisation,

d'identification et de communication, notamment pour les besoins mentionnés dans la II^e Convention de Genève du 12 août 1949 (G II) qui lie 185 Etats, aux articles suivants:

- Article 6 Accords spéciaux – par exemple en vue de l'établissement d'une zone neutralisée temporaire en mer.
- Article 12 Protection, traitement et soins.
- Article 18 Recherches des victimes d'un combat, conclusion d'accords locaux.
- Article 21 Appel aux navires neutres.
- Article 22 Notification et protection des navires-hôpitaux militaires.
- Article 23 Protection des établissements sanitaires côtiers.
- Article 24 Navires-hôpitaux des sociétés de secours et des particuliers.
 - I D'une partie au conflit.
- Article 25 II De pays neutres.
- Article 27 Embarcations de sauvetage côtières.
- Article 38 Navires affrétés pour le transport de matériel sanitaire; signalisation, identification et accord sur l'emploi de ces navires.
- Article 39 Aéronefs sanitaires, accords pour les vols et leurs moyens d'identification, autres que visuels.
- Article 40 Survol des pays neutres par des aéronefs sanitaires – territoires terrestres et maritimes
Blessés débarqués – notamment à partir de navires-hôpitaux (notification et accords).
- Article 43 Signalisation des navires-hôpitaux et embarcations; accords pour l'utilisation des méthodes les plus modernes pour faciliter leur identification.

Ces articles figurent en annexe à ce manuel (**annexe 1**).

Il convient de rappeler que la II^e Convention de Genève et le Protocole I, additionnel à ladite Convention, s'appliquent en cas de guerre déclarée ou de tout autre conflit armé international.

Les signes distinctifs ne pourront être utilisés, en temps de paix comme en temps de guerre que conformément à l'art. 44 de la II^e Convention de Genève du 12 août 1949 (**annexe 1**).

Même pour les Etats qui ne sont pas formellement liés par le Protocole I, il est recommandé d'utiliser les moyens de signalisation

et d'identification décrits dans l'**Annexe I au Protocole I** additionnel aux Conventions de Genève de 1949, plus particulièrement ceux mentionnés ci-dessous. Voir les extraits de l'Annexe I reproduits à la fin du Manuel (**annexe 2**).

Protocole I Annexe I

- Article 1** **Dispositions générales (Nouvel article)**
- Chapitre III** **Signaux distinctifs**
- Article 6** **Utilisation**
- Article 7** **Signal lumineux.**
- Article 8** **Signal radio.**
- Article 9** **Identification par moyens électroniques.**

Chapitre IV **Communications**

- Article 10** **Radiocommunications.**
- Article 11** **Utilisation des codes internationaux.**
- Article 12** **Autres moyens de communication.**
- Article 13** **Plans de vol.**
- Article 14** **Signaux et procédures pour l'interception des aéronefs sanitaires.**

Si l'utilisation des moyens techniques de signalisation et d'identification est vivement conseillée, car ils permettent une meilleure visibilité et donc une meilleure protection, ils ne sont pas pour autant une condition de la protection. L'expression «transports sanitaires» couvre les aéronefs sanitaires, les navires-hôpitaux, les bateaux de sauvetage et les bateaux protégés par la II^e Convention de Genève et le Protocole additionnel I.

L'expression «bateaux de sauvetage» désigne les bateaux de sauvetage ayant leur base sur la côte, protégés par l'article 27 de la II^e Convention¹.

¹ Les bateaux de sauvetage des navires ne sont protégés par la II^e Convention que lorsqu'ils sont utilisés pour le transport des blessés, malades ou naufragés.

Les moyens techniques énumérés dans le présent Manuel sont donc **des moyens complémentaires, à utiliser avec la signalisation visuelle par le signe distinctif. Ce sont:**

- **le feu bleu scintillant**
- **les radiocommunications**
- **le radar**
- **l'identification acoustique sous-marine.**

Pour chacun de ces moyens techniques, le présent Manuel donne la référence correspondante dans les codes ou règlements internationaux en vigueur, dont les prescriptions peuvent être observées en période de conflit armé comme en temps de paix. D'autre part, diverses prescriptions internationales relatives aux opérations de recherches et de sauvetage (SAR) en temps de paix sont citées à titre d'exemples, afin de faciliter la conclusion rapide des accords nécessaires entre les Parties au conflit, lorsque celles-ci veulent effectuer des opérations de recherches et sauvetage en période de conflit armé.

Le Manuel indique également les procédures internationales à suivre pour mettre en œuvre les dispositions des articles 6, 18, 38, 39, 40, 43 de la II^e Convention.

En outre, l'identification du signe distinctif dans l'infrarouge est mentionnée, ainsi qu'un aspect de la défense passive des navires-hôpitaux et des bateaux protégés.

*NB: Les documents de référence annexés à ce manuel sont désignés: «**annexe n°...**», alors que les annexes aux Traités, Conventions ou Règlements internationaux le sont par le mot «**Annexe N°...**», précédé ou suivi par le titre du Document en question.*

1. **Signe distinctif, visibilité dans l'infrarouge – Illumination**

Réf.:

G II, art. 43 (**annexe 1**)

Signe distinctif des services et du personnel sanitaires et religieux ainsi que des organismes internationaux de la Croix-Rouge (**annexe 8**);

Chapitre XIV, par. 1 du Code international des signaux publié par l'OMI (**annexe 4**).

1.1 L'un ou l'autre des signes distinctifs ci-dessous peut être utilisé pour signaler qu'un navire est protégé à titre de transport sanitaire en vertu de l'article 43 de la II^e Convention de Genève de 1949 (fig. 1).

NB: Rappelons que les navires affrétés pour le transport de matériel sanitaire, selon l'art. 38 de G II, sont également protégés, sans pour autant être formellement autorisés à arborer le signe distinctif. Ils devraient donc pouvoir se faire identifier.

Les conditions de leur voyage qui doivent être signalées à la Puissance adverse et acceptées par elle, devraient prévoir l'utilisation des mêmes moyens d'identification que ceux définis pour les navires-hôpitaux.

1.2 Le signe distinctif, qui sera apposé sur les côtés, à l'arrière, à l'avant et sur le pont du navire, doit être peint en rouge foncé sur un fond blanc.

Les dimensions du signe distinctif doivent être aussi grandes que possible.

Sur les côtés du navire, le signe distinctif doit s'étendre de la flottaison jusqu'à la partie supérieure de la coque du navire.

Les signes distinctifs situés sur l'arrière et l'avant du navire doivent, si cela se révèle nécessaire, être peints sur une structure en bois de manière que les navires se trouvant à l'avant ou à l'arrière puissent les voir sans difficulté (fig. 2).

Le signe distinctif situé sur le pont doit être aussi dégagé que possible du matériel du navire afin de pouvoir être aperçu sans difficulté par les aéronefs.

Pour que le contraste foncé-clair permette de l'identifier lors de l'utilisation d'un film ou d'instruments à infrarouge, le signe distinctif rouge peut être peint sur une couche d'apprêt de couleur noire, ou en utilisant des rubans thermiques rouges, auto-collants, qui permettent de rendre visible le signe distinctif lors de l'observation au moyen de caméras à imagerie thermique.

Les signes distinctifs peuvent également être en matériaux qui les rendent reconnaissables par des moyens de détection techniques.

NB: D'autres moyens procurent également le contraste dans l'infrarouge: pigments noirs dans le rouge, sable foncé dans la peinture rouge, bande de couleur noire entourant le contour du signe sous la peinture rouge, matériaux autocollants réfectorisés, hachures réfectorisées rouges.

Pour améliorer l'identification de nuit et par visibilité réduite (art. 43, al. 4, G II), les signes distinctifs des navires-hôpitaux, des bateaux de sauvetage et des bateaux protégés par la II^e Convention de Genève **doivent être illuminés ou éclairés** (fig. 3).

De nuit et par visibilité réduite, **tous les feux** situés sur le pont et sur les côtés **doivent être allumés** pour signaler que le navire se livre à des opérations sanitaires.



Fig. 1 Signes distinctifs.



Fig. 2 Navire-hôpital avec signes distinctifs et feux bleus.
NB: Le feu bleu scintillant est additionnel aux feux de navigation réglementaires



Fig. 3 Navire-hôpital.

2. Utilisation des moyens techniques de signalisation et d'identification: radio, radar, acoustique sous-marine.

2.1 Utilisation des radiocommunications pour la signalisation et l'identification des navires-hôpitaux, des bateaux de sauvetage et des aéronefs sanitaires.

Réf.:

Règlement des radiocommunications de l'UIT (RR), Chapitres IX et N IX, articles 37 à 42 et N37 à N42 (**annexe 3a**);

Articles 8 et 9 de l'Annexe I au Protocole I additionnel aux Conventions de Genève du 12 août 1949 (**annexe 2a**).

Avec le consentement des autorités nationales compétentes les dispositions pertinentes du RR seront appliquées en période de conflit armé comme en temps de paix par les Parties au conflit et les neutres.

Le **signal radio** consiste en un message radiotéléphonique ou radiotélégraphique, en code morse ou en impression directe à bande étroite, précédé d'une transmission complète des signaux d'urgence (RR n° 3196 et 3197) suivie du seul groupe YYY en radiotélégraphie Morse ou du mot MEDICAL en impression directe à bande étroite et prononcé comme en français en radiotéléphonie.

Le signal distinctif suivra immédiatement le signal d'urgence, XXX en radiotélégraphie Morse ou PAN PAN en impression directe à bande étroite et prononcé comme le mot français «panne» en radiotéléphonie. Le signal d'urgence est répété trois fois. Le message est émis en anglais à intervalles appropriés sur une ou plusieurs des fréquences prévues à cet effet.

Le signal distinctif est exclusivement réservé aux unités et moyens de transport sanitaires.

Le **message radio**, précédé des signaux distinctifs d'urgence et de priorité, doit contenir les éléments suivants:

- a) l'indicatif d'appel ou tout autre moyen reconnu d'identification du transport sanitaire;
- b) la position du transport sanitaire;
- c) le nombre et le type des transports sanitaires;
- 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 l'altitude de vol, les fréquences radioélectriques de veille, langues utilisées, modes et codes des systèmes de radar secondaires de surveillance.

De même, les aéronefs sanitaires appliqueront les dispositions prévues par l'OACI pour les Télécommunications aéronautiques: Annexe 10, Volume II, Chapitre 5, par. 5.3.3., Communications d'urgence en radiotéléphonie; par. 5.3.3.4., Mesures que doit prendre un aéronef servant de transport sanitaire (**annexe 5**).

2.2 Radiocommunications et identification automatique des navires-hôpitaux et des bateaux de sauvetage. Communications par satellites.

Réf.:

Règlement des radiocommunications de l'UIT, articles 40, N40 et 59 (**annexes 3a et 3 b**);

Recommandations du Bureau des radiocommunications de l'UIT - Rec ITU-R M.493.6 et Rec 825 (**annexes 3d et 3e**).

Les radiocommunications, aux fins d'annonces et d'identification ainsi que pour les communications prévues pour les moyens de transport sanitaires précités, par exemple pour la conclusion d'accords spéciaux, sont régies par le Règlement des radiocommunications de l'UIT.

Dans le service mobile maritime, lorsqu'ils utilisent les systèmes d'appel sélectifs numériques et/ou le système de répondeurs utilisant ce même système, les navires-hôpitaux et les transports sanitaires protégés peuvent se faire identifier comme tels en introduisant le code correspondant prévu à cet effet.

Les transports sanitaires utilisant les **radiocommunications par satellites** doivent le faire conformément aux dispositions de l'article 59, section II du RR ainsi qu'à celles de l'article 34 de la II^e Convention de Genève concernant les radiocommunications des navires-hôpitaux, qui interdit l'utilisation de codes secrets pour leurs émissions.

2.3 Identification par radar des navires-hôpitaux et des bateaux de sauvetage.

Réf.:

Chapitre XIV, par. 5 du Code international des signaux de l'OMI (**annexe 4**); Art. 40, Section II et Art. N40, Section III du Règlement des radiocommunications de l'UIT (**annexe 3a**).

Les transports sanitaires devraient pouvoir être identifiés par les autres navires dotés de radar de surveillance (SSR) grâce au code

émis par un répondeur radar², par exemple en mode 3/A, installé à bord desdits transports.

Le code émis par le répondeur radar du transport sanitaire devrait être attribué par les autorités compétentes et notifié aux parties au conflit.

2.4 Identification par radar des aéronefs sanitaires et des hélicoptères des navires-hôpitaux. Identification de ces aéronefs sanitaires par les navires de guerre.

Réf.:

OACI, Annexe 10, Volume II - Télécommunications aéronautiques, Chapitre 5, par. 5.3.3.4, alinéa f (**annexe 5**);

Article 9 de l'Annexe I au Protocole additionnel aux Conventions de Genève du 12 août 1949 (**annexe 2a**).

L'identification par radar des aéronefs sanitaires, y compris les hélicoptères sanitaires des navires-hôpitaux, pourra s'effectuer avec l'assentiment de l'autorité nationale compétente.

Les codes d'identification radar de ces aéronefs sanitaires seront attribués, pour la durée du conflit, par les Centres de contrôle aéronautiques régionaux existants (Air Traffic Control, ATC), ou, à défaut, par accord entre les Parties. Dès que possible, les Parties au conflit s'informeront mutuellement des codes de radar secondaire qu'elles auront attribués à leurs aéronefs sanitaires, pour leur usage exclusif.

2.5 Identification acoustique sous-marine des navires-hôpitaux.

Réf.:

Chapitre XIV, par. 6 du Code international des signaux de l'OMI (**annexe 4**)

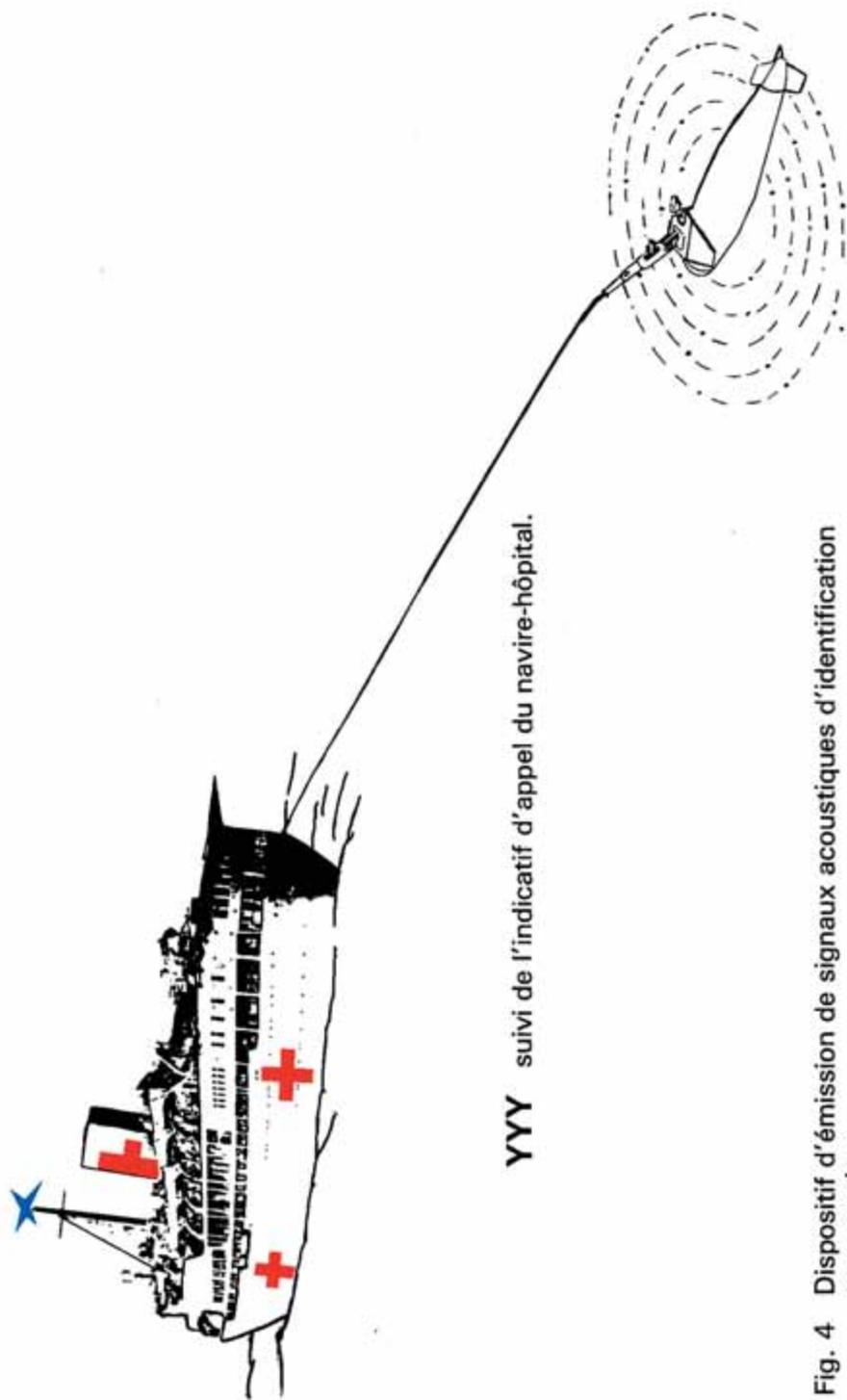
Les transports sanitaires peuvent être identifiés par les sous-marins grâce à l'émission de signaux acoustiques sous-marins appropriés (fig. 4).

Le signal acoustique sous-marin doit être constitué par l'indicatif d'appel du navire précédé du groupe YYY émis en code Morse sur une fréquence acoustique appropriée, par exemple 5kHz.

Les Parties au conflit et les Etats neutres qui veulent utiliser le signal d'identification acoustique sous-marin décrit ci-dessus l'indiqueront dès que possible aux Parties concernées et confirmeront la fréquence acoustique utilisée au plus tard en notifiant l'emploi de leurs navires-hôpitaux.

Tout autre système d'identification connu, à disposition des belligérants et des neutres et utilisable par leurs navires, peut-être utilisé.

² Il incombe aux Etats concernés de fournir le matériel nécessaire.



YYY suivi de l'indicatif d'appel du navire-hôpital.

Fig. 4 Dispositif d'émission de signaux acoustiques d'identification sous-marine.

NB: Le feu bleu scintillant est additionnel aux feux de navigation réglementaires

3. Signaux lumineux des navires-hôpitaux, des bateaux de sauvetage et des aéronefs sanitaires.

Réf.:

Code international des signaux de l'OMI, Chapitre XIV, para. 4 (**annexe 4**);
Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer;

OACI, Manuel de navigabilité, Doc. 9051, 3^e partie, section 7, chapitre 1, paragraphe 4 (**annexe 6**);

Article 7 de l'Annexe I au Protocole additionnel aux Conventions de Genève du 12 août 1949 (**annexe 2a**).

Les **navires-hôpitaux** et **bateaux de sauvetage** se livrant à des opérations sanitaires doivent montrer un ou plusieurs feux bleus à éclats visibles sur tout l'horizon (fig. 2 et 5). La couleur bleue de ces feux s'obtient de la manière prescrite à l'article 7 de l'Annexe I (**annexe 2a**).

La distance de visibilité des feux bleus doit être aussi élevée que possible et ne pas être inférieure à la distance de 3 milles marins (Annexe I, Section 8, au Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer).

Les feux bleus doivent être placés à une hauteur au-dessus de la coque qui soit la plus élevée possible et être disposés de manière qu'un feu au moins soit visible de toutes les directions et ne doivent pas gêner les autres feux de navigation.

Note: Nonobstant la Règle 1 (e) et la Section 2 (f) (i) de l'Annexe 1 au Règlement de 1972 pour prévenir les abordages en mer, la Règle 20 (b) devra, dans la mesure du possible, être respectée. Les feux bleus scintillants devraient être installés à une distance suffisante au-dessus des feux de tête de mâât, afin que leur visibilité et leur caractère distinctif n'en soit pas altéré.

La fréquence des éclats du feu bleu scintillant doit être comprise entre 60 et 100 éclats par minute.

Le signal lumineux, consistant en un ou plusieurs feux bleus à éclats, est également prévu à l'usage des aéronefs sanitaires pour signaler leur identité. **Aucun autre aéronef ne peut utiliser ce signal.** La fréquence recommandée des éclats lumineux bleus est de 60 à 100 éclats par minute (fig. 6).

NB: Dans la mesure du possible, les feux du type «strobelight» – stroboscopiques, à décharge électrique dans un gaz – ne devraient pas être utilisés car – vus de loin et sous certaines conditions – leurs éclats peuvent avoir une certaine ressemblance avec l'effet optique du tir d'une arme.

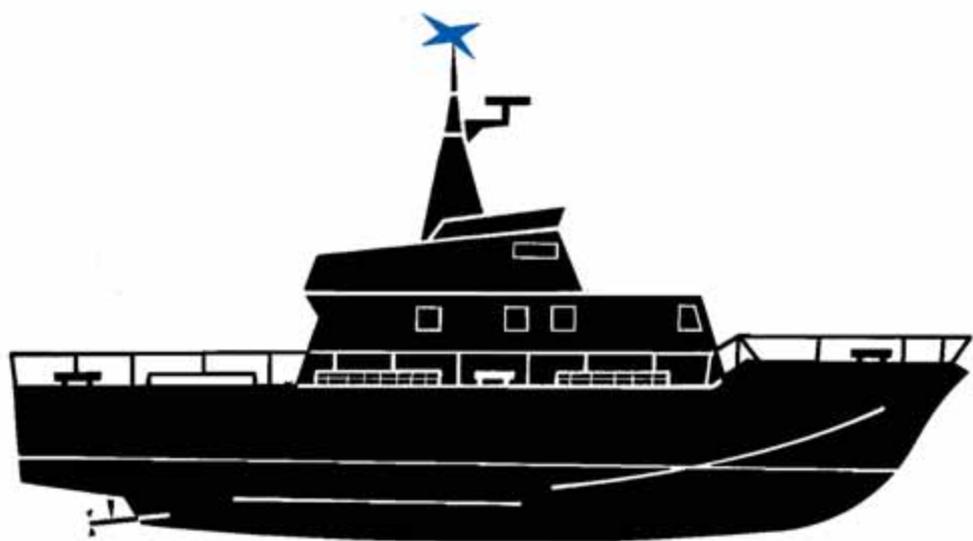


Fig. 5 Bateaux de sauvetage côtiers avec feux bleus.
NB: Le feu bleu scintillant est additionnel aux feux de navigation réglementaires

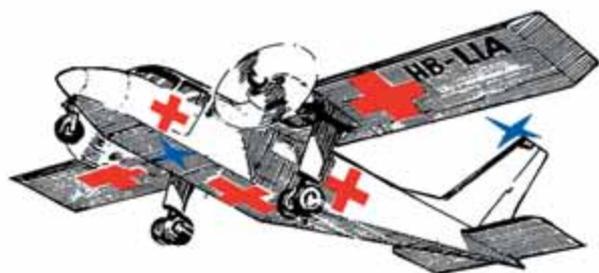
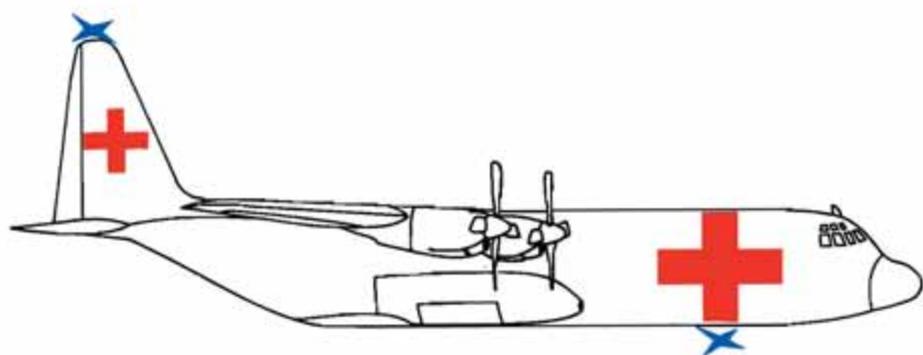


Fig. 6 Exemples d'aéronefs avec signes distinctifs et feux bleus.
NB: Le feu bleu scintillant est additionnel aux feux de navigation réglementaires

4. Notification de plans de vol d'hélicoptères sanitaires à partir de navires-hôpitaux.

Réf.:

Art. 40, Section II et N40, Section III du Règlement des radiocommunications de l'UIT (**annexe 3 a**);

OACI, Règles de l'air, renseignements sur les plans de vol, Plans de vols (**annexe 7**);

Art. 29, Protocole I additionnel aux Conventions de Genève du 12 août 1949 (**annexe 1a**) et art. 13 de l'Annexe I au dit Protocole (**annexe 2a**).

Un plan de vol simplifié, sous forme d'avis de vol, peut être établi selon le modèle annexé (**annexe 2a**, page 60); il contient toutes les informations de vol exigées par les règlements internationaux.

Le navire-hôpital d'où part l'hélicoptère sanitaire utilisera la radio pour établir les communications avec les Parties intéressées et la diffusion du plan de vol ainsi que pour recevoir l'accord des Parties pour le vol de ces hélicoptères sanitaires.

5. Notification des navires-hôpitaux et des bateaux de sauvetage.

Réf.:

Art. 22 de la II^e Convention de Genève de 1949 (**annexe 1**);

Art. 40, Section II et art. N40, Section III du Règlement des radiocommunications de l'UIT (**annexes 3 a et 3b**).

Tous les moyens modernes de communications peuvent être utilisés pour la notification (télégramme, télex, téléfax, etc...).

Il est souhaitable que les Parties au conflit se communiquent mutuellement, le cas échéant par un intermédiaire neutre (Puissance protectrice, CICR, etc...), de façon détaillée, les caractéristiques des navires-hôpitaux et des bateaux de sauvetage afin de faciliter leur identification visuellement, par radio, radar et par tout autre moyen: acoustique sous-marine, détection infrarouge, etc...

En accusant réception d'une notification, les Parties au conflit doivent confirmer qu'elles acceptent – ou refusent – la mise en service des navires-hôpitaux et des bateaux de sauvetage avant l'écoulement du délai prévu de dix jours.

6. Identification, signalisation et notification des bateaux de sauvetage, de leur personnel et de leurs installations fixes.

(Réf.: Art. 27, II^e Convention de Genève de 1949, (**annexe 1**);
Chap. XIV du Code international des signaux de l'OMI (**annexe 4**);
Art. 40, Section II et art. N40, Section III du Règlement des radiocommunications de l'UIT (**annexe 3a**).

La notification des bateaux de sauvetage utilisés par les Parties au conflit et par les Etats neutres doivent se faire le plus tôt possible.

Les dispositions du Chapitre XIV du Code international des signaux s'appliquent aux bateaux de sauvetage côtiers quelles que soient leurs dimensions et leur rayon d'action.

Pour leurs communications radio ils s'en tiendront aux dispositions du paragraphe 2.1 du présent manuel. En radiotéléphonie ils pourront faire suivre les signaux d'urgence (**PAN PAN**) et de priorité (**MEDICAL**) par le terme «**RESCUE CRAFT**» pour se faire clairement identifier.

7. Opérations de recherche et de sauvetage (SAR = Search And Rescue). Conclusion d'accords en vue d'opérations SAR.

Réf.:
Art. 18 de la II^e Convention de Genève de 1949 (**annexe 1**);
Art. 40 et N40 du Règlement des radiocommunications de l'UIT (**annexe 3a**);
Chapitre XIV du Code international des signaux de l'OMI (**annexe 4**);
Appendice 3 du Code international des signaux de l'OMI (**annexe 10b**).

Des accords pourront être conclus entre les Parties au conflit, sur la base des prescriptions internationales existantes en la matière, pour effectuer des opérations de recherches et de sauvetage.

Avec le consentement des autorités nationales compétentes, les opérations de recherches et de sauvetage pourront être entreprises en utilisant les radiocommunications conformément aux dispositions de la Section II de l'art. 40 (Section III de l'art. N40) et à celles du SMDSM du Règlement des radiocommunications de l'UIT.

8. Identification des navires civils d'une partie au conflit et de navires neutres lorsque ces navires portent secours aux blessés, malades et aux naufragés.

Les **navires neutres** ainsi que les navires civils des Parties au conflit qui recueillent des naufragés, des blessés ou des malades, doivent utiliser leurs moyens de radiocommunications habituels – HF, MF, VHF, etc..., – pour faire savoir au plus grand nombre possible de destinataires qu'ils participent à une opération de sauvetage. Ils appliqueront les dispositions pertinentes du Règlement des radiocommunications pour se faire identifier et localiser et pour établir, si possible et nécessaire, la communication avec les aéronefs.

Les procédures de recherche et de sauvetage établies par l'OMI et l'OACI pourront être utilisées pour les opérations de sauvetage entreprises par les navires civils susmentionnés (**annexe 10 b**).

9. Signalisation et identification des engins de sauvetage – de navires et d'aéronefs notamment – occupés par des naufragés demandant assistance.

Réf.:

Appendices 2 & 3 du Code international des signaux de l'OMI (**annexes 10a et 10b**);

Résolution de l'Assemblée de l'OMI A.530 (13) (**annexe 11**);

Annexe IV du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer (corrigé);

Manuel MERSAR de l'OMI (Chapitre II, corrigé);

Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1974, corrigée (Chap. III, règle 6 et Chap. IV).

Les naufragés, hors de combat, qui demandent assistance peuvent utiliser les signaux conformément à l'Annexe IV du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer.

Ils peuvent également utiliser tout moyen de radiocommunication, inclusivement la radiotélégraphie et la radiotéléphonie, les radiobalises de localisation de sinistre (ELT, EPIRB) utilisant les systèmes de communication par satellites INMARSAT et COSPAS-SARSAT.

Les répondeurs radars pouvant faciliter la localisation des engins de sauvetage et les opérations de recherche et de sauvetage en mer, selon la Résolution de l'Assemblée de l'OMI A.530 (13), peuvent être utilisés.

Les naufragés pourront utiliser les signaux de sauvetage internationaux mentionnés dans les documents ci-après:

- Manuel MERSAR de l'OMI (selon amendement de 1988)
- OMI, Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritime;
- OMI, Code international de signaux, appendice 3;
- Manuel de recherche et de sauvetage de l'OMI, édition 1987;
- OACI, Annexe 12, recherche et sauvetage;
- OACI, Manuel de recherche et de sauvetage, Volume II (Doc. 7333-AN/859 - par. 2.3.3., 2.3.4.3.

Avec l'accord de l'autorité nationale compétente, un bateau ou un avion effectuant une opération de recherche et de sauvetage qui aurait vu ou reçu un signal de détresse, devrait suivre les procédures prescrites, selon les cas, par le Règlement des radiocommunications (UIT), la Règle 10 du Chapitre V de la Convention SOLAS de 1974, le Manuel MERSAR de l'OMI ou le Manuel SAR de l'OACI ou encore selon les instructions du co-ordinateur responsable de l'opération de recherche et de sauvetage.

10. Signalisation et identification des navires transportant exclusivement du matériel sanitaire.

Réf.:

Art. 38 de la II^e Convention de Genève de 1949 (annexe 1).

Les Parties au conflit feront connaître, dès que possible, la liste détaillée du matériel sanitaire dont le transport est autorisé par les navires visés par l'article 38 de la II^e Convention, ainsi que la nature des documents de transport établis pour l'envoi du matériel (manifestes, connaissements, plans de chargement, etc...).

Les signes et signaux distinctifs prévus pour les navires-hôpitaux pourront, par accord entre les Parties, être utilisés pour la signalisation et l'identification des navires transportant exclusivement du matériel sanitaire. Les conditions du voyage de tels navires doivent être notifiées à la Partie adverse et agréées par elle (fig. 7).

11. Identification des navires et des aéronefs affrétés par le CICR.

Réf.:

Art. 44, I^{er} Convention de Genève de 1949 (**annexe 8**);

Art. 38, II^e Convention de Genève de 1949 (**annexe 1**);

Résolution 18 du Règlement des radiocommunications de l'UIT (**annexe 3c**).

Les navires et aéronefs affrétés par le CICR sont considérés comme transports sanitaires au sens de l'art. 38 de la II^e Convention de Genève.

A ce titre, en plus de leurs signes visuels de nationalité, les moyens de transport du CICR porteront le signe distinctif rouge sur fond blanc (cf. par. 1 ci-dessus) (fig. 8). Ils pourront en outre utiliser tous autres moyens existant pour se faire identifier, en particulier ceux mentionnés aux chapitres 1, 2 et 3 ci-dessus.

Aux fins d'annonce, d'identification et de communication, les navires et aéronefs affrétés par le CICR utiliseront leur indicatif d'appel conformément aux procédures internationales habituelles. Les navires et aéronefs affrétés par le CICR navigant sous pavillons neutres appliqueront les dispositions de la Résolution 18 du RR pour se faire identifier et communiquer par radio.

De nuit et de jour par mauvaise visibilité, ils seront illuminés, selon le par. 2 du chapitre XIV du Code international des signaux de l'OMI.

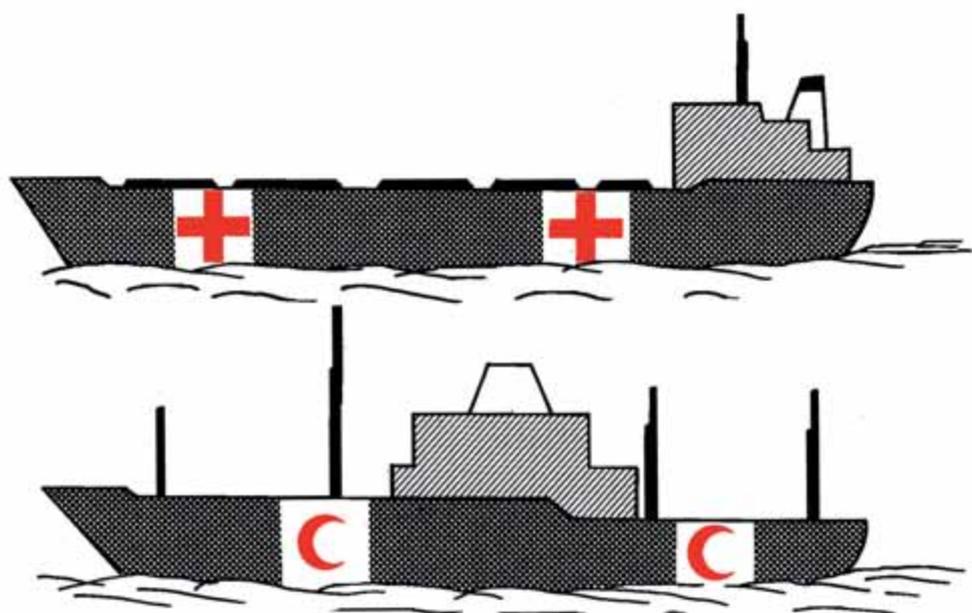


Fig. 7 Bateaux marchands avec signes distinctifs (transport de matériel sanitaire).

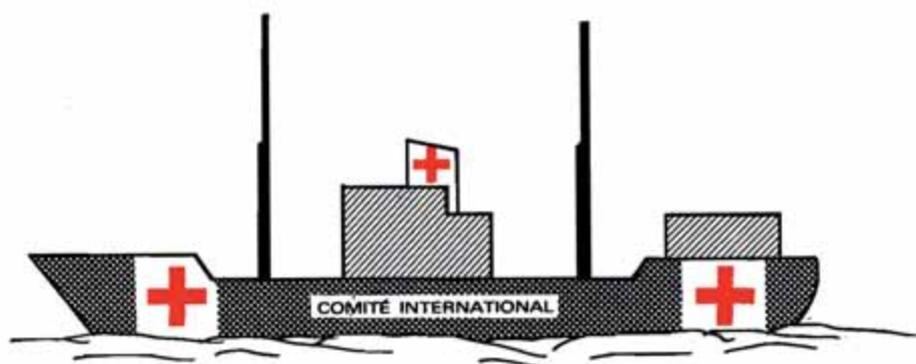


Fig. 8 Bateaux marchands affrétés par le CICR, arborant le signe distinctif et la mention «COMITÉ INTERNATIONAL».

12. Zone maritime neutralisée temporaire à l'usage exclusif des navires-hôpitaux et des bateaux de sauvetage.

Avec l'approbation de l'autorité nationale compétente, les dispositions de la Section II de l'article 40 (Section III de l'art. N40) du Règlement des radiocommunications seront utilisées pour établir les communications nécessaires à la conclusion d'un accord entre les Parties au conflit afin d'établir une zone neutralisée en mer, temporaire, réservée exclusivement aux navires-hôpitaux, aux bateaux de sauvetage et aux autres bateaux protégés par la II^e Convention de Genève de 1949.

L'accord en question fixera:

- les coordonnées géographiques du centre de la zone neutralisée temporaire (ci-après: la zone);
- le but de la zone
- le rayon de la zone circulaire ou ses dimensions
- la durée de la zone: début et fin de sa neutralisation.

13. Sécurité des navires-hôpitaux et des bateaux protégés par les Conventions de Genève de 1949.

Réf.:

Art. 6, II^e Convention de Genève de 1949 (annexe 1).

Les Parties au conflit peuvent conclure entre elles des accords spéciaux prévoyant l'utilisation par les navires-hôpitaux et les autres bateaux couverts par la II^e Convention de Genève, de moyens techniques de protection contre les risques d'atteintes involontaires, par des projectiles, missiles, etc... détournés de leur trajectoire initiale, ou par des mines sous-marines.

Les Etats neutres seront informés de tels accords et de leur côté ils informeront les belligérants s'ils équipent leurs navires de tels moyens de défense passive.

INDEX

Aéronefs sanitaires	21, 22, 23
identification	21, 22, 23
signalisation	21
Bateaux	
de sauvetage	21, 22, 25, 29, 34
protégés	34
Code international des signaux	17, 22, 23, 25, 29, 30,31, 32
Code secret	
utilisation pour les communications	22
Identification	21, 22, 23, 29, 30, 31, 32
navires-hôpitaux	21, 22, 23
des transports sanitaires	21, 22, 23
des navires et des aéronefs affrétés	
par le CICR	32
des navires civils	30
de nuit	18, 32
acoustique sous-marine	23
radio (automatique)	22
radar (répondeur)	22, 23, 31
par imagerie thermique	17
Feu bleu scintillant	25
distance de visibilité	25
fréquence des éclats	25
Message radio	21
Navires-hôpitaux	17, 18, 21, 22, 23, 25, 28, 34
signalisation	21
identification	18, 21, 22, 23, 25
sécurité des ...	34
notification	28
Navires neutres	30
Navires protégés	34
Naufragés	30, 31
Notification des	
navires-hôpitaux	28
plans de vol d'hélicoptères...	28
OACI (Organisation de l'aviation civile internationale)	22, 23, 25, 28

OMI (Organisation maritime internationale)	17, 23, 25, 29, 30, 31
Code international des signaux	17,22,23,25,29,30,31,32
opérations SAR	29, 31
Puissance adverse	17
Puissance protectrice	28
Radiocommunications	21,22,28,29,30, 31,32,34
par satellites	22
Radar	21
identification par	21,22,23
répondeurs radar	
Répondeur radar	23
Signal	
radio	21
de priorité	21
distinctif d'urgence	21
acoustique sous-marin	23
lumineux	25
Signalisation	21
des transports sanitaires	21
des navires et des aéronefs affrétés	
par le CICR	32
des navires civils	30
acoustique sous-marine	23
radio (automatique)	22
radar (répondeur)	22
par feu bleu scintillant	25
Signe(s) distinctif(s)	17
des services et du personnel sanitaires	17
des organismes internationaux	
de la Croix-Rouge	17
visibilité	17
dimensions	17
emplacement	17
couleur	17
illumination	17,18
dans l'infrarouge	17
Sécurité des navires-hôpitaux	
et des navires protégés	34
SMDSM	29
Transports sanitaires	17,21
identification	17,21
signalisation	21
Visibilité	17
du signe distinctif	17
de nuit	18
dans l'infrarouge	17
du feu bleu scintillant	25
Zone maritime neutralisée	34

ANNEXES

	Page
1. Extraits de la II ^e Convention de Genève du 12 août 1949, articles 6, 12, 18, 21, 22, 23, 24, 25, 27, 38, 39, 40, 43 et 44	39
a) Extrait du Protocole I additionnel aux Conventions de Genève du 12 août 1949, article 29	45
2. Extraits de l'Annexe I au Protocole additionnel aux Conventions de Genève du 12 août 1949	
a) Article 1 + Chapitres III et IV, de la version amendée le 30 novembre 1993, (entrée en vigueur le 1 ^{er} mars 1994)	47
b) Chapitres III et IV de la version originale de 1977	53
3. Extraits du Règlement des radiocommunications de l'UIT:	
a) Chapitres IX et NIX (articles 37 à 42 et N37 à N42)	63
b) Article 59	149
c) Résolution 18 du RR de l'UIT	157
d) Recommandation du Bureau des radiocommunications de l'UIT - Rec ITU-RM.493.6	161
e) Recommandation du Bureau des radiocommunications de l'UIT - Rec 825	163
4. Chapitre XIV du Code international des signaux (OMI)	165
5. OACI, Extraits de l'Annexe 10 à la Convention relative à l'Aviation civile internationale, volume II, Télécommunications aéronautiques, paragraphe 5.3.3.4.	169
6. OACI, Doc. 9051, Manuel technique de navigabilité, 3 ^e partie, section 7, Chapitre I, paragraphe 4	171

7. OACI, Annexe 2 à la Convention relative à l'Aviation civile internationale, Règles de l'air, plans de vol	175
8. Article 44 de la 1 ^{re} Convention de Genève du 12 août 1949	181
9. Signes distinctifs des services et du personnel sanitaire et religieux ainsi que des organismes de la Croix-Rouge:	
a) La Croix-Rouge	183
b) Le Croissant-Rouge	185
10. Code international des signaux de l'OMI:	
a) Appendice 2 «Tableau des signes flottants» et	187
b) Appendice 3 «Tableau des signes de sauvetages» . . .	189
11. Résolution de l'Assemblée de l'OMI , A.530 (13)	193

LES CONVENTIONS DE GENÈVE DU 12 AOÛT 1949

EXTRAIT DE LA

CONVENTION DE GENÈVE POUR
L'AMÉLIORATION DU SORT DES BLESSÉS,
DES MALADES ET DES NAUFRAGÉS
DES FORCES ARMÉES SUR MER
DU 12 AOÛT 1949

COMITE INTERNATIONALE DE LA CROIX-ROUGE

ARTICLE 6

**Accords
spéciaux**

En dehors des accords expressément prévus par les articles 10, 18, 31, 38, 39, 40, 43 et 53, les Hautes Parties contractantes pourront conclure d'autres accords spéciaux sur toute question qu'il leur paraîtrait opportun de régler particulièrement. Aucun accord spécial ne pourra porter préjudice à la situation des blessés, malades et naufragés, ainsi que des membres du personnel sanitaire et religieux, telle qu'elle est réglée par la présente Convention, ni restreindre les droits que celle-ci leur accorde.

Les blessés, malades et naufragés, ainsi que les membres du personnel sanitaire et religieux, resteront au bénéfice de ces accords aussi longtemps que la Convention leur est applicable, sauf stipulations contraires contenues expressément dans les susdits accords ou dans des accords ultérieurs, ou également sauf mesures plus favorables prises à leur égard par l'une ou l'autre des Parties au conflit.

ARTICLE 12

**Protection,
traitement
et soins**

Les membres des forces armées et les autres personnes mentionnées à l'article suivant qui se trouveront en mer et qui seront blessés, malades ou naufragés, devront être respectés et protégés en toutes circonstances, étant entendu que le terme de naufrage sera applicable à tout naufrage, quelles que soient les circonstances dans lesquelles il s'est produit, y compris l'amerrissage forcé ou la chute en mer.

Ils seront traités et soignés avec humanité par la Partie au conflit qui les aura en son pouvoir, sans aucune distinction de caractère défavorable basée sur le sexe, la race, la nationalité, la religion, les opinions politiques ou tout autre critère analogue. Est strictement interdite toute atteinte à leur vie et à leur personne et, entre autres, le fait de les achever ou de les exterminer, de les soumettre à la torture, d'effectuer sur eux des expériences biologiques, de les laisser de façon préméditée sans secours médical ou sans soins, ou de les exposer à des risques de contagion ou d'infection créés à cet effet.

Seules des raisons d'urgence médicale autoriseront une priorité dans l'ordre des soins.

Les femmes seront traitées avec tous les égards particuliers dus à leur sexe.

ARTICLE 18

**Recherche des
victimes d'un
combat**

Après chaque combat, les Parties au conflit prendront sans tarder toutes les mesures possibles pour rechercher et recueillir les naufragés, les blessés et les malades, les protéger contre le pillage et les mauvais traitements et leur assurer les soins nécessaires, ainsi que pour rechercher les morts et empêcher qu'ils ne soient dépouillés.

Toutes les fois que les circonstances le permettront, les Parties au conflit concluront des arrangements locaux pour l'évacuation par mer des blessés et malades d'une zone assiégée ou encerclée et pour le passage de personnel sanitaire et religieux et de matériel sanitaire à destination de cette zone.

ARTICLE 21

Les Parties au conflit pourront faire appel au zèle charitable des commandants de bateaux de commerce, yachts ou embarcations neutres, pour prendre à bord et soigner des blessés, des malades ou des naufragés ainsi que pour recueillir des morts.

Appel aux navires neutres

Les bateaux de tous genres qui auront répondu à cet appel, ainsi que ceux qui spontanément auront recueilli des blessés, des malades ou des naufragés, jouiront d'une protection spéciale et de facilités pour l'exécution de leur mission d'assistance.

En aucun cas ils ne pourront être capturés pour le fait d'un tel transport ; mais, sauf promesses contraires qui leur auraient été faites, ils restent exposés à la capture pour les violations de neutralité qu'ils pourraient avoir commises.

ARTICLE 22

Les navires-hôpitaux militaires, c'est-à-dire les navires construits ou aménagés par les Puissances, spécialement et uniquement en vue de porter secours aux blessés, malades et naufragés, de les traiter et de les transporter, ne pourront en aucune circonstance être attaqués ni capturés, mais seront en tout temps respectés et protégés, à condition que leurs noms et caractéristiques aient été communiqués aux Parties au conflit, dix jours avant leur emploi.

Notification et protection des navires-hôpitaux militaires

Les caractéristiques qui doivent figurer dans la notification comprendront le tonnage brut enregistré, la longueur de la poupe à la proue et le nombre de mâts et de cheminées.

ARTICLE 23

Les établissements situés sur la côte et qui ont droit à la protection de la Convention de Genève pour l'amélioration du sort des blessés et des malades dans les forces armées en campagne du 12 août 1949 ne devront être ni attaqués ni bombardés de la mer.

Protection des établissements sanitaires côtiers

ARTICLE 24

Les navires-hôpitaux utilisés par des Sociétés nationales de la Croix-Rouge, par des Sociétés de secours officiellement reconnues ou par des particuliers jouiront de la même protection que les navires-hôpitaux militaires et seront exempts de capture, si la Partie au conflit dont ils dépendent leur a donné une com-

Navires-hôpitaux des sociétés de secours et des particuliers

I.
D'une Partie
au conflit

mission officielle et pour autant que les dispositions de l'article 22 relatives à la notification auront été observées.

Ces navires devront être porteurs d'un document de l'autorité compétente déclarant qu'ils ont été soumis à son contrôle pendant leur armement et à leur départ.

ARTICLE 25

II.
De pays
neutres

Les navires-hôpitaux utilisés par des Sociétés nationales de la Croix-Rouge, par des Sociétés de secours officiellement reconnues ou par des particuliers de pays neutres, jouiront de la même protection que les navires-hôpitaux militaires et seront exempts de capture, à condition qu'ils se soient mis sous la direction de l'une des Parties au conflit, avec l'assentiment préalable de leur propre gouvernement et avec l'autorisation de cette Partie et pour autant que les dispositions de l'article 22 concernant la notification auront été observées.

ARTICLE 27

Embarcations
de sauvetage
côtières

Aux mêmes conditions que celles qui sont prévues aux articles 22 et 24, les embarcations utilisées par l'Etat ou par des Sociétés de secours officiellement reconnues pour les opérations de sauvetage côtières seront également respectées et protégées dans la mesure où les nécessités des opérations le permettront.

Il en sera de même, dans la mesure du possible, pour les installations côtières fixes utilisées exclusivement par ces embarcations pour leurs missions humanitaires.

ARTICLE 38

Navires
affrétés pour
le transport
de matériel
sanitaire

Les navires affrétés à cette fin seront autorisés à transporter du matériel exclusivement destiné au traitement des blessés et des malades des forces armées ou à la prévention des maladies, pourvu que les conditions de leur voyage soient signalées à la Puissance adverse et agréées par elle. La Puissance adverse conservera le droit de les arraisonner, mais non de les capturer ni de saisir le matériel transporté.

D'accord entre les Parties au conflit, des observateurs neutres pourront être placés à bord de ces navires pour contrôler le matériel transporté. A cette fin, ce matériel devra être aisément accessible.

ARTICLE 39

Aéronefs
sanitaires

Les aéronefs sanitaires, c'est-à-dire les aéronefs exclusivement utilisés pour l'évacuation des blessés, des malades et des naufragés, ainsi que pour le transport du personnel et du matériel sanitaires, ne seront pas l'objet d'attaques mais seront respectés par les Parties au conflit pendant les vols qu'ils effectueront à des altitudes, à des heures et suivant des itinéraires spécifiquement convenus entre toutes les Parties au conflit intéressées.

Ils porteront ostensiblement le signe distinctif prévu à l'article 41, à côté des couleurs nationales, sur leurs faces inférieure, supérieure et latérales. Ils seront dotés de toute autre signalisation ou moyen de reconnaissance fixés par accord entre les Parties au conflit soit au début, soit au cours des hostilités.

Sauf accord contraire, le survol du territoire ennemi ou occupé par l'ennemi sera interdit.

Les aéronefs sanitaires devront obéir à toute sommation d'atterrir ou d'amerrir. En cas d'atterrissage ou d'amerrissage ainsi imposés, l'aéronef, avec ses occupants, pourra reprendre son vol après contrôle éventuel.

En cas d'atterrissage ou d'amerrissage fortuits sur territoire ennemi ou occupé par l'ennemi, les blessés, malades et naufragés, ainsi que l'équipage de l'aéronef seront prisonniers de guerre. Le personnel sanitaire sera traité conformément aux articles 36 et 37.

ARTICLE 40

Les aéronefs sanitaires des Parties au conflit pourront, sous réserve du deuxième alinéa, survoler le territoire des Puissances neutres et y atterrir ou amerrir en cas de nécessité ou pour y faire escale. Ils devront notifier préalablement aux Puissances neutres leur passage sur leur territoire et obéir à toute sommation d'atterrir ou d'amerrir. Ils ne seront à l'abri des attaques que durant leur vol à des altitudes, à des heures et suivant des itinéraires spécifiquement convenus entre les Parties au conflit et les Puissances neutres intéressées.

Toutefois, les Puissances neutres pourront fixer des conditions ou restrictions quant au survol de leur territoire par les aéronefs sanitaires ou à leur atterrissage. Ces conditions ou restrictions éventuelles seront appliquées d'une manière égale à toutes les Parties au conflit.

Les blessés, malades ou naufragés débarqués, avec le consentement de l'autorité locale, sur un territoire neutre par un aéronef sanitaire, devront, à moins d'un arrangement contraire de l'Etat neutre avec les Parties au conflit, être gardés par l'Etat neutre, lorsque le droit international le requiert, de manière qu'ils ne puissent pas de nouveau prendre part aux opérations de la guerre. Les frais d'hospitalisation et d'internement seront supportés par la Puissance dont dépendent les blessés, malades ou naufragés.

ARTICLE 43

Les navires et embarcations désignés aux articles 22, 24, 25 et 27 se distingueront de la manière suivante :

- a) toutes leurs surfaces extérieures seront blanches ;

Survol des
pays neutres.
Blessés
débarqués

Signalisation
des navires-
hospitaux et
embarcations

- b) une ou plusieurs croix rouge foncé aussi grandes que possible seront peintes de chaque côté de la coque ainsi que sur les surfaces horizontales, de façon à assurer de l'air et de la mer la meilleure visibilité.

Tous les navires-hôpitaux se feront reconnaître en hissant leur pavillon national et en outre, s'ils ressortissent à un Etat neutre, le pavillon de la Partie au conflit sous la direction de laquelle ils se sont placés. Un pavillon blanc à croix rouge devra flotter au grand mât, le plus haut possible.

Les canots de sauvetage des navires-hôpitaux, les canots de sauvetage côtiers et toutes les petites embarcations employées par le Service de Santé seront peints en blanc avec des croix rouge foncé nettement visibles et, d'une manière générale, les modes d'identification stipulés ci-dessus pour les navires-hôpitaux leur seront applicables.

Les navires et embarcations ci-dessus mentionnés, qui veulent s'assurer de nuit et en temps de visibilité réduite la protection à laquelle ils ont droit, devront prendre, avec l'assentiment de la Partie au conflit au pouvoir de laquelle ils se trouvent, les mesures nécessaires pour rendre leur peinture et leurs emblèmes distinctifs suffisamment apparents.

Les navires-hôpitaux qui, en vertu de l'article 31, sont retenus provisoirement par l'ennemi, devront rentrer le pavillon de la Partie au conflit au service de laquelle ils se trouvent, ou dont ils ont accepté la direction.

Les canots de sauvetage côtiers, s'ils continuent, avec le consentement de la Puissance occupante, à opérer d'une base occupée, pourront être autorisés à continuer à arborer leurs propres couleurs nationales en même temps que le pavillon à croix rouge, lorsqu'ils seront éloignés de leur base, sous réserve de notification préalable à toutes les Parties au conflit intéressées.

Toutes les stipulations de cet article relatives à l'emblème de la croix rouge s'appliquent également aux autres emblèmes mentionnés à l'article 41.

Les Parties au conflit devront, en tout temps, s'efforcer d'aboutir à des accords en vue d'utiliser les méthodes les plus modernes se trouvant à leur disposition, pour faciliter l'identification des navires et embarcations visés dans cet article.

ARTICLE 44

Limitation
de l'emploi
des signes

Les signes distinctifs prévus à l'article 43 ne pourront être utilisés, en temps de paix comme en temps de guerre, que pour désigner ou protéger les navires qui y sont mentionnés, sous réserve des cas qui seraient prévus par une autre Convention internationale ou par accord entre toutes les Parties au conflit intéressées.

LES PROTOCOLES
ADDITIONNELS AUX
CONVENTIONS DE GENÈVE
DU 12 AOÛT 1949

Genève, 1977

PROTOCOLE I
(EXTRAIT)

COMITÉ INTERNATIONAL DE LA CROIX-ROUGE

Article 29 — Notifications et accords concernant les aéronefs sanitaires

1. Les notifications visées à l'article 25 ou les demandes d'accord préalable visées aux articles 26, 27, 28, paragraphe 4, et 31 doivent indiquer le nombre prévu d'aéronefs sanitaires, leurs plans de vol et leurs moyens d'identification; elles seront interprétées comme signifiant que chaque vol s'effectuera conformément aux dispositions de l'article 28.
2. La Partie qui reçoit une notification faite en vertu de l'article 25 doit en accuser réception sans délai.
3. La Partie qui reçoit une demande d'accord préalable conformément soit aux articles 26, 27 ou 31, soit à l'article 28, paragraphe 4, doit notifier aussi rapidement que possible à la Partie demanderesse:
 - a) soit l'acceptation de la demande;
 - b) soit le rejet de la demande;
 - c) soit une proposition raisonnable de modification de la demande. Elle peut aussi proposer d'interdire ou de restreindre d'autres vols dans la zone pendant la période considérée. Si la Partie qui a présenté la demande accepte les contre-propositions, elle doit notifier à l'autre Partie son accord.
4. Les Parties prendront les mesures nécessaires pour qu'il soit possible de faire ces notifications et de conclure ces accords rapidement.
5. Les Parties prendront aussi les mesures nécessaires pour que le contenu pertinent de ces notifications et de ces accords soit diffusé rapidement aux unités militaires concernées et qu'elles soient instruites rapidement des moyens d'identification utilisés par les aéronefs sanitaires en question.

ANNEXE I

Version amendée, entrée en vigueur le 1^{er} mars 1994

RÈGLEMENT
RELATIF À L'IDENTIFICATION

(EXTRAIT)

Article 1 — Dispositions générales (Nouvel article)

1. Les règles concernant l'identification dans cette Annexe mettent en œuvre les dispositions pertinentes des Conventions de Genève et du Protocole; elles ont pour but de faciliter l'identification du personnel, du matériel, des unités, des moyens de transport et des installations protégés par les Conventions de Genève et le Protocole.
2. Ces règles n'établissent pas, en tant que telles, le droit à la protection. Ce droit est régi par les articles pertinents des Conventions et du Protocole.
3. Les autorités compétentes peuvent, sous réserve des dispositions pertinentes des Conventions de Genève et du Protocole, régler en tout temps l'utilisation, le déploiement et l'éclairage des signes et des signaux distinctifs, ainsi que la possibilité de les détecter.
4. Les Hautes Parties contractantes et, en particulier, les Parties au conflit sont invitées en tout temps à convenir de signaux, moyens ou systèmes supplémentaires ou différents qui améliorent la possibilité d'identification et mettent pleinement à profit l'évolution technologique dans ce domaine.

CHAPITRE III — SIGNAUX DISTINCTIFS

Article 6 — Utilisation

1. Tous les signaux distinctifs mentionnés dans ce chapitre peuvent être utilisés par les unités et moyens de transport sanitaires.
2. Ces signaux, qui sont à la disposition exclusive des unités et moyens de transport sanitaires, ne doivent pas être utilisés à d'autres fins, sous réserve du signal lumineux (voir paragraphe 3 ci-dessous).
3. En l'absence d'accord spécial entre les Parties au conflit, réservant l'usage des feux bleus scintillants à l'identification des véhicules, des navires et embarcations sanitaires, l'emploi de ces signaux pour d'autres véhicules, navires et embarcations n'est pas interdit.
4. Les aéronefs sanitaires temporaires qui, faute de temps ou en raison de leurs caractéristiques, ne peuvent pas être marqués du signe distinctif peuvent utiliser les signaux distinctifs autorisés dans le présent Chapitre.

Article 7 — Signal lumineux

1. Le signal lumineux, consistant en un feu bleu scintillant, tel qu'il est défini dans le Manuel technique de navigabilité de l'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI), Doc. 9051, est prévu à l'usage des aéronefs sanitaires pour signaler leur identité. Aucun autre aéronef ne peut utiliser ce signal. Les aéronefs sanitaires qui utilisent le feu bleu devraient le montrer de telle manière que ce signal lumineux soit visible d'autant de directions que possible.
2. Conformément aux dispositions du Chapitre XIV, paragraphe 4, du Code international de signaux de l'Organisation maritime internationale (OMI), les embarcations protégées par les Conventions de Genève de 1949 et le Protocole devraient montrer un ou plusieurs feux bleus scintillants visibles sur tout l'horizon.
3. Les véhicules sanitaires devraient montrer un ou plusieurs feux bleus scintillants visibles d'aussi loin que possible. Les Hautes Parties contractantes et, en particulier, les Parties au conflit qui utilisent des feux d'autres couleurs devraient le notifier.
4. La couleur bleue recommandée s'obtient lorsque son chromatisme se trouve dans les limites du diagramme chromatique de la Commission internationale de l'éclairage (CIE) défini par les équations suivantes:

limite des verts	$y = 0,065 + 0,805x;$
limite des blancs	$y = 0,400 - x;$
limite des pourpres	$x = 0,133 + 0,600y.$

PROTOCOLE I

La fréquence recommandée des éclats lumineux bleus est de 60 à 100 éclats par minute.

Article 8 — Signal radio

1. Le signal radio consiste en un signal d'urgence et un signal distinctif, tels qu'ils sont décrits dans le Règlement des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications (UIT) (RR articles 40 et N 40).
2. Le message radio, précédé des signaux d'urgence et des signaux distinctifs visés au paragraphe 1, est émis en anglais à intervalles appropriés, sur une ou plusieurs des fréquences prévues à cet effet dans le Règlement des radiocommunications, et contient les éléments suivants concernant les transports sanitaires:
 - a) indicatif d'appel ou autres moyens reconnus d'identification;
 - b) position;
 - c) nombre et type;
 - d) itinéraire choisi;
 - e) durée en route et heure de départ et d'arrivée prévues, selon les cas;
 - f) toute autre information, telle que l'altitude de vol, les fréquences radioélectriques de veilles, les langues utilisées les modes et les codes des systèmes de radar secondaires de surveillance.
3. Pour faciliter les communications visées aux paragraphes 1 et 2 ainsi que celles visées aux articles 22, 23 et 25 à 31 du Protocole, les Hautes Parties contractantes, les Parties à un conflit ou l'une des Parties à un conflit, agissant d'un commun accord ou isolément, peuvent définir, conformément au Tableau de répartition des bandes de fréquence figurant dans le Règlement des radiocommunications annexé à la Convention internationale des télécommunications et publier les fréquences nationales qu'elles choisissent pour ces communications. Ces fréquences doivent être notifiées à l'Union internationale des télécommunications, conformément à la procédure approuvée par une Conférence administrative mondiale des radiocommunications.

Article 9 — Identification par moyens électroniques

1. Le système de radar secondaire de surveillance (SSR), tel qu'il est spécifié à l'Annexe 10 de la Convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'Aviation civile internationale, mise à jour périodiquement, peut être utilisé pour identifier et suivre le cheminement d'un aéronef sanitaire. Le mode et le code SSR à réserver à l'usage exclusif des aéronefs sanitaires doivent être définis par les Hautes Parties contractantes. Les Parties au conflit ou une des Parties au conflit, agissant d'un commun accord ou isolément, conformément à des procédures à recommander par l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

IDENTIFICATION

2. Aux fins d'identification et de localisation, les moyens de transport sanitaires protégés peuvent utiliser des répondeurs radar normalisés aéronautiques et/ou des répondeurs SAR (search and rescue) maritime.

Les transports sanitaires protégés devraient pouvoir être identifiés par les autres navires ou aéronefs dotés de radar de surveillance (SSR) grâce au code émis par un répondeur radar, par exemple en mode 3/A, installé à bord desdits transports sanitaires.

Le code émis par le répondeur radar du transport sanitaire devrait être attribué par les autorités compétentes et notifié aux Parties au conflit.

3. Les transports sanitaires peuvent être identifiés par les sous-marins grâce à l'émission de signaux acoustiques sous-marins appropriés.

Le signal acoustique sous-marin doit être constitué par l'indicatif d'appel du navire (ou tout autre moyen reconnu d'identification des transports sanitaires) précédé du groupe YYY émis en code morse sur une fréquence acoustique appropriée, par exemple 5kHz.

Les Parties au conflit qui veulent utiliser le signal d'identification acoustique sous-marin décrit ci-dessus l'indiqueront dès que possible aux Parties concernées et confirmeront la fréquence utilisée en notifiant l'emploi de leurs navires-hôpitaux.

4. Les Parties au conflit peuvent, par un accord spécial, adopter pour leur usage entre elles un système électronique analogue pour l'identification des véhicules sanitaires et des navires et embarcations sanitaires.

CHAPITRE IV — COMMUNICATIONS

Article 10 — Radiocommunications

1. Le signal d'urgence et le signal distinctif prévus par l'article 8 pourront précéder les radiocommunications appropriées des unités sanitaires et des moyens de transport sanitaires pour l'application des procédures mises en œuvre conformément aux articles 22, 23 et 25 à 31 du Protocole.
2. Les transports sanitaires, auxquels se réfèrent les articles 40 (Section II, N° 3209) et N 40 (Section III, N° 3214), du Règlement des radiocommunications de l'UIT peuvent également utiliser pour leurs communications les systèmes de communications par satellites, conformément aux dispositions des articles 37, N 37 et 59 de celui-ci pour le service mobile par satellite.

PROTOCOLE I

Article 11 — Utilisation des codes internationaux

Les unités et moyens de transport sanitaires peuvent aussi utiliser les codes et signaux établis par l'Union internationale des télécommunications, l'Organisation de l'Aviation civile internationale et l'Organisation maritime internationale. Ces codes et signaux sont alors utilisés conformément aux normes, pratiques et procédures établies par ces Organisations.

Article 12 — Autres moyens de communication

Lorsqu'une radiocommunication bilatérale n'est pas possible, les signaux prévus par le Code international de signaux adopté par l'Organisation maritime internationale, ou dans l'Annexe pertinente de la Convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'Aviation civile internationale, mise à jour périodiquement, peuvent être employés.

Article 13 — Plans de vol

Les accords et notifications relatifs aux plans de vol visés à l'article 29 du Protocole doivent, autant que possible, être formulés conformément aux procédures établies par l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article 14 — Signaux et procédures pour l'interception des aéronefs sanitaires

Si un aéronef intercepteur est employé pour identifier un aéronef sanitaire en vol, ou le sommer d'atterrir, en application des articles 30 et 31 du Protocole, les procédures normalisées d'interception visuelle et radio, prescrites à l'Annexe 2 de la Convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'Aviation civile internationale, mise à jour périodiquement, devraient être utilisées par l'aéronef intercepteur et l'aéronef sanitaire.

ANNEXE I

Version originale - PROTOCOLE I - Genève 1977

REGLEMENT
RELATIF A L'IDENTIFICATION

(EXTRAIT)

CHAPITRE III — SIGNAUX DISTINCTIFS

Article 5 — Utilisation facultative

1. Sous réserve des dispositions de l'article 6 du présent Règlement, les signaux définis dans le présent Chapitre pour l'usage exclusif des unités et moyens de transport sanitaires ne doivent pas être utilisés à d'autres fins. L'emploi de tous les signaux visés au présent Chapitre est facultatif.
2. Les aéronefs sanitaires temporaires qui, faute de temps ou en raison de leurs caractéristiques, ne peuvent pas être marqués du signe distinctif, peuvent utiliser les signaux distinctifs autorisés dans le présent Chapitre. Toutefois la méthode de signalisation la plus efficace d'un aéronef sanitaire en vue de son identification et de sa reconnaissance est l'emploi d'un signal visuel, soit le signe distinctif, soit le signal lumineux défini à l'article 6, soit les deux, complété par les autres signaux mentionnés aux articles 7 et 8 du présent Règlement.

Article 6 — Signal lumineux

1. Le signal lumineux, consistant en un feu bleu scintillant, est prévu à l'usage des aéronefs sanitaires pour signaler leur identité. Aucun autre aéronef ne peut utiliser ce signal. La couleur bleue recommandée s'obtient au moyen des coordonnées trichromatiques ci-après:

limite des verts	$y = 0,065 + 0,805x$
limite des blancs	$y = 0,400 - x$
limite des pourpres	$x = 0,133 + 0,600y$

La fréquence recommandée des éclats lumineux bleus est de 60 à 100 éclats par minute.

2. Les aéronefs sanitaires devraient être équipés des feux nécessaires pour rendre le signal lumineux visible dans toutes les directions possibles.

3. En l'absence d'accord spécial entre les Parties au conflit, réservant l'usage des feux bleus scintillants à l'identification des véhicules et des navires et embarcations sanitaires, l'emploi de ces signaux pour d'autres véhicules ou navires n'est pas interdit.

Article 7 — Signal radio

1. Le signal radio consiste en un message radiotéléphonique ou radiotélégraphique, précédé d'un signal distinctif de priorité, qui doit être défini et approuvé par une Conférence administrative mondiale des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications. Ce signal est émis trois fois avant l'indicatif d'appel du transport sanitaire en cause. Le message est émis en anglais à intervalles appropriés, sur une ou plusieurs fréquences spécifiées comme il est prévu au paragraphe 3. Le signal de priorité est exclusivement réservé aux unités et moyens de transport sanitaires.
2. Le message radio, précédé du signal distinctif de priorité visé au paragraphe 1, contient les éléments suivants:
 - a) indicatif d'appel du moyen de transport sanitaire;
 - b) position du moyen de transport sanitaire;
 - c) nombre et type des moyens de transport sanitaire;
 - d) itinéraire choisi;
 - e) durée en route et heure de départ et d'arrivée prévues, selon le cas;
 - f) autres informations telles que l'altitude de vol, les fréquences radioélectriques veillées, les langages conventionnels, les modes et codes des systèmes de radar secondaires de surveillance.
3. Pour faciliter les communications visées aux paragraphes 1 et 2, ainsi que les communications visées aux articles 22, 23, 25, 26, 27, 28, 29, 30 et 31 du Protocole, les Hautes Parties contractantes, les Parties à un conflit ou l'une des Parties à un conflit, agissant d'un commun accord ou isolément, peuvent définir, conformément au Tableau de répartition des bandes de fréquences figurant dans le Règlement des radiocommunications annexé à la Convention internationale des télécommunications, et publier les fréquences nationales qu'elles choisissent pour ces communications.

Ces fréquences doivent être notifiées à l'Union internationale des télécommunications, conformément à la procédure approuvée par une Conférence administrative mondiale des radiocommunications.

Article 8 — Identification par moyens électroniques

1. Le système de radar secondaire de surveillance (SSR), tel qu'il est spécifié à l'Annexe 10 de la Convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'Aviation civile internationale mise à jour périodiquement, peut être utilisé pour identifier et suivre le cheminement d'un aéronef sanitaire. Le mode et le code SSR à réserver à l'usage exclusif des aéronefs sanitaires doivent être définis par les Hautes Parties contractantes, les Parties au conflit ou une des Parties au conflit, agissant d'un commun accord ou isolément, conformément à des procédures à recommander par l'Organisation de l'Aviation civile internationale.
2. Les Parties au conflit peuvent, par un accord spécial, adopter pour leur usage entre elles un système électronique analogue pour l'identification des véhicules sanitaires et des navires et embarcations sanitaires.

CHAPITRE IV — COMMUNICATIONS

Article 9 — Radiocommunications

Le signal de priorité prévu par l'article 7 du présent Règlement pourra précéder les radiocommunications appropriées des unités sanitaires et des moyens de transport sanitaire pour l'application des procédures mises en œuvre conformément aux articles 22, 23, 25, 26, 27, 28, 29, 30 et 31 du Protocole.

Article 10 — Utilisation des codes internationaux

Les unités et moyens de transport sanitaires peuvent aussi utiliser les codes et signaux établis par l'Union internationale des télécommunications, l'Organisation de l'Aviation civile internationale et l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime. Ces codes et signaux sont alors utilisés conformément aux normes, pratiques et procédures établies par ces Organisations.

Article 11 — Autres moyens de communication

Lorsqu'une radiocommunication bilatérale n'est pas possible, les signaux prévus par le Code international de signaux adopté par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, ou dans l'Annexe pertinente de la Convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'Aviation civile internationale, mise à jour périodiquement, peuvent être employés.

Article 12 — Plans de vol

Les accords et notifications relatifs aux plans de vol visés à l'article 29 du Protocole doivent, autant que possible, être formulés conformément aux procédures établies par l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article 13 — Signaux et procédures pour l'interception des aéronefs sanitaires

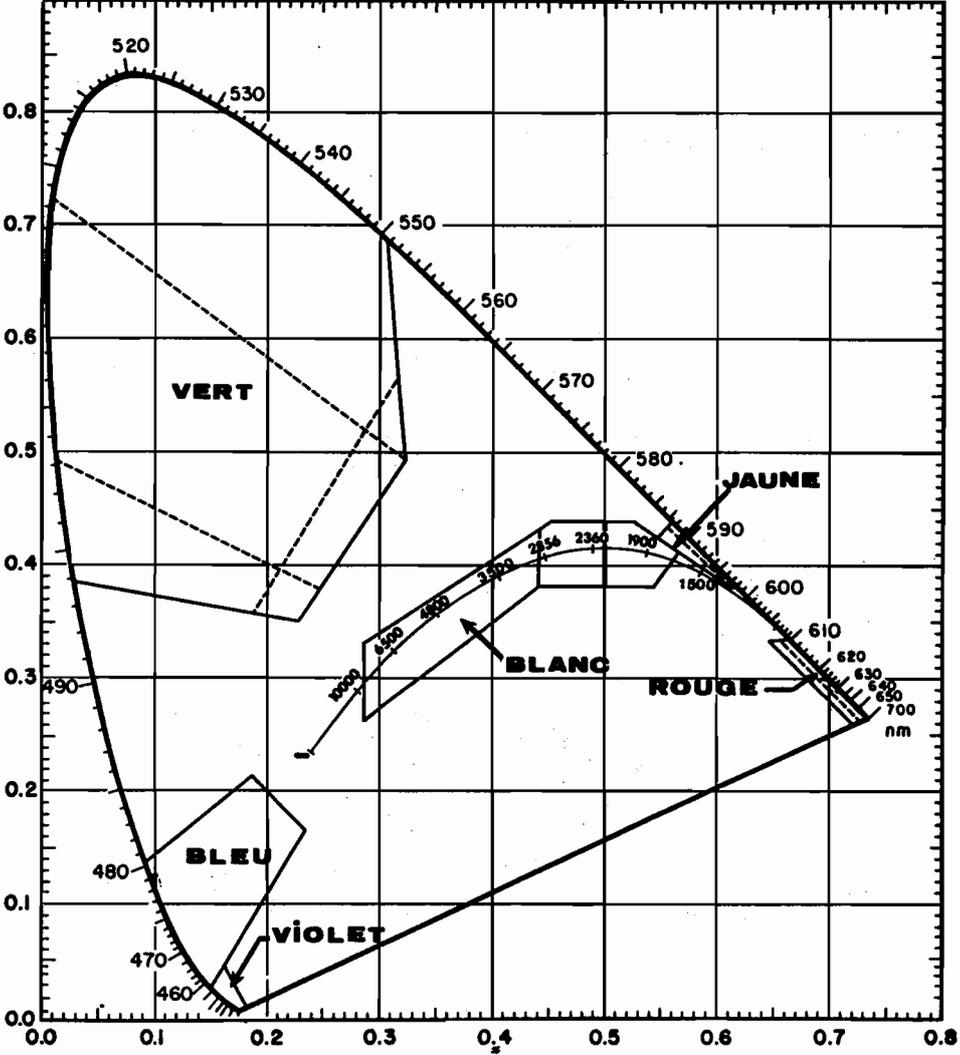
Si un aéronef intercepteur est employé pour identifier un aéronef sanitaire en vol, ou le sommer d'atterrir, en application des articles 30 et 31 du Protocole, les procédures normalisées d'interception visuelle et radio, prescrites à l'Annexe 2 de la Convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'Aviation civile internationale, mise à jour périodiquement, devraient être utilisées par l'aéronef intercepteur et l'aéronef sanitaire.

NB: En ce qui concerne les Etats qui deviendraient Parties au Protocole I après le 1^{er} mars, ils deviennent Parties au Protocole I avec son Annexe I amendée, sauf s'ils expriment une intention contraire.

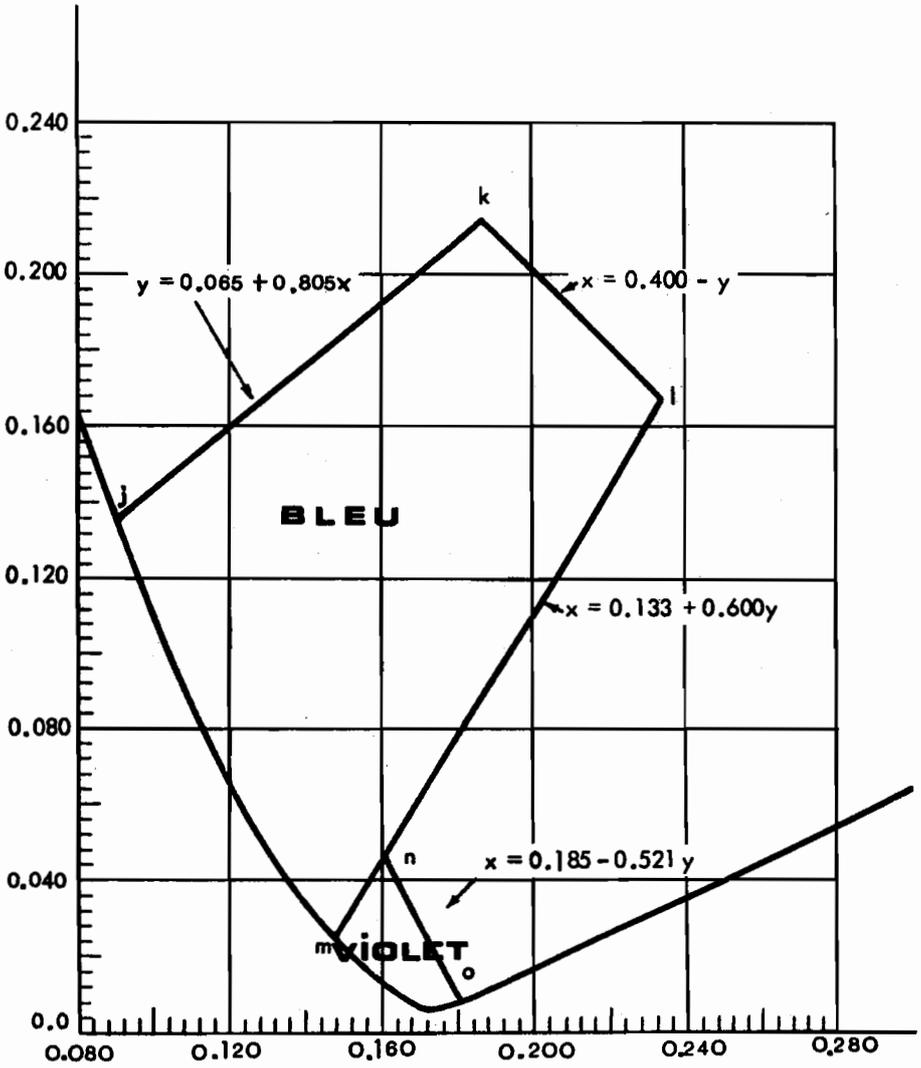
Documents annexes

Diagrammes de chromaticité de la CIE

Document n° 1. Limites recommandées pour les signaux lumineux



Document n° 2. Limites recommandées pour les signaux lumineux bleus et violets



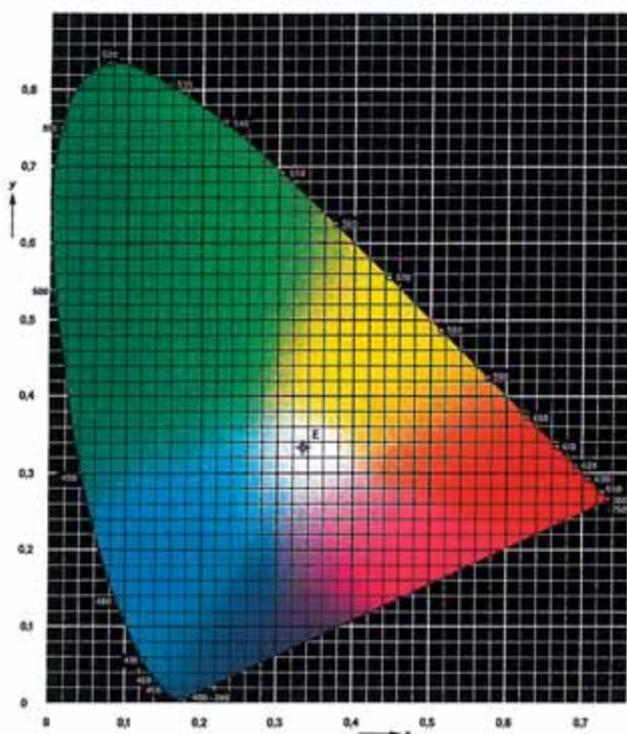


Tableau de normalisation des couleurs, d'après le diagramme de chromaticité (triangle des couleurs) de la Commission internationale de l'éclairage CIE et la Norme DIN 5033

Les couleurs des sources lumineuses et des surfaces (par exemple des peintures, des filtres de lumière, etc.) peuvent être ordonnées clairement sur ce diagramme trichromatique (triangle des couleurs) en fonction de leur chromaticité. Cette ordonnance des couleurs suppose une mesure préalable des coordonnées trichromatiques x et y ; ces coordonnées précisent en effet le point d'une certaine chromaticité. La luminance des sources lumineuses ou le facteur de luminance des couleurs de surface ne sont pas représentés sur ce diagramme. Chacun des points de ce triangle représente une chromaticité; les couleurs d'une même chromaticité ne peuvent se distinguer entre elles que par leur luminance.

Au centre du triangle (exactement au point $x = 0,333$ et $y = 0,333$) se trouve la zone achromatique (blanc, gris jusqu'à noir selon la luminance). Le pourtour est composé du lieu spectral (*spectrum locus*) et de la ligne dite « limite des pourpres »; quelques longueurs d'onde (en nm) sont indiquées le long du lieu spectral. Entre le point achromatique et la ligne de bordure se trouvent toutes les autres couleurs, et les rayons partant du point achromatique ont tous la même teinte, mais avec une saturation allant en augmentant. La chromaticité d'un mélange additif de stimuli de couleur de deux composants se trouve toujours sur la ligne droite reliant la chromaticité de ces composants; c'est selon cette règle que le diagramme trichromatique est construit.

Attention : Cette image du triangle trichromatique n'indique que d'une manière approximative les chromaticités. Une concordance parfaite des couleurs du diagramme avec les chromaticités exactes des points chromatiques définis ne peut pas être obtenue pour des raisons techniques d'impression (traduction de l'allemand de M. Dutruit).

Document annexe

Model of simplified flight plan form for mission of medical aircraft in armed conflict

Modèle de plan de vol simplifié pour mission d'aéronef sanitaire en période de conflit armé

FLIGHT PLAN AND NOTIFICATION OF FLIGHT FOR MEDICAL AIRCRAFT*

*PLAN DE VOL ET NOTIFICATION DE VOL POUR LES AÉRONEFS SANITAIRES**

1. Notification sent from:

Notification émise par:

a) Hospital ship

Navire-hôpital

b) Other

Autre

2. Notification addressed to:

Notification destinée à:

a) Hospital ship

Navire-hôpital

b) General call (CQ)

Appel à tous (CQ)

c) Other(s)

Autre(s)

3. Type of mission:

Genre de mission:

a) Evacuation(s)

Evacuation(s)

b) Rescue operation(s)

Opération(s) de sauvetage

c) Other(s)

Autre(s)

4. Estimated duration of operation(s):

Durée estimée d'opération(s):

..... (h, min)

5. Number and type of aircraft:

Nombre et type d'aéronef(s):

a) Airplane

Avion

b) Helicopter

Hélicoptère

6. Departure point:

Point de départ:

a) Hospital ship

Navire-hôpital

b) Other

Autre

at

à

at

à

..... (h, min)

..... (h, min)

7. Area of flight/altitude/intended route/destination:
Région survolée/altitude/route prévue/destination:
8. Alternate point of arrival:
Point de dégagement:
9. Means of visual identification:
Moyens d'identification visuelle:
- a) Red cross / Red crescent
Croix rouge / Croissant rouge
- b) Flashing blue light(s)
Feu(x) bleu(s) à éclats
- c) Navigation lights
Feux de navigation
- d) Landing light(s)
Phare(s) d'atterrissage
- e) Other(s)
Autre(s)
10. Continuous radio watch and language used on:
Veille radio permanente, langue utilisée sur:
- a) 121.5 MHz in
121,5 MHz en
- b) 243.0 MHz in
243,0 MHz en
- c) MHz in
..... MHz en
11. Radar identification (SSR mode and code); mode A/3, code:
Identification radar (mode et code SSR); mode A/3, code:
12. Aircrew and medical staff (number):
Equipage navigant et personnel sanitaire (nombre):
13. Acknowledgement:
Accusé de réception:
 Flight authorized by
Vol autorisé par
14. Date: Time: (h, min)
Date: Heure:



UNION INTERNATIONALE DES TELECOMMUNICATIONS

Secrétariat général

EXTRAITS

Règlement des radiocommunications

Edition de 1990

1

**Règlement des
radiocommunications**

Reproduit avec l'aimable autorisation de
l'Union Internationale des Télécommunications, Genève

ISBN 92-61-04142-6

CHAPITRE IX

Mob-83 Communications de détresse et de sécurité ¹

ARTICLE 37

Dispositions générales

- 2930** § 1. Les dispositions fixées dans le présent chapitre sont
Mob-87 obligatoires (voir Résolution 331 (**Mob-87**)) dans le service mobile maritime pour les stations utilisant les fréquences et les techniques définies dans le présent chapitre ainsi que pour les communications entre ces stations et les stations d'aéronef. Cependant, les stations du service mobile maritime devront, si elles sont en plus pourvues de l'un des équipements utilisés par les stations fonctionnant conformément aux dispositions définies dans le chapitre N IX, se conformer lorsqu'elles utilisent cet équipement, aux dispositions pertinentes dudit chapitre. Les dispositions du présent chapitre sont également applicables dans le service mobile aéronautique, sauf en cas d'arrangements particuliers conclus entre les gouvernements intéressés.
- 2931** § 2. La procédure fixée dans le présent chapitre est obligatoire dans le service mobile maritime par satellite ainsi que pour les communications entre les stations à bord des aéronefs et les stations du service mobile maritime par satellite dans tous les cas où ce service ou ces stations sont expressément mentionnés. Les dispositions des numéros 3086, 3090, 3095, 3096, 3097, 3098, 3200, 3203 et 3223 s'appliquent également.
- 2932** § 3. (1) Aucune disposition du présent Règlement ne peut faire
Mob-83 obstacle à l'emploi, par une station mobile ou terrienne mobile en détresse, de tous les moyens dont elle dispose pour attirer l'attention, signaler sa situation et obtenir du secours.

C.IX

Mob-83

¹ Aux fins du présent chapitre, les communications de détresse et de sécurité comprennent les appels et les messages de détresse, d'urgence et de sécurité.

2933 (2) Aucune disposition du présent Règlement ne peut faire
Mob-83 obstacle à l'emploi, par des stations à bord des aéronefs ou de navires participant à des opérations de recherche et de sauvetage, dans des circonstances exceptionnelles, de tous les moyens dont elles disposent pour assister une station mobile ou terrienne mobile en détresse.

2934 (3) Aucune disposition du présent Règlement ne peut faire
Mob-83 obstacle à l'emploi, par une station terrestre ou par une station terrienne côtière, dans des circonstances exceptionnelles, de tous les moyens dont elle dispose pour assister une station mobile ou terrienne mobile en détresse (voir également le numéro 959).

2934A § 3A. Lorsque des circonstances spéciales le rendent indispen-
Mob-87 sable, une administration peut, à titre d'exception aux méthodes de travail prévues dans le présent Règlement, autoriser les installations de stations terriennes de navire situées dans les Centres de coordination de sauvetage¹ à communiquer avec toute autre station en utilisant les bandes attribuées au service mobile maritime par satellite, aux fins de détresse et de sécurité.

2935 § 4. Dans les cas de détresse, d'urgence ou de sécurité, les transmissions:

2936 a) en télégraphie Morse, ne doivent en général pas
Mob-83 dépasser la vitesse de seize mots par minute;

2937 b) en radiotéléphonie, doivent être effectuées lente-
ment et distinctement, chaque mot étant prononcé nettement afin de faciliter sa transcription.

2937A § 4A. On peut également, compte tenu des dispositions du
Mob-87 numéro 2945, faire des émissions de détresse, d'urgence et de sécurité en recourant aux techniques d'appel sélectif numérique et aux techniques spatiales, ainsi qu'à la télégraphie à impression directe, conformément aux Recommandations pertinentes du CCIR.

2934A.1 ¹ L'expression «Centre de coordination de sauvetage» définie
Mob-87 par la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes (1979) désigne un service chargé de promouvoir la bonne organisation des services de recherche et de sauvetage et de coordonner les opérations à l'intérieur d'une région de recherche et de sauvetage.

- 2938** § 5. Il convient d'utiliser, le cas échéant, les abréviations et
Mob-87 les signaux de l'appendice 14 ainsi que les tables d'épellation des lettres et des chiffres de l'appendice 24¹.
- 2939** § 6. (1) La Convention internationale pour la sauvegarde de la
vie humaine en mer détermine les navires et ceux de leurs engins
de sauvetage qui doivent être équipés d'installations radioélectriques
ainsi que les navires qui doivent être équipés d'appareils
radioélectriques portatifs à utiliser par les engins de sauvetage. Elle
prescrit également les conditions que doivent remplir de tels
appareils.
- 2940** (2) Les annexes à la Convention relative à l'aviation civile
Mob-83 internationale définissent les aéronefs qu'il convient d'équiper
d'appareils radioélectriques ainsi que les aéronefs qu'il convient
d'équiper d'appareils radioélectriques portatifs de sauvetage. Elles
définissent également les conditions qu'il convient que de tels
appareils remplissent.
- 2941** § 7. Cependant, les prescriptions du présent Règlement doi-
vent être observées par tous les appareils de cette nature.
- 2942** § 8. Les stations mobiles² du service mobile maritime peu-
Mob-87 vent communiquer, pour des raisons de sécurité, avec les stations
du service mobile aéronautique. Ces communications doivent nor-
malement se faire sur les fréquences autorisées d'après la section I
de l'article 38 et dans les conditions qui y sont spécifiées (voir aussi
le numéro 2932).

2938.1 ¹ Il est également recommandé d'utiliser le Vocabulaire norma-
Mob-87 lisé de la navigation maritime et, en cas de difficulté de langage, le Code
international de signaux, tous deux publiés par l'Organisation maritime
internationale.

2942.1 ² Les stations mobiles qui communiquent avec les stations du
Mob-83 service mobile aéronautique (R) dans les bandes attribuées à ce service
doivent se conformer aux dispositions du présent Règlement qui sont
applicables audit service, et aussi, le cas échéant, aux accords particuliers
conclus par les gouvernements concernés et régissant l'utilisation du service
mobile aéronautique (R).

2942A § 8A. Les stations mobiles du service mobile aéronautique
Mob-87 peuvent communiquer, pour des raisons de détresse et de sécurité, avec les stations du service mobile maritime, conformément aux dispositions du présent chapitre.

2943 § 9. Toute station établie à bord d'un aéronef et astreinte par
Mob-87 une réglementation nationale ou internationale à entrer en communication pour des raisons de détresse, d'urgence ou de sécurité avec des stations du service mobile maritime doit:

2943A a) être capable, jusqu'à la mise en œuvre complète du
Mob-87 Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM), de faire des émissions de préférence en classe A2A ou H2A et de recevoir de préférence des émissions dans les classes A2A et H2A lorsqu'elle utilise la fréquence porteuse 500 kHz, ou bien de faire des émissions de la classe J3E ou H3E et de recevoir¹ des émissions des classes A3E, J3E et H3E lorsqu'elle utilise la fréquence porteuse 2 182 kHz, ou bien de faire et de recevoir des émissions de la classe J3E lorsqu'elle utilise la fréquence porteuse 4 125 kHz, ou bien de faire et de recevoir des émissions de la classe G3E lorsqu'elle utilise la fréquence porteuse 156,8 MHz (voir aussi la Résolution 331 (Mob-87));

2943B b) être capable après la mise en service complète du
Mob-87 SMDSM de faire et de recevoir des émissions de la classe J3E lorsqu'elle utilise les fréquences porteuses 2 182 kHz ou 4 125 kHz, ou des émissions de la classe G3E lorsqu'elle utilise la fréquence 156,8 MHz ou bien la fréquence optionnelle 156,3 MHz.

2943.1 SUP
Mob-87

2943A.1 ¹ A titre exceptionnel, la réception des émissions de la classe
Mob-87 A3E sur la fréquence porteuse 2 182 kHz peut être rendue facultative, dans les cas où cela est autorisé par les règlements nationaux.

2944 SUP
Mob-87

2945 § 11. Jusqu'à la mise en œuvre complète du SMDSM et
Mob-87 jusqu'à ce qu'une conférence compétente en décide autrement,
toutes les dispositions du Règlement des radiocommunications
relatives aux communications actuelles de détresse, d'urgence et de
sécurité restent en vigueur (voir la Résolution 331 (**Mob-87**)).

2946 à 2949 SUP
Mob-87

2950
à NON attribués.
2966

ARTICLE 38

Fréquences pour la détresse et la sécurité

Section I. Fréquences disponibles

2967 et 2968 SUP

Mob-87

2969

Mob-87

A. 500 kHz

2970 § 1. (1) La fréquence 500 kHz est la fréquence internationale de
 Mob-87 détresse en télégraphie Morse (voir également le numéro 472); elle
 doit être employée à cet effet par les stations de navire, d'aéronef
 et d'engin de sauvetage qui font usage de la télégraphie Morse sur
 des fréquences comprises entre 415 kHz et 535 kHz lorsque ces
 stations demandent l'assistance des services maritimes. Elle doit
 être employée pour l'appel et le trafic de détresse ainsi que pour le
 signal et les messages d'urgence, pour le signal de sécurité et, en
 dehors des régions à trafic intense, pour de brefs messages de
 sécurité. Lorsque cela est possible en pratique, les messages de
 sécurité doivent être émis sur la fréquence de travail, après une
 annonce préliminaire sur la fréquence 500 kHz (voir aussi le
 numéro 4236). Pour la détresse et la sécurité, les classes d'émission
 à utiliser sur la fréquence 500 kHz sont les classes A2A, A2B, H2A
 ou H2B (voir aussi le numéro 3042 et la Résolution 331 (Mob-87)).

2971 (2) Il convient toutefois que les stations de navire et
 d'aéronef qui ne peuvent pas émettre sur la fréquence 500 kHz
 utilisent toute autre fréquence disponible sur laquelle elles pour-
 raient attirer l'attention.

2971A

Mob-87

B. 518 kHz

2971B § 1A. Dans le service mobile maritime, la fréquence 518 kHz
 Mob-87 est utilisée par les stations côtières exclusivement pour l'émission, à
 destination des navires, d'avertissements concernant la navigation
 et la météorologie et de renseignements urgents au moyen du
 système NAVTEX international par télégraphie à impression
 directe à bande étroite.

2971C et 2971D SUP

Mob-87

2972
Mob-87

C. 2 182 kHz

2973 § 2. (1) La fréquence porteuse 2 182 kHz¹ est une fréquence internationale de détresse en radiotéléphonie (voir également les numéros 500 et 501); elle doit être employée à cet effet par les stations de navire, d'aéronef et d'engin de sauvetage et par les radiobalises de localisation des sinistres qui font usage des bandes autorisées comprises entre 1 605 kHz et 4 000 kHz lorsque ces stations demandent l'assistance des services maritimes. Elle est employée pour l'appel et le trafic de détresse, pour les signaux de radiobalise de localisation des sinistres, pour le signal et les messages d'urgence ainsi que pour le signal de sécurité. Lorsque cela est possible en pratique, les messages de sécurité sont transmis sur une fréquence de travail après une annonce préliminaire sur la fréquence 2 182 kHz. La classe d'émission à utiliser en radiotéléphonie sur la fréquence 2 182 kHz est la classe H3E. Les appareils prévus uniquement pour la détresse, l'urgence et la sécurité peuvent continuer à utiliser la classe d'émission A3E (voir le numéro 4127). La classe d'émission à utiliser par les radiobalises de localisation des sinistres est celle qui est spécifiée à l'appendice 37 (voir aussi le numéro 3265). La classe d'émission J3E peut être utilisée pour l'échange du trafic de détresse sur la fréquence 2 182 kHz après avoir accusé réception d'un appel de détresse à l'aide de techniques d'appel sélectif numérique sur la fréquence 2 187,5 kHz, compte tenu du fait que d'autres navires croisant au voisinage peuvent ne pas être en mesure de recevoir ce trafic (voir aussi le numéro N 2974 et la Résolution 331 (Mob-87)).

2974 (2) Si un message de détresse transmis sur la fréquence porteuse 2 182 kHz n'a pas fait l'objet d'un accusé de réception, on peut transmettre de nouveau le signal d'alarme radiotéléphonique suivi, lorsque c'est possible, de l'appel et du message de détresse sur l'une ou l'autre, selon le cas, des deux fréquences porteuses 4 125 kHz ou 6 215 kHz (voir les numéros 2982, 2986 et 3054).

2973.1
Mob-83

¹ Lorsque les administrations font assurer par leurs stations côtières une veille sur 2 182 kHz pour recevoir des émissions de la classe J3E ainsi que des émissions des classes A3E et H3E, les stations de navire peuvent communiquer avec ces stations côtières au moyen d'émissions de la classe J3E.

2975 (3) Cependant, lorsque les stations de navire et d'aéronef ne
Mob-87 peuvent pas émettre sur la fréquence porteuse 2 182 kHz ni, dans les conditions du numéro **2974**, sur les fréquences porteuses 4 125 kHz ou 6 215 kHz, ces stations devraient utiliser toute autre fréquence disponible sur laquelle elles peuvent attirer l'attention.

2976 SUP
Mob-83

2977 (4) Toute station côtière faisant usage de la fréquence porteuse 2 182 kHz à des fins de détresse doit pouvoir transmettre le signal d'alarme radiotéléphonique décrit au numéro **3270** (voir aussi les numéros **3277**, **3278** et **3279**).

2978 (5) Il convient que toute station côtière autorisée à émettre des avis pour la navigation puisse transmettre le signal d'avis aux navigateurs décrit aux numéros **3284**, **3285** et **3286**.

2978A et 2978B SUP
Mob-87

2979 D. 3 023 kHz
Mob-87

2980 § 3. La fréquence porteuse (fréquence de référence) aéronautique 3 023 kHz peut être utilisée pour établir des communications entre les stations mobiles qui participent à des opérations de recherche et de sauvetage coordonnées, ainsi que des communications entre ces stations et les stations terrestres participantes, conformément aux dispositions de l'appendice **27 Aer2** (voir les numéros **501** et **505**).

2981 E. 4 125 kHz
Mob-87

2982 § 4. (1) La fréquence porteuse 4 125 kHz est utilisée, en plus de la fréquence porteuse 2 182 kHz, pour la détresse et la sécurité ainsi que pour l'appel et la réponse (voir aussi le numéro **520**). Elle est également utilisée pour le trafic de détresse et de sécurité en radiotéléphonie (voir aussi le numéro **N 2980** et la Résolution **331 (Mob-87)**).

RR38-4

2982A (2) La fréquence porteuse 4 125 kHz peut être utilisée par
Mob-87 les stations d'aéronef pour communiquer avec les stations du service mobile maritime aux fins de détresse et de sécurité y compris aux fins de recherche et de sauvetage (voir les numéros 2943, 2943A et 2943B).

2982B à 2982E SUP
Mob-87

2983 F. 5 680 kHz
Mob-87

2984 § 5. La fréquence porteuse (fréquence de référence) aéronautique 5 680 kHz peut être utilisée pour établir des communications entre les stations mobiles qui participent à des opérations de recherche et de sauvetage coordonnées, ainsi que des communications entre ces stations et les stations terrestres participantes, conformément aux dispositions de l'appendice 27 Aer2 (voir aussi les numéros 501 et 505).
Mob-83

2985 G. 6 215 kHz
Mob-87

2986 § 6. La fréquence porteuse 6 215 kHz est utilisée, en plus de la fréquence porteuse 2 182 kHz, pour la détresse et la sécurité ainsi que pour l'appel et la réponse (voir aussi le numéro 520). Cette fréquence est également utilisée pour le trafic de détresse et de sécurité en radiotéléphonie (voir aussi le numéro N 2986 et la Résolution 331 (Mob-87)).
Mob-87

2986A à 2986H SUP
Mob-87

2987 H. 8 364 kHz
Mob-87

2988 § 7. La fréquence 8 364 kHz est désignée pour être utilisée par les stations d'engin de sauvetage, si elles sont équipées pour émettre sur les fréquences des bandes comprises entre 4 000 kHz et 27 500 kHz et si elles désirent établir avec les stations des services mobiles maritime et aéronautique des communications relatives aux opérations de recherche et de sauvetage (voir également le numéro 501 et la Résolution 331 (Mob-87)).
Mob-87

2988A à 2988N SUP
Mob-87

2989
Mob-87

I. 121,5 MHz et 123,1 MHz

2990
Mob-83

SUP

2990A § 8. (1A) La fréquence aéronautique d'urgence 121,5 MHz¹ est
Mob-83 utilisée pour la détresse et l'urgence en radiotéléphonie par les stations du service mobile aéronautique lorsqu'elles travaillent dans la bande comprise entre 117,975 MHz et 136 MHz (137 MHz après le 1^{er} janvier 1990). Cette fréquence peut être également utilisée par les stations d'engin de sauvetage et par les radiobalises de localisation des sinistres.

2990B
Mob-83

(1B) La fréquence aéronautique auxiliaire 123,1 MHz (auxiliaire de la fréquence aéronautique d'urgence 121,5 MHz) est destinée à être utilisée par les stations du service mobile aéronautique et par d'autres stations mobiles et terrestres engagées dans des opérations coordonnées de recherche et sauvetage (voir aussi le numéro 593).

2991
Mob-83

(2) Les stations mobiles du service mobile maritime peuvent communiquer avec les stations du service mobile aéronautique sur la fréquence aéronautique d'urgence 121,5 MHz exclusivement pour la détresse et l'urgence et sur la fréquence aéronautique auxiliaire 123,1 MHz pour les opérations coordonnées de recherche et sauvetage, en émission de classe A3E pour les deux fréquences (voir aussi les numéros 501 et 593). Elles doivent alors se conformer aux arrangements particuliers conclus par les gouvernements intéressés et régissant le service mobile aéronautique.

2992
Mob-87

J. 156,3 MHz

2993
Mob-83

§ 9. La fréquence 156,3 MHz peut être utilisée à des fins de communication entre des stations de navire et des stations d'aéronef, au moyen d'émissions de la classe G3E, dans le cadre de

2990A.1
Mob-83

¹ Normalement, les stations d'aéronef émettent les messages de détresse et d'urgence sur la fréquence de travail qu'elles utilisent au moment de l'incident.

la coordination des opérations de recherche et de sauvetage. Elle peut également être employée par les stations d'aéronef qui désirent communiquer avec des stations de navire pour d'autres raisons liées à la sécurité (voir également la remarque *g*) de l'appendice 18).

2993A et 2993B SUP
Mob-87

2993C *K. 156,650 MHz*
Mob-87

2993D § 9B. La fréquence 156,650 MHz est utilisée pour les communications entre navires relatives à la sécurité de la navigation conformément à la remarque *p*) de l'appendice 18.
Mob-87

2993E *L. 156,8 MHz*
Mob-87

2994 § 10. (1) La fréquence 156,8 MHz est la fréquence internationale de détresse, de sécurité et d'appel en radiotéléphonie pour les stations du service mobile maritime lorsqu'elles font usage de fréquences des bandes autorisées comprises entre 156 MHz et 174 MHz (voir aussi les numéros 501 et 613). Elle est employée pour le signal, les appels et le trafic de détresse, pour le signal et le trafic d'urgence et pour le signal de sécurité (voir aussi le numéro 2995A). Les messages de sécurité doivent être transmis, lorsque c'est possible en pratique, sur une fréquence de travail, après annonce préliminaire sur la fréquence 156,8 MHz (voir le numéro N 3041, l'appendice 19 et aussi la Résolution 331 (Mob-87)).
Mob-87

2995 (2) Toutefois, il convient que les stations de navire qui ne peuvent pas émettre sur la fréquence 156,8 MHz utilisent toute autre fréquence disponible sur laquelle elles pourraient attirer l'attention.

2995A (3) La fréquence 156,8 MHz peut être utilisée par les stations d'aéronef mais uniquement aux fins de sécurité.
Mob-83

2995B et 2995C SUP
Mob-87

2996 *M. 243 MHz*
Mob-87

(Voir les numéros 501 et 642)

2997 *N. Bande 406 - 406,1 MHz*
Mob-87

2997A § 10B. La bande 406 - 406,1 MHz est utilisée exclusivement par
Mob-83 les radiobalises de localisation des sinistres par satellite (Terre vers espace) (voir le numéro 649).

2998 *O. Bande 1 544 - 1 545 MHz*
Mob-87

2998A § 10C. L'utilisation de la bande 1 544 - 1 545 MHz (espace vers
Mob-87 Terre) est limitée aux opérations de détresse et de sécurité (voir le numéro 727A), comprenant:

- 2998B** a) les liaisons de connexion des satellites nécessaires
Mob-83 au relais des émissions des radiobalises de localisation des sinistres par satellite vers les stations terriennes;
- 2998C** b) les liaisons à bande étroite (espace vers Terre) des
Mob-83 stations spatiales vers les stations mobiles.

2998D *P. Bande 1 645,5 - 1 646,5 MHz*
Mob-87

2998E § 10D. L'utilisation de la bande 1 645,5 - 1 646,5 MHz (Terre
Mob-87 vers espace) est limitée aux opérations de détresse et de sécurité (voir le numéro 734B), y compris:

- 2998EA** a) les émissions de RLS par satellite;
Mob-87
- 2998EB** b) le relais d'alertes de détresse reçues par des satellites
Mob-87 en orbite polaire basse vers des satellites géostationnaires.

2999 *Q. Aéronefs en détresse*
Mob-87

3000 § 11. Tout aéronef en détresse transmet l'appel de détresse sur
la fréquence sur laquelle les stations terrestres ou mobiles susceptibles de lui porter secours assurent la veille. Si cet appel est destiné à des stations du service mobile maritime, les dispositions des numéros 2970 et 2971 ou des numéros 2973 et 2975 ou 2994 et 2995 doivent être observées.

3001

Mob-87

R. Stations d'engin de sauvetage

3002 § 12. Les appareils à utiliser dans les stations d'engin de sauvetage doivent, s'ils peuvent employer des fréquences:

3003

Mob-83

a) *dans les bandes autorisées comprises entre 415 kHz et 526,5 kHz, pouvoir faire des émissions des classes A2A et A2B* ou H2A et H2B* sur la fréquence porteuse 500 kHz. Si l'installation comporte un récepteur pour l'une de ces bandes, celui-ci doit pouvoir recevoir les émissions des classes A2A et H2A sur la fréquence porteuse 500 kHz;*

3004

b) *dans les bandes comprises entre 1 605 kHz et 2 850 kHz, pouvoir faire des émissions de la classe A3E ou H3E sur la fréquence porteuse 2 182 kHz. Si l'installation comporte un récepteur pour l'une de ces bandes, celui-ci doit pouvoir recevoir des émissions des classes A3E et H3E sur la fréquence porteuse 2 182 kHz;*

3005

c) *dans les bandes comprises entre 4 000 kHz et 27 500 kHz, pouvoir faire des émissions de la classe A2A ou H2A sur la fréquence porteuse 8 364 kHz. Si l'installation comporte un récepteur pour l'une de ces bandes, celui-ci doit pouvoir recevoir des émissions des classes A1A, A2A et H2A dans toute la bande 8 341,75 - 8 728,5 kHz;*

3006

Mob-83

d) *dans les bandes comprises entre 117,975 MHz et 136 MHz (137 MHz après le 1^{er} janvier 1990), pouvoir faire des émissions sur la fréquence 121,5 MHz en utilisant la modulation d'amplitude. Si l'installation comporte un récepteur pour l'une de ces bandes, celui-ci doit pouvoir recevoir les émissions de la classe A3E sur 121,5 MHz;*

* Ceci pourvoit à la réception automatique de signaux radiotélégraphiques d'alarme.

- 3007** e) *dans les bandes comprises entre 156 MHz et 174 MHz, pouvoir faire des émissions de la classe G3E sur la fréquence 156,8 MHz. Si l'installation comporte un récepteur pour l'une de ces bandes, celui-ci doit pouvoir recevoir des émissions de la classe G3E sur la fréquence 156,8 MHz;*
- 3008** f) *dans les bandes comprises entre 235 MHz et 328,6 MHz, pouvoir faire des émissions sur la fréquence 243 MHz.*
- 3008A à 3008D** SUP
Mob-87

Mob-83 Section II. Protection des fréquences
de détresse et de sécurité

3009 A. Généralités

- 3010** § 13. Sauf dans les cas prévus par le présent Règlement, toute
Mob-87 émission pouvant causer des brouillages préjudiciables aux communications de détresse, d'alarme, d'urgence ou de sécurité sur les fréquences 500 kHz, 2 174,5 kHz, 2 182 kHz, 2 187,5 kHz, 4 125 kHz, 4 177,5 kHz, 4 207,5 kHz, 6 215 kHz, 6 268 kHz, 6 312 kHz, 8 291 kHz, 8 376,5 kHz, 8 414,5 kHz, 12 290 kHz, 12 520 kHz, 12 577 kHz, 16 420 kHz, 16 695 kHz, 16 804,5 kHz, 121,5 MHz, 156,525 MHz ou 156,8 MHz ou dans les bandes de fréquences 406 - 406,1 MHz, 1 544 - 1 545 MHz et 1 645,5 - 1 646,5 MHz (voir aussi le numéro N 3067) est interdite. Toute émission causant des brouillages préjudiciables aux communications de détresse et de sécurité sur l'une quelconque des autres fréquences discrètes énumérées dans la section I du présent article et dans la section I de l'article N 38 est interdite.
- 3011** § 14. (1) Les émissions d'essai doivent être réduites au minimum
Mob-83 sur les fréquences énumérées dans la section I du présent article; il convient, chaque fois que cela est possible dans la pratique, qu'elles soient faites sur des antennes artificielles ou avec une puissance réduite.

RR38-10

3012 à 3015 SUP

Mob-83

3016 (2) Il est interdit de faire sur une fréquence quelconque des
Mob-87 émissions d'essai du signal d'alarme complet sauf pour effectuer des essais indispensables en coordination avec les autorités compétentes. A titre exceptionnel, de tels essais sont autorisés pour les appareils radiotéléphoniques qui ne peuvent fonctionner que sur les fréquences internationales de détresse de 2 182 kHz ou de 156,8 MHz, et il faut alors utiliser une antenne artificielle appropriée.

3016A § 14A.(1) Avant d'émettre sur l'une quelconque des fréquences
Mob-83 définies pour le trafic de détresse et de sécurité dans la section I, une station doit écouter sur la fréquence envisagée afin d'être certaine qu'aucune émission de détresse n'est en cours (voir le numéro 4915).

3016B (2) Les dispositions du numéro 3016A ne s'appliquent pas
Mob-83 aux stations en détresse.

3017

B. 500 kHz

3018 § 15. (1) Exception faite des émissions autorisées sur la fréquence
Mob-87 500 kHz, et compte tenu du numéro 4226, toute émission est interdite sur les fréquences comprises entre 490 kHz et 510 kHz (voir le numéro 471 et la Résolution 210 (Mob-87)).

3019 (2) Afin de faciliter la réception des appels de détresse, les
autres émissions sur la fréquence 500 kHz doivent être réduites au minimum et leur durée ne doit pas dépasser une minute.

3020 et 3021 SUP

Mob-83

3022*C. 2 182 kHz*

3023 § 16. (1) Exception faite des émissions autorisées sur la fréquence
Mob-87 porteuse 2 182 kHz et sur les fréquences 2 174,5 kHz, 2 177 kHz, 2 187,5 kHz et 2 189,5 kHz, toute émission est interdite sur les fréquences comprises entre 2 173,5 kHz et 2 190,5 kHz (voir aussi le numéro N 3071).

3024 et 3025 SUP**Mob-83**

3026 (2) Afin de faciliter la réception des appels de détresse, toutes les émissions sur la fréquence 2 182 kHz doivent être réduites au minimum.

3027 (3) En mer, les essais du signal d'alarme radiotéléphonique
Mob-83 sur la fréquence porteuse 2 182 kHz sont interdits. Le contrôle du générateur du signal d'alarme radiotéléphonique doit être effectué acoustiquement sans recours à un émetteur. L'émetteur sera contrôlé de manière indépendante. Pendant les essais d'une installation de radiocommunication, effectués par une administration ou au nom d'une administration, le contrôle du générateur du signal d'alarme radiotéléphonique doit être effectué, au moyen d'une antenne artificielle appropriée, sur des fréquences autres que 2 182 kHz. Si l'installation ne peut fonctionner que sur la fréquence 2 182 kHz, il convient d'utiliser une antenne artificielle appropriée (voir le numéro 3016).

3028 (4) Avant et après les essais effectués avec une antenne
Mob-83 artificielle conformément aux dispositions du numéro 3027, il convient de signaler, au moyen d'une annonce appropriée sur la fréquence d'essai, que les signaux sont ou étaient des signaux d'essai exclusivement. L'annonce devrait aussi mentionner l'identification de la station.

3029 à 3031 SUP**Mob-83****3031A** *D. 121,5 MHz, 123,1 MHz et 243 MHz***Mob-87**

3031B § 17A. Sur les fréquences 121,5 MHz, 123,1 MHz et 243 MHz,
Mob-83 les émissions autres que celles autorisées sont interdites (voir les numéros 501, 593, 642, 2990A et 2990B).

3031C § 17B. Afin d'éviter des alertes injustifiées dans les systèmes
Mob-87 d'urgence automatiques, les émissions de signaux d'essai autres que les signaux d'exploitation sur les fréquences d'urgence de 121,5 MHz et 243 MHz devraient être coordonnées avec les autorités compétentes et ne devraient être effectuées que pendant les cinq premières minutes de chaque heure, chaque émission d'essai ne durant pas plus de dix secondes (voir aussi le numéro 3011).

3032 *E. Bande 156,7625 - 156,8375 MHz*
Mob-87

3033 § 18. (1) Toute émission faite dans la bande 156,7625 -
Mob-87 156,8375 MHz et pouvant causer des brouillages préjudiciables aux émissions autorisées des stations du service mobile maritime sur 156,8 MHz est interdite.

3034 et 3035 SUP
Mob-83

3036 (2) Afin de faciliter la réception des appels de détresse, toutes les émissions sur la fréquence 156,8 MHz doivent être réduites au minimum et ne pas dépasser une minute.

Section III. Veille sur les fréquences de détresse

3037 *A. 500 kHz*

3038 § 19. (1) Afin d'améliorer la sécurité de la vie humaine en mer et
Mob-87 au-dessus de la mer, toutes les stations du service mobile maritime qui assurent normalement une veille sur les fréquences des bandes autorisées entre 415 kHz et 526,5 kHz et qui emploient la télégraphie Morse doivent, pendant leurs vacances, prendre les mesures utiles pour que la veille sur la fréquence internationale de détresse 500 kHz soit assurée, deux fois par heure, pendant trois minutes commençant à x h 15 et x h 45, Temps universel coordonné (UTC), par un opérateur utilisant un casque ou un haut-parleur (voir aussi la Résolution 331 (Mob-87)).

3033.1 SUP
Mob-83

- 3038A** (1A) Le numéro **3038** ne s'applique pas à une station
Mob-87 côtière ouverte au service de correspondance publique lorsque la
couverture de sa zone opérationnelle en matière de détresse est
assurée par une ou plusieurs stations côtières veillant sur la
fréquence 500 kHz en application d'un accord entre les administra-
tions concernées. Ces administrations communiquent au Secrétaire
général les dispositions détaillées de ces accords en vue de leur
publication dans la Nomenclature des stations côtières (voir
l'article 26 et l'appendice 9).
- 3039** (2) Pendant les intervalles de temps indiqués ci-dessus, à
Mob-87 l'exception des émissions prévues au présent chapitre sur la
fréquence 500 kHz:
- 3040** a) les émissions doivent cesser dans la bande comprise
Mob-87 entre 490 kHz et 510 kHz (voir également la
Résolution **210 (Mob-87)**);
- 3041** b) hors de ces bandes, les émissions des stations du
Mob-87 service mobile peuvent continuer. Les stations du
service mobile maritime peuvent les écouter, à la
condition expresse d'assurer d'abord la veille sur la
fréquence de détresse, comme il est prescrit au
numéro **3038** (voir aussi la Résolution **331 (Mob-
87)**).
- 3042** § 20. (1) Les stations du service mobile maritime ouvertes au
Mob-87 service de correspondance publique en télégraphie Morse et utili-
sant les fréquences des bandes autorisées entre 415 kHz et
526,5 kHz doivent, pendant leurs vacations, rester à l'écoute sur la
fréquence 500 kHz sauf dans le cas prévu au numéro **3038A**. Cette
veille n'est obligatoire que pour les émissions des classes A2A
et H2A (voir aussi la Résolution **331 (Mob-87)**).
- 3043** (2) Ces stations, tout en observant les dispositions du
Mob-87 numéro **3038**, ne sont autorisées à abandonner cette veille que
lorsqu'elles sont engagées dans une communication sur d'autres
fréquences.
- 3044** (3) Pendant qu'elles sont engagées dans une telle communi-
cation:
- 3045** a) les stations de navire peuvent maintenir la veille sur
la fréquence 500 kHz au moyen d'un opérateur
utilisant un casque ou un haut-parleur, ou au
moyen de tout autre dispositif convenable, tel qu'un
récepteur automatique d'alarme;

- 3050** (3) Il convient, en outre, que les stations de navire assurent une veille aussi étendue que possible sur la fréquence porteuse 2 182 kHz pour pouvoir recevoir, par tous les moyens appropriés, le signal d'alarme radiotéléphonique décrit au numéro **3270** et le signal d'avis aux navigateurs décrit aux numéros **3284**, **3285** et **3286**, ainsi que les signaux de détresse, d'urgence et de sécurité.
- 3051** § 22. Il convient que les stations de navire ouvertes à la correspondance publique assurent autant que possible la veille sur la fréquence 2 182 kHz pendant leurs vacances.
- 3052** § 23. En vue d'accroître la sécurité de la vie humaine en mer
Mob-87 et au-dessus de la mer, toutes les stations du service mobile maritime qui écoutent normalement sur les fréquences des bandes autorisées comprises entre 1 605 kHz et 2 850 kHz prennent, autant que possible, les mesures utiles pour assurer pendant leurs vacances la veille sur la fréquence internationale de détresse 2 182 kHz deux fois par heure, pendant trois minutes commençant à x h 00 et x h 30, Temps universel coordonné (UTC) (voir aussi la Résolution **331 (Mob-87)**).
- 3052A** § 23A. Pendant les périodes indiquées au numéro **3052**, toutes
Mob-87 les émissions dans la bande 2 173,5 - 2 190,5 kHz doivent cesser, sauf sur les fréquences 2 177 kHz et 2 189,5 kHz et dans les cas prévus au présent chapitre et au chapitre N IX.
- 3053** *C. 4 125 kHz et 6 215 kHz*
Mob-87
- 3054** § 24. (1) Toutes les stations côtières qui sont ouvertes à la
Mob-87 correspondance publique et qui constituent un élément essentiel de la protection en cas de détresse dans la zone desservie peuvent maintenir une veille pendant leurs vacances, sur les fréquences porteuses 4 125 kHz ou 6 215 kHz ou sur les deux (voir les numéros **2982** et **2986**). Il convient que cette veille soit mentionnée dans la Nomenclature des stations côtières.
- 3055** (2) Il convient que les stations assurent cette veille grâce à un opérateur utilisant des moyens auditifs: casque, casque à deux écouteurs indépendants ou haut-parleur.

3056

D. 156,8 MHz

3057 § 25. (1) Il convient que toute station côtière du service mobile
Mob-87 maritime international radiotéléphonique dans la bande 156 - 174 MHz, lorsqu'elle constitue un élément essentiel de la protection en cas de détresse dans la zone desservie, assure, pendant ses vacations dans cette bande, une veille efficace par des moyens auditifs sur la fréquence 156,8 MHz (voir aussi la Résolution 331 (**Mob-87**) et la Recommandation 306).

3058 (2) Lorsqu'elles se trouvent dans la zone de service de
Mob-87 stations côtières du service mobile maritime radiotéléphonique dans les bandes comprises entre 156 MHz et 174 MHz, et lorsque c'est possible en pratique, il convient que les stations de navire assurent la veille sur la fréquence 156,8 MHz. Il convient que celles qui ne sont pourvues que d'appareils radiotéléphoniques fonctionnant dans les bandes autorisées comprises entre 156 MHz et 174 MHz, assurent, lorsqu'elles sont en mer, une veille sur la fréquence 156,8 MHz (voir aussi la Résolution 331 (**Mob-87**)).

3059 (3) Lorsqu'elles sont en liaison avec une station portuaire,
Mob-87 les stations de navire peuvent, à titre exceptionnel et sous réserve de l'accord de l'administration intéressée, continuer à maintenir la veille seulement sur la fréquence prévue pour les opérations portuaires, à condition que la station portuaire maintienne la veille sur la fréquence 156,8 MHz (voir aussi la Résolution 331 (**Mob-87**)).

3060 (4) Lorsqu'elles sont en liaison avec une station côtière du
Mob-87 service du mouvement des navires, les stations de navire peuvent, sous réserve de l'accord des administrations intéressées, continuer à maintenir la veille seulement sur la fréquence appropriée du service du mouvement des navires, à condition que cette station côtière maintienne la veille sur la fréquence 156,8 MHz (voir aussi la Résolution 331 (**Mob-87**)).

3061
à
3085 NON attribués.

ARTICLE 39

Communications de détresse

Section I. Généralités

- 3086** § 1. L'appel de détresse a priorité absolue sur toutes les autres communications. Toutes les stations qui l'entendent doivent cesser immédiatement toute émission susceptible de troubler le trafic de détresse et continuer d'écouter sur la fréquence d'émission de l'appel de détresse. Cet appel ne doit pas être adressé à une station déterminée, et il ne doit pas en être accusé réception avant que le message de détresse qui le suit ait été transmis.
- 3087** § 2. L'appel et le message de détresse ne sont émis que sur ordre du commandant ou de la personne responsable du navire, de l'aéronef ou de tout autre véhicule portant la station mobile ou la station terrienne de navire.

Section II. Signal de détresse

- 3088** § 3. (1) Le signal de détresse radiotélégraphique Morse est
Mob-87 constitué par le groupe . . . — — — . . . symbolisé par SOS émis comme un seul signal dans lequel les traits sont accentués de manière à être distingués nettement des points.
- 3089** (2) Le signal de détresse radiotéléphonique est constitué par le mot MAYDAY prononcé comme l'expression française «m'aider».
- 3090** (3) Ces signaux de détresse indiquent qu'un navire, un
Mob-87 aéronef ou tout autre véhicule est sous la menace d'un danger grave et imminent et demande une assistance immédiate (voir aussi le numéro 3279).

Section III. Appel de détresse

- 3091** § 4. (1) L'appel de détresse émis en radiotélégraphie Morse
Mob-87 comprend:
- le signal de détresse SOS (émis trois fois);
 - le mot DE;
 - l'indicatif d'appel de la station mobile en détresse (émis trois fois).

- 3092** (2) L'appel de détresse émis en radiotéléphonie comprend:
- le signal de détresse MAYDAY (prononcé trois fois);
 - le mot ICI (ou DE épilé à l'aide des mots de code DELTA ECHO en cas de difficultés de langage);
 - l'indicatif d'appel ou toute autre forme d'identification de la station mobile en détresse (prononcé trois fois).

Section IV. Messages de détresse

3093 § 5. (1) Le message de détresse radiotélégraphique Morse
Mob-87 comprend:

- le signal de détresse \overline{SOS} ;
- le nom ou toute autre forme d'identification de la station mobile en détresse;
- les renseignements relatifs à sa position;
- la nature de la détresse et la nature du secours demandé;
- tout autre renseignement qui pourrait faciliter ce secours.

- 3094** (2) Le message de détresse radiotéléphonique comprend:
- le signal de détresse MAYDAY;
 - le nom ou toute autre forme d'identification de la station mobile en détresse;
 - les renseignements relatifs à sa position;
 - la nature de la détresse et la nature du secours demandé;
 - tout autre renseignement qui pourrait faciliter ce secours.

3095 § 6. (1) En règle générale, un navire signale sa position en latitude et longitude (Greenwich), en employant des chiffres pour les degrés et les minutes, accompagnés de l'un des mots NORTH ou SOUTH et de l'un des mots EAST ou WEST. En radiotélégraphie Morse, le signal - - - - - sépare les degrés des minutes; toutefois, cela ne doit pas nécessairement s'appliquer au service mobile maritime par satellite. Lorsque c'est possible en pratique, le relèvement vrai et la distance en milles marins par rapport à un point géographique connu peuvent être indiqués.

3096 (2) En règle générale, un aéronef transmet dans son message de détresse, s'il en a le temps, les renseignements suivants:

- position estimée et heure de l'estimation;
- cap en degrés (en indiquant s'il s'agit du cap magnétique ou du cap vrai);
- vitesse à l'indicateur par rapport à l'air;
- altitude;
- type de l'aéronef;
- nature de la détresse et genre d'assistance désirée;
- tous autres renseignements pouvant faciliter le sauvetage (notamment l'intention du commandant de bord de faire, par exemple, un amerrissage forcé ou un atterrissage à tous risques).

3097 (3) En règle générale, un aéronef en vol signale sa position en radiotéléphonie ou en radiotélégraphie Morse:

- soit par sa latitude et sa longitude (Greenwich), en employant des chiffres pour les degrés et minutes, accompagnés de l'un des mots NORTH ou SOUTH et de l'un des mots EAST ou WEST;
- soit par le nom de la localité la plus proche et sa distance approximative par rapport à celle-ci, accompagnée, selon le cas, de l'un des mots NORTH, SOUTH, EAST ou WEST, ou éventuellement, lorsque c'est possible en pratique, les mots indiquant les directions intermédiaires.

3098 (4) Cependant, en radiotélégraphie Morse, les mots NORTH ou SOUTH et EAST ou WEST indiqués aux numéros **3095** et **3097** peuvent être remplacés par les lettres N ou S et E ou W.

Section V. Procédures

3099

A. Radiotélégraphie Morse

Mob-87

3100 § 7. (1) La procédure de détresse radiotélégraphique Morse
 Mob-87 comprend:

- 3101** – le signal d'alarme suivi, dans l'ordre, de:
- 3102** – l'appel de détresse et un intervalle de deux minutes;
- 3103** – l'appel de détresse;
- 3104** – le message de détresse;
- 3105** – deux traits de dix à quinze secondes chacun;
- 3106** – l'indicatif d'appel de la station en détresse.

3107 (2) Cependant, quand le temps a une importance vitale, la deuxième étape de cette procédure (numéro **3102**) ou même la première et la deuxième étapes (numéros **3101** et **3102**) peuvent être omises ou raccourcies. La première et la deuxième étapes peuvent également être omises dans des circonstances où la transmission du signal d'alarme n'est pas jugée nécessaire.

3108 § 8. (1) Le message de détresse, précédé de l'appel de détresse,
 Mob-87 est répété à intervalles, notamment pendant les périodes de silence prévues au numéro **3038** pour la radiotélégraphie Morse, jusqu'à ce qu'une réponse soit reçue.

3109 (2) Toutefois, les intervalles doivent être suffisamment longs pour que les stations qui se préparent à répondre aient le temps de mettre en marche leurs appareils émetteurs.

3110 (3) Le signal d'alarme peut également être répété si c'est nécessaire.

3111 § 9. Les transmissions indiquées aux numéros **3105** et **3106**, dont le but est de permettre aux stations radiogoniométriques de déterminer la position de la station en détresse, peuvent être répétées à des intervalles fréquents en cas de nécessité.

- 3112** § 10. Dans le cas où la station mobile en détresse ne reçoit pas de réponse à un message de détresse transmis sur la fréquence de détresse, le message peut être répété sur toute autre fréquence disponible à l'aide de laquelle l'attention pourrait être attirée.
- 3113** § 11. Immédiatement avant un atterrissage à tous risques ou avant un atterrissage ou un amerrissage forcé d'un aéronef, ainsi qu'avant l'abandon total d'un navire ou d'un aéronef, il convient que les appareils radioélectriques soient, si cela semble nécessaire et si les circonstances le permettent, placés en position d'émission continue.
- 3114** *B. Radiotéléphonie*
- 3115** § 12. La procédure de détresse radiotéléphonique comprend:
- 3116** — le signal d'alarme (chaque fois que possible) suivi, dans l'ordre:
- 3117** — de l'appel de détresse;
- 3118** — du message de détresse.
- 3119** § 13. Après la transmission de son message de détresse en radiotéléphonie, la station mobile peut être invitée à émettre des signaux appropriés suivis de son indicatif d'appel ou de toute autre forme d'identification, afin de permettre aux stations radiogoniométriques de déterminer sa position. Cette demande peut être répétée à des intervalles rapprochés en cas de nécessité.
- 3120** § 14. (1) Le message de détresse, précédé de l'appel de détresse, est répété à intervalles, notamment pendant les périodes de silence prévues au numéro **3052** pour la radiotéléphonie, jusqu'à ce qu'une réponse soit reçue.
- 3121** (2) Toutefois, les intervalles doivent être suffisamment longs pour que les stations qui se préparent à répondre aient le temps de mettre en marche leurs appareils émetteurs.
- 3122** (3) Cette répétition est précédée, chaque fois que possible, du signal d'alarme.
- 3123** § 15. Dans le cas où la station mobile en détresse ne reçoit pas de réponse à un message de détresse transmis sur la fréquence de détresse, le message peut être répété sur toute autre fréquence disponible à l'aide de laquelle l'attention pourrait être attirée.

- 3124** § 16. Immédiatement avant un atterrissage à tous risques ou avant un atterrissage ou un amerrissage forcé d'un aéronef, ainsi qu'avant l'abandon total d'un navire ou d'un aéronef, il convient que les appareils radioélectriques soient, si cela semble nécessaire et si les circonstances le permettent, placés en position d'émission continue.

**Section VI. Accusé de réception
d'un message de détresse**

- 3125** § 17. (1) Les stations du service mobile qui reçoivent un message de détresse d'une station mobile se trouvant, sans doute possible, dans leur voisinage, doivent en accuser réception immédiatement.

- 3126** (2) Cependant, dans les zones où des liaisons sûres peuvent être établies avec une ou plusieurs stations côtières, il convient que les stations de navire laissent s'écouler un court intervalle de temps avant d'accuser réception, de sorte qu'une station côtière puisse transmettre son accusé de réception.

- 3127** (3) Les stations du service mobile qui reçoivent un message de détresse d'une station mobile qui, sans doute possible, n'est pas dans leur voisinage, doivent laisser s'écouler un court intervalle de temps avant d'en accuser réception, afin de permettre à des stations plus proches de la station mobile en détresse d'accuser réception sans brouillage.

- 3128** (4) Cependant, les stations du service mobile maritime qui reçoivent un message de détresse d'une station mobile qui, sans aucun doute possible, est très éloignée, ne sont pas tenues d'accuser réception, sauf dans le cas prévu au numéro **3160**.

- 3129** § 18. L'accusé de réception d'un message de détresse est donné sous la forme suivante:

- 3130** a) en radiotélégraphie Morse:
Mob-87
- le signal de détresse $\overline{\text{SOS}}$;
 - l'indicatif d'appel de la station qui émet le message de détresse (émis trois fois);
 - le mot DE;
 - l'indicatif d'appel de la station qui accuse réception (émis trois fois);
 - le groupe RRR;
 - le signal de détresse $\overline{\text{SOS}}$;

3131

b) en radiotéléphonie:

- le signal de détresse MAYDAY;
- l'indicatif d'appel ou toute autre identification de la station qui émet le message de détresse (prononcé trois fois);
- le mot ICI (ou DE épilé à l'aide des mots de code DELTA ECHO en cas de difficultés de langage);
- l'indicatif d'appel ou toute autre identification de la station qui accuse réception (prononcé trois fois);
- le mot REÇU (ou RRR épilé à l'aide des mots de code ROMEO ROMEO ROMEO en cas de difficultés de langage);
- le signal de détresse MAYDAY.

3132

§ 19. (1) Toute station mobile qui accuse réception d'un message de détresse doit, sur l'ordre du commandant ou de la personne responsable du navire, de l'aéronef ou du véhicule, donner aussitôt que possible les renseignements suivants, dans l'ordre indiqué:

- son nom;
- sa position dans la forme prescrite aux numéros 3095, 3097 et 3098;
- la vitesse avec laquelle elle se dirige vers la station mobile en détresse et le délai approximatif qui lui sera nécessaire pour la rejoindre;
- de plus, si la position du navire en détresse semble douteuse, il convient que les stations de navire transmettent également, si elles le connaissent, le relèvement vrai du navire en détresse, précédé de l'abréviation QTE (pour la classification du relèvement, voir l'appendice 41).

3133

(2) Avant de transmettre le message décrit au numéro 3132, la station doit s'assurer qu'elle ne brouillera pas les émissions d'autres stations mieux placées pour porter un secours immédiat à la station en détresse.

Section VII. Trafic de détresse

- 3134** § 20. Le trafic de détresse comprend tous les messages concernant le secours immédiat nécessaire à la station mobile en détresse.
- 3135** § 21. Dans un trafic de détresse, le signal de détresse est transmis avant l'appel et au début du préambule de tout radiotélégramme.
- 3136** § 22. La direction du trafic de détresse appartient à la station mobile en détresse ou à la station qui, par application des dispositions de la section VIII du présent article, a émis le message de détresse. Ces stations peuvent toutefois céder à une autre station la direction du trafic de détresse.
- 3137** § 23. La station en détresse ou la station qui dirige le trafic de détresse peut imposer le silence soit à toutes les stations du service mobile de la région, soit à une station qui brouillerait le trafic de détresse. Suivant le cas, elle adresse ces instructions «à tous» (CQ) ou à une station seulement. Dans les deux cas, elle fait usage:
- 3138** a) en radiotélégraphie Morse, de l'abréviation QRT,
Mob-87 suivie du signal de détresse SOS;
- 3139** b) en radiotéléphonie, du signal SILENCE
MAYDAY, prononcé comme les mots français
«silence, m'aider».
- 3140** § 24. Lorsqu'elle le juge indispensable, toute station du service mobile proche du navire, de l'aéronef ou du véhicule en détresse peut également imposer le silence. Elle emploie à cet effet:
- 3141** a) en radiotélégraphie Morse, l'abréviation QRT,
Mob-87 suivie du mot DÉTRESSE et de son propre indicatif d'appel;
- 3142** b) en radiotéléphonie, le mot SILENCE, prononcé
comme le mot français «silence», suivi du mot
DÉTRESSE et de son propre indicatif d'appel.
- 3143** § 25. (1) En radiotélégraphie Morse, l'emploi du signal QRT
Mob-87 SOS doit être réservé à la station mobile en détresse et à la station qui exerce la direction du trafic de détresse.

- 3144** (2) En radiotéléphonie, l'emploi du signal SILENCE MAYDAY est réservé à la station mobile en détresse et à la station qui exerce la direction du trafic de détresse.
- 3145** § 26. (1) Toute station du service mobile qui a connaissance d'un trafic de détresse et qui ne peut elle-même porter secours à la station en détresse doit néanmoins suivre ce trafic jusqu'à ce qu'elle acquière la certitude qu'un secours a été assuré.
- 3146** (2) Tant qu'elles n'ont pas reçu un message leur indiquant qu'elles peuvent reprendre le travail normal (voir le numéro **3150**), il est interdit à toutes les stations qui ont connaissance de ce trafic, mais qui n'y participent pas, d'émettre sur les fréquences sur lesquelles a lieu le trafic de détresse.
- 3147** § 27. Une station du service mobile qui, tout en suivant un trafic de détresse, est en mesure de continuer son service normal, peut le faire lorsque le trafic de détresse est bien établi, et à condition d'observer les dispositions du numéro **3146** et de ne pas troubler le trafic de détresse.
- 3148** § 28. Dans des cas tout à fait exceptionnels et à condition qu'il n'en résulte aucun brouillage ou retard dans l'écoulement du trafic de détresse, des messages d'urgence et de sécurité peuvent être annoncés pendant un temps mort du trafic de détresse, de préférence par des stations côtières, et cela sur une fréquence de détresse. Cette annonce doit être accompagnée de l'indication de la fréquence de travail sur laquelle sera transmis le message d'urgence ou de sécurité; dans ce cas, il convient que les signaux prévus aux numéros **3196**, **3197**, **3221** et **3222** ne soient transmis qu'une fois (exemple: XXX DE ABC QSW ...).
- 3149** § 29. Une station terrestre ou une station terrienne du service mobile maritime par satellite située en un point fixe déterminé et qui reçoit un message de détresse, doit prendre sans délai les mesures nécessaires pour aviser les autorités compétentes responsables de la mise en œuvre des moyens de sauvetage.
- 3150** § 30. (1) Lorsque le trafic de détresse est terminé sur une fréquence qui a été utilisée pour le trafic de détresse, la station qui a exercé la direction de ce trafic transmet sur cette même fréquence un message adressé «à tous» (CQ) indiquant que le travail normal peut être repris.

3151 (2) Lorsqu'il n'est plus nécessaire d'observer un silence complet sur une fréquence qui est utilisée pour le trafic de détresse, la station qui exerce la direction de ce trafic transmet sur cette même fréquence un message adressé «à tous» (CQ) indiquant qu'un travail restreint peut être repris.

3152 (3) *a)* En radiotélégraphie Morse, le message mentionné
Mob-87 au numéro **3150** présente la forme suivante:

- le signal de détresse \overline{SOS} ;
- l'appel «à tous» CQ (émis trois fois);
- le mot DE;
- l'indicatif d'appel de la station qui émet le message;
- l'heure de dépôt du message;
- le nom et l'indicatif d'appel de la station mobile qui était en détresse;
- l'abréviation réglementaire QUM.

3153 *b)* En radiotélégraphie Morse, le message mentionné
Mob-87 au numéro **3151** présente la forme suivante:

- le signal de détresse \overline{SOS} ;
- l'appel «à tous» CQ (émis trois fois);
- le mot DE;
- l'indicatif d'appel de la station qui émet le message;
- l'heure de dépôt du message;
- le nom et l'indicatif d'appel de la station mobile qui est en détresse;
- l'abréviation réglementaire QUZ.

3154 (4) *a)* En radiotéléphonie, le message mentionné au numéro **3150** présente la forme suivante:

- le signal de détresse MAYDAY;
- l'appel «à tous» ou CQ (épilé à l'aide des mots de code CHARLIE QUEBEC) prononcé trois fois;

- le mot ICI (ou DE épelé à l'aide des mots de code DELTA ECHO en cas de difficultés de langage);
- l'indicatif d'appel ou toute autre identification de la station qui émet le message;
- l'heure de dépôt du message;
- le nom et l'indicatif d'appel de la station mobile qui était en détresse;
- les mots SILENCE FINI prononcés comme les mots français «silence fini».

3155

b) En radiotéléphonie, le message mentionné au numéro 3151 présente la forme suivante:

- le signal de détresse MAYDAY;
- l'appel «à tous» ou CQ (épelé à l'aide des mots de code CHARLIE QUEBEC) prononcé trois fois;
- le mot ICI (ou DE épelé à l'aide des mots de code DELTA ECHO en cas de difficultés de langage);
- l'indicatif d'appel ou toute autre identification de la station qui émet le message;
- l'heure de dépôt du message;
- le nom et l'indicatif d'appel de la station mobile qui est en détresse;
- le mot PRUDENCE prononcé comme le mot français «prudence».

3156

§ 31. Si la personne responsable d'une station en détresse qui a cédé à une autre station la direction du trafic de détresse considère que l'observation du silence n'est plus justifiée, elle doit immédiatement en informer la station qui dirige le trafic de détresse, laquelle agira alors conformément aux dispositions du numéro 3150.

**Section VIII. Transmission d'un message de détresse
par une station qui n'est pas elle-même en détresse**

- 3157** § 32. Une station mobile ou une station terrestre qui apprend qu'une station mobile est en détresse doit transmettre un message de détresse dans chacun des cas suivants:
- 3158** a) la station en détresse n'est pas en mesure de transmettre elle-même le message de détresse;
- 3159** b) le commandant ou la personne responsable du navire, de l'aéronef ou de tout autre véhicule non en détresse, ou encore la personne responsable de la station terrestre estime que d'autres secours sont nécessaires;
- 3160** c) bien que n'étant pas en mesure d'apporter du secours, elle a entendu un message de détresse dont il n'a pas été accusé réception.
- 3161** § 33. (1) La transmission d'un message de détresse dans les conditions décrites aux numéros **3158** à **3160** a lieu sur une ou plusieurs des fréquences internationales de détresse (500 kHz, 2 182 kHz, 156,8 MHz) ou sur toute fréquence pouvant être utilisée en cas de détresse (voir les numéros **2970**, **2971**, **2973**, **2975**, **2994**, **2995** et **3000**).
- 3162** (2) La transmission du message de détresse est toujours précédée de l'appel défini ci-après. En outre, chaque fois que c'est possible, cet appel est lui-même précédé du signal d'alarme radiotélégraphique ou radiotéléphonique.
- 3163** (3) Cet appel comprend:
- 3164** a) en radiotélégraphie Morse:
Mob-87
- le signal $\overline{DDD} \overline{SOS} \overline{SOS} \overline{SOS} \overline{DDD}$;
 - le mot DE;
 - l'indicatif d'appel de la station qui transmet (émis trois fois).

- 3165** *b)* en radiotéléphonie:
- le signal MAYDAY RELAY, prononcé comme l'expression française «m'aider relais» (prononcé trois fois);
 - le mot ICI (ou DE épilé à l'aide des mots de code DELTA ECHO en cas de difficultés de langage);
 - l'indicatif d'appel ou toute autre identification de la station qui transmet (prononcé trois fois).
- 3166** § 34. Lorsqu'il est fait usage du signal d'alarme radiotélégraphique Morse, un intervalle de deux minutes sépare, quand cela est jugé nécessaire, l'appel mentionné au numéro **3164** du signal d'alarme.
- Mob-87**
- 3167** § 35. Lorsqu'une station du service mobile transmet un message de détresse dans les conditions spécifiées au numéro **3160**, elle doit prendre toute disposition afin d'en informer les autorités susceptibles d'apporter du secours.
- 3168** § 36. Une station de navire ne doit pas accuser réception d'un message de détresse transmis par une station côtière dans les conditions indiquées aux numéros **3157** à **3160**, avant que le commandant ou la personne responsable ait confirmé que cette station de navire est en mesure d'apporter du secours.
- 3169**
à
3195 NON attribués.

ARTICLE 40

Transmissions d'urgence et de sécurité, et transports sanitaires**Section I. Signal et messages d'urgence**

- 3196** § 1. (1) En radiotélégraphie Morse, le signal d'urgence consiste
Mob-87 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 est constitué par
Mob-87 le groupe PAN PAN, le mot PAN étant prononcé comme le mot français «panne». Il est répété 3 fois avant l'appel.
- 3198** § 2. (1) Le signal d'urgence ne peut être transmis qu'avec l'auto-
 risation du commandant ou de la personne responsable du navire, de l'aéronef et de tout autre véhicule portant la station mobile ou la station terrienne mobile du service mobile maritime par satellite.
- 3199** (2) Le signal d'urgence ne peut être transmis par une station
 terrestre ou une station terrienne du service mobile maritime par satellite située en un point fixe déterminé qu'avec l'approbation de l'autorité responsable.
- 3200** § 3. (1) Le signal d'urgence indique que la station appelante a
 un message très urgent à transmettre concernant la sécurité d'un navire, d'un aéronef, d'un autre véhicule ou d'une personne.
- 3201** (2) Le signal d'urgence et le message qui le suit sont
Mob-87 transmis sur une ou plusieurs des fréquences internationales de détresse 500 kHz, 2 182 kHz, 156,8 MHz, sur les fréquences de détresse supplémentaires 4 125 kHz et 6 215 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 (voir aussi le numéro N 3204).

- 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

- 3209** § 7. L'expression «transports sanitaires», définie dans les
Mob-83 Conventions de Genève de 1949 et les Protocoles Additionnels, recouvre tout moyen de transport, par terre, par eau ou par air, militaire ou civil, permanent ou temporaire, affecté exclusivement au transport sanitaire placé sous la direction d'une autorité compétente d'une partie à un conflit 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
Mob-87 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 Morse 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.
- 3219A** § 11A. L'identification et la localisation des transports sanitaires en mer peuvent être effectuées au moyen des répondeurs radar maritimes normalisés (voir la Recommandation **14 (Mob-87)**).
- 3219B** § 11B. L'identification et la localisation des transports sanitaires par aéronef peuvent être effectuées au moyen du système de radar 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 Morse, 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 est constitué par le mot SÉCURITÉ prononcé distinctement comme en français. Le signal de sécurité est répété 3 fois 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 (voir aussi le numéro N **3227**).
- 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 des 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.
- 3230**
à
3254 NON attribués.

ARTICLE 41

Signaux d'alarme et d'avertissement**Mob-87 Section I. Signaux des radiobalises de localisation des
sinistres et des radiobalises de localisation
des sinistres par satellite**

3255 § 1. Le signal d'une radiobalise de localisation des sinistres se compose:

3256 a) en ondes hectométriques, c'est-à-dire sur la fréquence 2 182 kHz¹:

3257
Mob-83 1) d'une émission modulée par la fréquence acoustique 1 300 Hz (± 20 Hz), comportant une période d'émission de 1,0 à 1,2 s et une période de silence (porteuse supprimée) de 1,0 à 1,2 s; *ou*

3258 2) du signal d'alarme radiotéléphonique (voir le numéro **3270**) suivi de la lettre B en code Morse, ou de l'indicatif d'appel du navire auquel appartient la radiobalise, ou de ces deux informations, transmis par manipulation d'une porteuse modulée par la fréquence acoustique 1 300 Hz ou 2 200 Hz;

3259
Mob-83 b) en ondes métriques, c'est-à-dire sur les fréquences 121,5 MHz et 243 MHz, d'un signal dont les caractéristiques doivent être conformes à celles qui sont indiquées dans l'appendice **37A**.

3259A
Mob-87 c) en ondes décimétriques, c'est-à-dire dans les bandes 406 - 406,1 MHz et 1 645,5 - 1 646,5 MHz, de signaux dont les caractéristiques doivent être conformes aux Recommandations pertinentes du CCIR.

3256.1 ¹ Au Japon, il existe des radiobalises de localisation des sinistres qui utilisent des émissions de la classe A1A pour émettre des signaux de détresse et d'identification sur des fréquences comprises entre 2 089,5 kHz et 2 092,5 kHz.

3260 § 2. (1) Les signaux des radiobalises de localisation des sinistres ont pour but essentiel de faciliter le repérage de la position de naufragés au cours des opérations de recherche et de sauvetage.

3261 (2) Ces signaux indiquent qu'une ou plusieurs personnes sont en détresse, qu'elles ne se trouvent peut-être plus à bord d'un navire ou d'un aéronef et qu'elles ne disposent peut-être plus d'appareil récepteur.

3262 (3) Toute station du service mobile qui reçoit l'un de ces signaux alors qu'aucun trafic de détresse ou d'urgence n'est en cours considère que les dispositions des numéros **3157** et **3158** sont applicables.

3263 et 3264 SUP
Mob-83

3265 § 3. Les cycles de manipulation spécifiés aux numéros **3257**
Mob-83 et **3258** peuvent, si les administrations le désirent, être interrompus pour permettre des émissions vocales.

3266 § 4. (1) Le matériel destiné à transmettre des signaux des radiobalises de localisation des sinistres sur la fréquence porteuse 2 182 kHz doit être conforme aux spécifications données à l'appendice 37.

3267 (2) Le matériel destiné à émettre les signaux des radiobalises de localisation des sinistres sur les fréquences 121,5 MHz et 243 MHz doit satisfaire aux conditions spécifiées dans l'appendice 37A.
Mob-83

Mob-87 Section II. Signaux d'alarme en radiotélégraphie Morse et en radiotéléphonie

3268 § 5. (1) Le signal d'alarme radiotélégraphique Morse se compose d'une série de douze traits transmis en une minute, la durée de chaque trait étant de quatre secondes et l'intervalle entre deux traits consécutifs d'une seconde. Il peut être transmis à la main, mais sa transmission à l'aide d'un appareil automatique est recommandée.
Mob-87

- 3269** (2) Toute station de navire fonctionnant dans les bandes
Mob-87 comprises entre 415 kHz et 526,5 kHz qui ne dispose pas d'un
 appareil automatique pour l'émission du signal d'alarme radiotélé-
 graphique Morse doit être pourvue en permanence d'une pendule
 indiquant nettement la seconde, de préférence au moyen d'une
 aiguille concentrique de secondes. Cette pendule doit être placée en
 un point suffisamment visible de la table d'exploitation pour que
 l'opérateur puisse, en la suivant du regard, donner sans difficulté
 aux différents signaux élémentaires du signal d'alarme leur durée
 normale.
- 3270** § 6. (1) Le signal d'alarme radiotéléphonique se compose de
 deux signaux sensiblement sinusoïdaux à fréquence audible
 transmis alternativement. L'un d'eux a une fréquence de 2 200 Hz,
 l'autre une fréquence de 1 300 Hz. Chacun d'eux est émis pendant
 une durée de 250 millisecondes.
- 3271** (2) Lorsqu'il est produit automatiquement, le signal
 d'alarme radiotéléphonique doit être émis d'une façon continue
 pendant une durée de trente secondes au moins et d'une minute au
 plus; s'il est produit par d'autres moyens, ce signal doit être émis
 d'une façon aussi continue que pratiquement possible pendant une
 durée de l'ordre d'une minute.
- 3272** (3) Le signal d'alarme radiotéléphonique émis par une
 station côtière doit être celui qui est décrit aux numéros **3270** et
3271; il peut être suivi par un signal unique à 1 300 Hz d'une durée
 de 10 secondes.
- 3273** § 7. Ces signaux spéciaux ont pour but:
- 3274** *a)* en radiotélégraphie Morse, de faire fonctionner les
Mob-87 dispositifs automatiques d'alarme, dont l'objet est
 d'attirer l'attention de l'opérateur lorsque l'écoute
 sur la fréquence de détresse n'est pas assurée;
- 3275** *b)* en radiotéléphonie, d'attirer l'attention de la per-
 sonne qui assure la veille ou de faire fonctionner les
 dispositifs automatiques donnant l'alarme ou met-
 tant en marche un haut-parleur silencieux pour lui
 permettre de diffuser le message qui doit suivre.
- 3276** § 8. (1) Ces signaux doivent être employés uniquement pour
 annoncer:
- 3277** *a)* soit qu'un appel ou un message de détresse va
 suivre;

- 3278** *b)* soit l'émission d'un avis urgent de cyclone, lequel doit être précédé du signal de sécurité (voir les numéros **3221** et **3222**). Dans ce cas, ils ne peuvent être employés que par les stations côtières dûment autorisées par leur gouvernement;
- 3279**
Mob-87 *c)* soit qu'une ou plusieurs personnes sont tombées par dessus bord ou sont menacées d'un danger grave et imminent. Dans ce cas, ces signaux ne peuvent être employés que si l'aide d'autres navires est nécessaire et si l'emploi du seul signal d'urgence ne permet pas d'obtenir cette aide dans des conditions satisfaisantes, mais le signal d'alarme ne doit pas être répété par d'autres stations. Le message doit être précédé du signal d'urgence (voir les numéros **3090**, **3196** et **3197**).

3280 (2) Dans les cas prévus aux numéros **3278** et **3279**, il
Mob-87 convient qu'un intervalle de deux minutes sépare, si possible, la fin du signal d'alarme radiotélégraphique Morse du début de l'avis ou du message.

3281 § 9. Les dispositifs automatiques destinés à la réception des
Mob-87 signaux d'alarme radiotélégraphique Morse et radiotéléphonique doivent satisfaire aux conditions spécifiées dans l'appendice **36**.

3282 § 10. Avant qu'un tel dispositif automatique soit approuvé
pour l'usage des navires, l'administration dont relèvent ces navires doit s'assurer, par des essais pratiques faits dans des conditions équivalentes à celles qui se présentent dans la pratique (brouillage, vibrations, etc.), que l'appareil satisfait aux prescriptions du présent Règlement.

Section III. Appel sélectif à tous les navires

3283 § 11. Les caractéristiques de l'«appel à tous les navires» dans le système d'appel sélectif, qui est réservé exclusivement pour l'alarme, sont données à l'appendice **39**.

Section IV. Signal d'avis aux navigateurs

3284 § 12. (1) Le signal d'avis aux navigateurs est constitué d'une fréquence acoustique sensiblement sinusoïdale de 2 200 Hz interrompue de telle sorte que les durées du signal acoustique et de l'intervalle sont, chacune, de 250 millisecondes.

3285 (2) Il convient que ce signal soit transmis par les stations côtières de façon continue pendant une durée de 15 secondes pour précéder la transmission des avis d'une grande importance pour la navigation dans les bandes d'ondes hectométriques du service mobile maritime radiotéléphonique.

3285A (2A) Par ailleurs, le signal spécifié au numéro **3284** peut être émis sur la fréquence porteuse 2 182 kHz par des installations ou structures en mer se trouvant en danger imminent d'être heurtées, ou par des stations dans lesquelles on estime qu'un navire est en danger imminent d'échouage. Il conviendrait que la puissance d'émission soit, si possible, limitée au minimum nécessaire pour assurer la réception par les navires se trouvant dans le voisinage immédiat de l'installation ou structure en mer ou du territoire concerné.

3285B (2B) L'émission spécifiée au numéro **3285A** devrait être suivie immédiatement d'une émission radiotéléphonique précisant l'identité et la position de l'installation ou structure en mer. Les stations dans lesquelles on estime qu'un navire est en danger imminent d'échouage devraient fournir autant de renseignements que possible au sujet de l'identification et de la position. Cette émission devrait être suivie d'un avis urgent aux navigateurs.

3286 (3) Ce signal a pour objet d'attirer l'attention de la personne qui assure la veille au moyen d'un haut-parleur ou d'un haut-parleur à filtres, ou de faire fonctionner un dispositif automatique mettant en marche un haut-parleur silencieux pour lui permettre de diffuser le message qui doit suivre.

3287
à
3311 NON attribués.

ARTICLE 42

Services spéciaux relatifs à la sécurité

Section I. Messages météorologiques

- 3312 § 1. (1) Les messages météorologiques comprennent:
- 3313 *a)* des messages destinés aux services de météorologie
qui sont chargés officiellement de la prévision du
temps utilisée plus particulièrement pour la protec-
tion des navigations maritime et aéronautique;
- 3314 *b)* des messages émanant de ces services météorolo-
giques et destinés spécialement:
- 3315 — aux stations de navire;
- 3316 — à la protection des aéronefs;
- 3317 — au public.
- 3318 (2) Les renseignements contenus dans ces messages peuvent
être:
- 3319 *a)* des observations à heure fixe;
- 3320 *b)* des avis de phénomènes dangereux;
- 3321 *c)* des prévisions et avertissements;
- 3322 *d)* des exposés de la situation météorologique générale.
- 3323 § 2. (1) Les différents services météorologiques nationaux
s'entendent pour établir des programmes communs d'émissions, de
manière à utiliser les émetteurs les mieux placés pour desservir les
régions intéressées.
- 3324 (2) Il convient que les observations météorologiques com-
prises dans les catégories mentionnées aux numéros 3313 à 3316
soient rédigées dans un code météorologique international, qu'elles
soient transmises par des stations mobiles ou qu'elles leur soient
destinées.
- 3325 § 3. Pour la transmission des messages d'observation des-
tinés à un service officiel de météorologie, il doit être fait usage des
fréquences mises à sa disposition pour les besoins de la météoro-
logie, conformément aux accords régionaux établis par les services
intéressés pour l'emploi de ces fréquences.

- 3326** § 4. (1) Les messages météorologiques destinés spécialement à
Mob-87 l'ensemble des stations de navire sont émis, en principe, d'après un horaire déterminé et, autant que possible, aux heures où ils peuvent être reçus par les stations de navire pourvues d'un seul opérateur. En radiotélégraphie Morse, la vitesse de transmission ne doit pas dépasser seize mots par minute.
- 3327** (2) Pendant les transmissions «à tous» des messages météorologiques destinés aux stations du service mobile maritime, toutes les stations de ce service dont les transmissions brouilleraient la réception de ces messages doivent observer le silence, afin de permettre à toutes les stations qui le désirent de recevoir lesdits messages.
- 3328** (3) Les messages d'avertissements météorologiques à l'intention du service mobile maritime sont transmis immédiatement. Ils doivent être répétés à la fin de la première période de silence qui suit leur réception (voir les numéros **3038** et **3052**), ainsi qu'au cours de la période de diffusion suivante prévue dans la Nomenclature des stations de radiorepérage et des stations effectuant des services spéciaux. Ils sont précédés du signal de sécurité et sont transmis sur les fréquences appropriées (voir le numéro **3224**).
- 3329** (4) En plus des services réguliers d'information prévus dans les alinéas précédents, les administrations prennent les dispositions nécessaires pour que certaines stations communiquent, sur demande, des messages météorologiques aux stations du service mobile maritime.
- 3330** (5) Les dispositions des numéros **3326** à **3329** sont applicables au service mobile aéronautique, dans la mesure où elles ne sont pas en contradiction avec des accords particuliers plus précis assurant à la navigation aérienne une protection au moins égale.
- 3331** § 5. (1) Les messages provenant de stations mobiles et contenant des renseignements sur la présence de cyclones doivent être transmis, dans le plus bref délai possible, aux autres stations mobiles voisines et aux autorités compétentes du premier point de la côte avec lequel le contact peut être établi. Leur transmission est précédée du signal de sécurité.

3332 (2) Toute station mobile peut écouter, pour son propre usage, les messages d'observations météorologiques émis par d'autres stations mobiles, même lorsqu'ils sont adressés à un service météorologique national.

3333 (3) Les stations des services mobiles qui transmettent des observations météorologiques adressées à un service météorologique national ne sont pas tenues de les répéter à d'autres stations. Cependant, l'échange, sur demande, de renseignements relatifs à l'état du temps est autorisé entre stations mobiles.

Section II. Avis aux navigateurs maritimes

3334 § 6. Les prescriptions des numéros **3326** à **3330** inclus sont applicables aux avis aux navigateurs maritimes.

3335 § 7. Les messages contenant des renseignements sur la présence de glaces dangereuses, d'épaves dangereuses, ou de tout autre danger imminent pour la navigation maritime doivent être transmis, dans le plus bref délai possible, aux autres stations de navire voisines et aux autorités compétentes du premier point de la côte avec lequel le contact peut être établi. Ces transmissions doivent être précédées du signal de sécurité.

3336 § 8. Lorsqu'elles le jugent utile, et à condition que l'expéditeur y consente, les administrations peuvent autoriser leurs stations terrestres à communiquer des renseignements concernant les avaries ou sinistres maritimes, ou présentant un intérêt général pour la navigation, aux agences d'information maritime agréées par elles, et suivant des conditions fixées également par elles.

Section III. Avis médicaux

3337 § 9. Les stations mobiles qui désirent recevoir un avis médical peuvent l'obtenir par l'intermédiaire des stations terrestres indiquées comme assurant un tel service dans la Nomenclature des stations de radiorepérage et des stations effectuant des services spéciaux.

3338 § 10. Les radiotélégrammes et les conversations radiotéléphoniques relatifs aux avis médicaux peuvent être précédés du signal d'urgence approprié (voir les numéros **3198** à **3208**).

RR42-4

Mob-83 **Section IV. Système de télégraphie à impression directe à bande étroite pour la transmission aux navires d'avertissements concernant la météorologie et la navigation et de renseignements urgents (système NAVTEX)**

3339 § 11. En plus des méthodes existantes, les avertissements
Mob-87 concernant la navigation et la météorologie ainsi que les renseignements urgents doivent être émis en télégraphie à impression directe à bande étroite avec correction d'erreur sans voie de retour par certaines stations côtières; les détails relatifs aux opérations dont il s'agit figurent dans la Nomenclature des stations de radiorepérage et des stations effectuant des services particuliers (voir les numéros 3323, 3326 et 3334). Les informations en question sont également publiées dans une liste séparée, conformément à l'article 14A.

3340 § 12. Le mode et la forme de ces émissions devraient être
Mob-83 conformes aux dispositions des Recommandations pertinentes du CCIR.

3341 § 13. Dans le service mobile maritime, la fréquence à utiliser,
Mob-83 pour les émissions à destination des navires dans la bande des ondes hectométriques, d'avertissements concernant la météorologie et la navigation ainsi que de renseignements urgents par système automatique de télégraphie à impression directe à bande étroite, est la fréquence 518 kHz (voir le numéro 474).

3342
à
3361 NON attribués.

Mob-87

CHAPITRE N IX

Mob-87

**Communications de détresse et de sécurité ¹
dans le SMDSM**

Mob-87

ARTICLE N 37

Mob-87

Dispositions générales

N 2929 § 1. Le présent chapitre contient les dispositions relatives à
Mob-87 l'exploitation du Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM).

N 2930 § 2. Les dispositions fixées dans le présent chapitre sont
Mob-87 obligatoires (voir la Résolution 331 (**Mob-87**)) dans le service mobile maritime pour toutes les stations utilisant, pour assurer les fonctions indiquées au présent chapitre, les fréquences et techniques prescrites (voir également le numéro **N 2932**). Certaines dispositions du présent chapitre sont également applicables dans le service mobile aéronautique, sauf en cas d'arrangements particuliers conclus par les gouvernements intéressés. Toutefois, les stations du service mobile maritime qui sont pourvues du matériel utilisé par les stations exploitées conformément au chapitre **IX** doivent appliquer les dispositions pertinentes dudit chapitre (voir le numéro **2945**).

C.NIX
Mob-87

¹ Aux fins du présent chapitre, les communications de détresse et de sécurité comprennent les appels et les messages de détresse, d'urgence et de sécurité.

N 2931 § 3. La procédure fixée dans le présent chapitre est obligatoire dans le service mobile maritime par satellite ainsi que pour les communications entre les stations à bord des aéronefs et les stations du service mobile maritime par satellite dans tous les cas où ce service ou ces stations sont expressément mentionnés.
Mob-87

N 2932 § 4. La Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, SOLAS, 1974, spécifie les navires et ceux de leurs engins de sauvetage qui doivent être dotés d'équipements radioélectriques ainsi que les navires qui doivent être dotés d'équipements radioélectriques portatifs à utiliser par les engins de sauvetage. Elle prescrit également les conditions que doivent remplir de tels équipements.
Mob-87

N 2933 § 5. Les stations du service mobile terrestre situées dans des régions inhabitées, peu peuplées ou isolées peuvent, pour les besoins de la détresse et de la sécurité, se servir des fréquences prévues dans le présent chapitre.
Mob-87

N 2934 § 6. La procédure fixée dans le présent chapitre est obligatoire pour les stations du service mobile terrestre lorsqu'elles utilisent des fréquences qui, en vertu du présent Règlement, sont prévues pour les communications de détresse et de sécurité.
Mob-87

N 2935 § 7. (1) Aucune disposition du présent Règlement ne peut faire obstacle à l'emploi, par une station mobile ou terrienne mobile en détresse, de tous les moyens dont elle dispose pour attirer l'attention, signaler sa position et obtenir du secours.
Mob-87

N 2936 (2) Aucune disposition du présent Règlement ne peut faire obstacle à l'emploi, par des stations à bord des aéronefs ou de navires participant à des opérations de recherche et de sauvetage, dans des circonstances exceptionnelles, de tous les moyens dont elles disposent pour assister une station mobile ou terrienne mobile en détresse.
Mob-87

N 2937 (3) Aucune disposition du présent Règlement ne peut faire
Mob-87 obstacle à l'emploi, par une station terrestre ou par une station
 terrienne côtière, dans des circonstances exceptionnelles, de tous
 les moyens dont elle dispose pour assister une station mobile ou
 terrienne mobile en détresse (voir également le numéro 959).

N 2938 § 8. Lorsque des circonstances spéciales le rendent indispen-
Mob-87 sable, une administration peut, à titre d'exception aux méthodes de
 travail prévues dans le présent Règlement, autoriser les installa-
 tions de stations terriennes de navire situées dans les Centres de
 coordination de sauvetage¹ à communiquer avec toute autre
 station en utilisant les bandes attribuées au service mobile maritime
 par satellite, aux fins de détresse et de sécurité.

N 2939 § 9. En radiotéléphonie, les transmissions doivent être effec-
Mob-87 tuées lentement et distinctement, chaque mot étant prononcé
 nettement afin de faciliter sa transcription.

N 2940 § 10. Les transmissions de détresse, d'urgence et de sécurité
Mob-87 peuvent également être effectuées conformément aux dispositions
 du chapitre IX et aux Recommandations pertinentes du CCIR, en
 télégraphie Morse et en radiotéléphonie.

N 2941 § 11. Les abréviations et signaux de l'appendice 14 ainsi que
Mob-87 l'alphabet phonétique et le code des chiffres de l'appendice 24
 doivent être utilisés lorsque cela est possible².

N 2938.1 ¹ L'expression «Centre de coordination de sauvetage» définie
Mob-87 par la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes
 (1979) désigne un service chargé de promouvoir la bonne organisation des
 services de recherche et de sauvetage et de coordonner les opérations à
 l'intérieur d'une région de recherche et de sauvetage.

N 2941.1 ² L'emploi du vocabulaire de navigation maritime standard et,
Mob-87 en cas de difficultés de langue, du code international de signaux, tous deux
 publiés par l'Organisation maritime internationale (OMI), est également
 recommandé.

N 2942 § 12. (1) Les stations mobiles¹ du service mobile maritime peuvent communiquer, pour des raisons de sécurité, avec les stations
Mob-87 du service mobile aéronautique. Ces communications doivent normalement se faire sur les fréquences autorisées d'après la section I de l'article N 38 et dans les conditions qui y sont spécifiées (voir aussi le numéro N 2935).

N 2943 (2) Les stations mobiles du service mobile aéronautique
Mob-87 peuvent communiquer, pour des raisons de détresse et de sécurité, avec les stations du service mobile maritime, conformément aux dispositions du présent chapitre.

N 2944 § 13. Toute station établie à bord d'un aéronef et astreinte par
Mob-87 une réglementation nationale ou internationale à entrer en communication pour des raisons de détresse, d'urgence ou de sécurité avec des stations du service mobile maritime satisfaisant aux prescriptions du présent chapitre doit être en mesure de faire et de recevoir des émissions de la classe J3E lorsqu'elle utilise la fréquence porteuse 2 182 kHz, ou bien des émissions de la classe J3E lorsqu'elle utilise la fréquence porteuse 4 125 kHz, ou bien des émissions de la classe G3E lorsqu'elle utilise la fréquence 156,8 MHz et, à titre facultatif, la fréquence 156,3 MHz.

N 2945
à NON attribués.
N 2966

N 2942.1 ¹ Les stations mobiles qui communiquent avec les stations du
Mob-87 service mobile aéronautique (R) dans les bandes attribuées à ce service doivent se conformer aux dispositions du présent Règlement qui sont applicables audit service, et aussi, le cas échéant, aux accords particuliers conclus par les gouvernements intéressés et régissant l'utilisation du service mobile aéronautique (R).

Mob-87

ARTICLE N 38

Mob-87 **Fréquences sur lesquelles doivent être acheminées
les communications de détresse et de sécurité
dans le cadre du Système mondial de détresse
et de sécurité en mer (SMDSM)**

Mob-87

Section I. Fréquences disponibles

N 2967

A. 490 kHz

Mob-87

N 2968 § 1. Après la mise en œuvre complète du SMDSM, la
Mob-87 fréquence 490 kHz sera utilisée exclusivement, dans le service mobile maritime, pour l'émission, par les stations côtières, d'avertissements concernant la navigation et la météorologie et de renseignements urgents, destinés aux navires, au moyen de la télégraphie à impression directe à bande étroite (voir la Résolution 210 (Mob-87)).

N 2969

B. 518 kHz

Mob-87

N 2970 § 2. La fréquence 518 kHz sera utilisée exclusivement, dans
Mob-87 le service mobile maritime, pour l'émission, par les stations côtières, d'avertissements concernant la navigation et la météorologie et de renseignements urgents, destinés aux navires, au moyen de la télégraphie à impression directe à bande étroite (système NAVTEX international) (voir l'article 14A).

N 2971

C. 2 174,5 kHz

Mob-87

N 2972 § 3. La fréquence 2 174,5 kHz est utilisée exclusivement pour
Mob-87 le trafic de détresse et de sécurité par télégraphie à impression directe à bande étroite.

N 2973 *D. 2 182 kHz*
Mob-87

N 2974 § 4. La fréquence porteuse 2 182 kHz est utilisée pour le
Mob-87 trafic de détresse et de sécurité par radiotéléphonie en émission de classe J3E (voir aussi les numéros **2973**, **3026** et **4343**).

N 2975 *E. 2 187,5 kHz*
Mob-87

N 2976 § 5. La fréquence 2 187,5 kHz est utilisée exclusivement pour
Mob-87 les appels de détresse et de sécurité émis au moyen de l'appel sélectif numérique conformément au numéro **N 3110** (voir les numéros **N 3112**, **N 3206** et **N 3229**).

N 2977 *F. 3 023 kHz*
Mob-87

N 2978 § 6. La fréquence porteuse (fréquence de référence) aéronau-
Mob-87 tique 3 023 kHz peut être utilisée pour établir des communications entre les stations mobiles qui participent à des opérations de recherche et de sauvetage coordonnées, ainsi que des communications entre ces stations et les stations terrestres participantes, conformément aux dispositions de l'appendice **27 Aer2** (voir les numéros **501** et **505**).

N 2979 *G. 4 125 kHz*
Mob-87

N 2980 § 7. (1) La fréquence porteuse 4 125 kHz est utilisée pour le
Mob-87 trafic de détresse et de sécurité en radiotéléphonie (voir aussi les numéros **2982** et **4375**).

N 2981 (2) La fréquence porteuse 4 125 kHz peut être utilisée par
Mob-87 les stations d'aéronef pour communiquer avec les stations du service mobile maritime aux fins de détresse et de sécurité, y compris pour les opérations de recherche et de sauvetage (voir le numéro **N 2944**).

N 2982
Mob-87

H. 4 177,5 kHz

N 2983 § 8. La fréquence 4 177,5 kHz est utilisée exclusivement pour
Mob-87 le trafic de détresse et de sécurité en télégraphie à impression directe à bande étroite.

N 2984
Mob-87

I. 4 207,5 kHz

N 2985 § 9. La fréquence 4 207,5 kHz est utilisée exclusivement pour
Mob-87 les appels de détresse et de sécurité émis au moyen de l'appel sélectif numérique conformément au numéro **N 3110** (voir les numéros **N 3112**, **N 3206** et **N 3229**).

N 2986
Mob-87

J. 4 209,5 kHz

N 2987 § 10. Dans le service mobile maritime, la fréquence
Mob-87 4 209,5 kHz est utilisée exclusivement pour l'émission par les stations côtières d'avertissements concernant la navigation et la météorologie et de renseignements urgents destinés aux navires au moyen de la télégraphie à impression directe à bande étroite (voir la Résolution **332 (Mob-87)**).

N 2988
Mob-87

K. 4 210 kHz

N 2989 § 11. La fréquence 4 210 kHz est utilisée exclusivement pour
Mob-87 l'émission, par les stations côtières, de renseignements relatifs à la sécurité maritime en télégraphie à impression directe à bande étroite (voir la Résolution **333 (Mob-87)**).

N 2990
Mob-87

L. 5 680 kHz

N 2991 § 12. La fréquence porteuse (fréquence de référence) aéronau-
Mob-87 tique 5 680 kHz peut être utilisée pour établir des communications entre les stations mobiles qui participent à des opérations de recherche et de sauvetage coordonnées, ainsi que des communications entre ces stations et les stations terrestres participantes, conformément aux dispositions de l'appendice **27 Aer2** (voir aussi les numéros **501** et **505**).

RRN38-4

N 2992 *M. 6 215 kHz*
Mob-87

N 2993 § 13. La fréquence porteuse 6 215 kHz est utilisée pour le
Mob-87 trafic de détresse et de sécurité en radiotéléphonie (voir aussi les numéros 2986 et 4375).

N 2994 *N. 6 268 kHz*
Mob-87

N 2995 § 14. La fréquence 6 268 kHz est utilisée exclusivement pour
Mob-87 le trafic de détresse et de sécurité en télégraphie à impression directe à bande étroite.

N 2996 *O. 6 312 kHz*
Mob-87

N 2997 § 15. La fréquence 6 312 kHz est utilisée exclusivement pour
Mob-87 les appels de détresse et de sécurité émis au moyen de l'appel sélectif numérique conformément au numéro N 3110 (voir les numéros N 3112, N 3206 et N 3229).

N 2998 *P. 6 314 kHz*
Mob-87

N 2999 § 16. La fréquence 6 314 kHz est utilisée exclusivement pour
Mob-87 l'émission, par les stations côtières, de renseignements relatifs à la sécurité maritime en télégraphie à impression directe à bande étroite (voir la Résolution 333 (Mob-87)).

N 3000 *Q. 8 291 kHz*
Mob-87

N 3001 § 17. La fréquence porteuse 8 291 kHz est utilisée exclusive-
Mob-87 ment pour le trafic de détresse et de sécurité en radiotéléphonie.

N 3002
Mob-87

R. 8 376,5 kHz

N 3003 § 18. La fréquence 8 376,5 kHz est utilisée exclusivement pour
Mob-87 le trafic de détresse et de sécurité en télégraphie à impression directe à bande étroite.

N 3004
Mob-87

S. 8 414,5 kHz

N 3005 § 19. La fréquence 8 414,5 kHz est utilisée exclusivement pour
Mob-87 les appels de détresse et de sécurité émis au moyen de l'appel sélectif numérique conformément au numéro N 3110 (voir les numéros N 3112, N 3206 et N 3229).

N 3006
Mob-87

T. 8 416,5 kHz

N 3007 § 20. La fréquence 8 416,5 kHz est utilisée exclusivement pour
Mob-87 l'émission, par les stations côtières, de renseignements relatifs à la sécurité maritime en télégraphie à impression directe à bande étroite (voir la Résolution 333 (**Mob-87**)).

N 3008
Mob-87

U. 12 290 kHz

N 3009 § 21. La fréquence porteuse 12 290 kHz est utilisée pour le
Mob-87 trafic de détresse et de sécurité en radiotéléphonie.

N 3010
Mob-87

V. 12 520 kHz

N 3011 § 22. La fréquence 12 520 kHz est utilisée exclusivement pour
Mob-87 le trafic de détresse et de sécurité en télégraphie à impression directe à bande étroite.

N 3012
Mob-87

W. 12 577 kHz

N 3013 § 23. La fréquence 12 577 kHz est utilisée exclusivement pour
Mob-87 les appels de détresse et de sécurité émis au moyen de l'appel sélectif numérique conformément au numéro N 3110 (voir les numéros N 3112, N 3206 et N 3229).

N 3014 *X. 12 579 kHz*
Mob-87

N 3015 § 24. La fréquence 12 579 kHz est utilisée exclusivement pour
Mob-87 l'émission, par les stations côtières, de renseignements relatifs à la sécurité maritime en télégraphie à impression directe à bande étroite (voir la Résolution 333 (Mob-87)).

N 3016 *Y. 16 420 kHz*
Mob-87

N 3017 § 25. La fréquence porteuse 16 420 kHz est utilisée pour le
Mob-87 trafic de détresse et de sécurité en radiotéléphonie.

N 3018 *Z. 16 695 kHz*
Mob-87

N 3019 § 26. La fréquence 16 695 kHz est utilisée exclusivement pour
Mob-87 le trafic de détresse et de sécurité en télégraphie à impression directe à bande étroite.

N 3020 *AA. 16 804,5 kHz*
Mob-87

N 3021 § 27. La fréquence 16 804,5 kHz est utilisée exclusivement
Mob-87 pour les appels de détresse et de sécurité émis au moyen de l'appel sélectif numérique conformément au numéro N 3110 (voir les numéros N 3112, N 3206 et N 3229).

N 3022 *AB. 16 806,5 kHz*
Mob-87

N 3023 § 28. La fréquence 16 806,5 kHz est utilisée exclusivement
Mob-87 pour l'émission, par les stations côtières, de renseignements relatifs à la sécurité maritime en télégraphie à impression directe à bande étroite (voir la Résolution 333 (Mob-87)).

N 3024 *AC. 19 680,5 kHz*
Mob-87

N 3025 § 29. La fréquence 19 680,5 kHz est utilisée exclusivement
Mob-87 pour l'émission, par les stations côtières, de renseignements relatifs à la sécurité maritime en télégraphie à impression directe à bande étroite (voir la Résolution 333 (Mob-87)).

N 3026 *AD. 22 376 kHz*
Mob-87

N 3027 § 30. La fréquence 22 376 kHz est utilisée exclusivement pour
Mob-87 l'émission, par les stations côtières, de renseignements relatifs à la sécurité maritime en télégraphie à impression directe à bande étroite (voir la Résolution 333 (**Mob-87**)).

N 3028 *AE. 26 100,5 kHz*
Mob-87

N 3029 § 31. La fréquence 26 100,5 kHz est utilisée exclusivement
Mob-87 pour l'émission, par les stations côtières, de renseignements relatifs à la sécurité maritime en télégraphie à impression directe à bande étroite (voir la Résolution 333 (**Mob-87**)).

N 3030 *AF. 121,5 MHz et 123,1 MHz*
Mob-87

N 3031 § 32. (1) La fréquence aéronautique d'urgence 121,5 MHz¹ est
Mob-87 utilisée pour la détresse et l'urgence en radiotéléphonie par les stations du service mobile aéronautique lorsqu'elles travaillent dans la bande comprise entre 117,975 MHz et 136 MHz (137 MHz après le 1^{er} janvier 1990). Cette fréquence peut être également utilisée à ces fins par les stations d'engins de sauvetage. Les radiobalises de localisation des sinistres utilisent la fréquence 121,5 MHz, comme indiqué dans l'appendice 37A.

N 3032 (2) La fréquence aéronautique auxiliaire 123,1 MHz (auxi-
Mob-87 liaire de la fréquence aéronautique d'urgence 121,5 MHz) est destinée à être utilisée par les stations du service mobile aéronautique et par d'autres stations mobiles et terrestres engagées dans des opérations coordonnées de recherche et sauvetage (voir aussi le numéro 593).

N 3031.1 ¹ Les stations d'aéronef émettent habituellement les messages
Mob-87 de détresse et d'urgence sur la fréquence de travail qui était utilisée au moment où s'est produit le cas de détresse ou l'événement appelant des mesures d'urgence.

N 3033 (3) Les stations mobiles du service mobile maritime peuvent
Mob-87 communiquer avec les stations du service mobile aéronautique sur la fréquence aéronautique d'urgence 121,5 MHz exclusivement pour la détresse et l'urgence et sur la fréquence aéronautique auxiliaire 123,1 MHz pour les opérations coordonnées de recherche et sauvetage, en émission de classe A3E pour les deux fréquences (voir aussi les numéros 501 et 593). Elles doivent alors se conformer aux arrangements particuliers conclus par les gouvernements intéressés et régissant le service mobile aéronautique.

N 3034 *AG. 156,3 MHz*
Mob-87

N 3035 § 33. La fréquence 156,3 MHz peut être utilisée à des fins de
Mob-87 communication entre des stations de navire et des stations d'aéronef qui participent à des opérations de recherche et sauvetage coordonnées. Elle peut également être employée par les stations d'aéronef qui désirent communiquer avec des stations de navire pour d'autres raisons liées à la sécurité (voir également la remarque g) de l'appendice 18).

N 3036 *AH. 156,525 MHz*
Mob-87

N 3037 § 34. La fréquence 156,525 MHz est utilisée dans le service
Mob-87 mobile maritime pour les appels de détresse et de sécurité émis au moyen de l'appel sélectif numérique (voir aussi les numéros 347, 613A, N 2935, N 2936 et N 2937).

N 3038 *AI. 156,650 MHz*
Mob-87

N 3039 § 35. La fréquence 156,650 MHz est utilisée pour les commu-
Mob-87 nications entre navires relatives à la sécurité de la navigation conformément à la remarque p) de l'appendice 18.

N 3040 *AJ. 156,8 MHz*
Mob-87

N 3041 § 36. (1) La fréquence 156,8 MHz est utilisée pour le trafic de
Mob-87 détresse et de sécurité en radiotéléphonie (voir aussi le numéro 2994).

N 3042 (2) La fréquence 156,8 MHz peut être utilisée par les
Mob-87 stations d'aéronef mais uniquement aux fins de sécurité.

N 3043 *AK. Bande 406 - 406,1 MHz*
Mob-87

N 3044 § 37. La bande 406 - 406,1 MHz est utilisée exclusivement par
Mob-87 les radiobalises de localisation des sinistres par satellite (Terre vers espace) (voir le numéro 649).

N 3045 *AL. Bande 1 530 - 1 544 MHz*
Mob-87

N 3046 § 38. Outre qu'elle peut être utilisée pour des communications
Mob-87 ordinaires, non liées à la sécurité, la bande 1 530 - 1 544 MHz est utilisée pour le trafic de détresse et de sécurité (espace vers Terre) dans le service mobile maritime par satellite.

N 3047 *AM. Bande 1 544 - 1 545 MHz*
Mob-87

N 3048 § 39. L'utilisation de la bande 1 544 - 1 545 MHz (espace vers
Mob-87 Terre) est limitée aux opérations de détresse et de sécurité (voir le numéro 727A) comprenant:

N 3049 a) les liaisons de connexion des satellites nécessaires
Mob-87 au relais des émissions des radiobalises de localisation des sinistres par satellite vers les stations terriennes;

N 3050 b) les liaisons à bande étroite (espace vers Terre) des
Mob-87 stations spatiales vers les stations mobiles.

N 3051 *AN. Bande 1 626,5 - 1 645,5 MHz*
Mob-87

N 3052 § 40. Outre qu'elle peut être utilisée pour des communications
Mob-87 ordinaires, non liées à la sécurité, la bande 1 626,5 - 1 645,5 MHz est utilisée pour le trafic de détresse et de sécurité (Terre vers espace) dans le service mobile maritime par satellite.

N 3053 *AO. Bande 1 645,5 - 1 646,5 MHz*
Mob-87

N 3054 § 41. L'utilisation de la bande 1 645,5 - 1 646,5 MHz (Terre
Mob-87 vers espace) est limitée aux opérations de détresse et de sécurité
(voir le numéro **734B**) comprenant:

N 3055 a) les émissions de RLS par satellite;
Mob-87

N 3056 b) le relais d'alertes de détresse reçues par des satellites
Mob-87 en orbite polaire basse vers des satellites géostation-
naires.

N 3057 *AP. Bande 9 200 - 9 500 MHz*
Mob-87

N 3058 § 42. La bande 9 200 - 9 500 MHz est utilisée par les répon-
Mob-87 deurs radar pour faciliter les opérations de recherche et de
sauvetage.

N 3059 *AQ. Stations d'engin de sauvetage*
Mob-87

N 3060 § 43. (1) Les appareils à utiliser en radiotéléphonie dans les
Mob-87 stations d'engin de sauvetage doivent, s'ils peuvent employer des
fréquences dans les bandes comprises entre 156 MHz et 174 MHz,
être capables d'émettre et de recevoir sur 156,8 MHz et au moins
une autre fréquence dans ces bandes.

N 3061 (2) Les appareils à utiliser pour émettre des signaux destinés
Mob-87 au repérage à partir de stations d'engin de sauvetage doivent
pouvoir émettre dans la bande 9 200 - 9 500 MHz.

N 3062 (3) Les appareils pourvus de dispositifs d'appel sélectif
Mob-87 numérique à utiliser dans les engins de sauvetage doivent, s'ils
peuvent employer des fréquences situées:

N 3063 a) dans les bandes comprises entre 1 605 kHz et
Mob-87 2 850 kHz, pouvoir émettre sur la fréquence
2 187,5 kHz;

- N 3064** *b)* dans les bandes comprises entre 4 000 kHz et
Mob-87 27 500 kHz, pouvoir émettre sur la fréquence
 8 414,5 kHz;
- N 3065** *c)* dans les bandes comprises entre 156 MHz et
Mob-87 174 MHz, pouvoir émettre sur la fréquence
 156,525 MHz.

Mob-87 **Section II. Protection des fréquences pour les
 communications de détresse et de sécurité
 dans le cadre du SMDSM**

N 3066 *A. Généralités*
Mob-87

- N 3067** § 44. Sauf dans les cas prévus par le présent Règlement, toute
Mob-87 émission pouvant causer des brouillages préjudiciables aux com-
 munications de détresse, d'alarme, d'urgence ou de sécurité sur les
 fréquences 500 kHz, 2 174,5 kHz, 2 182 kHz, 2 187,5 kHz,
 4 125 kHz, 4 177,5 kHz, 4 207,5 kHz, 6 215 kHz, 6 268 kHz,
 6 312 kHz, 8 291 kHz, 8 376,5 kHz, 8 414,5 kHz, 12 290 kHz,
 12 520 kHz, 12 577 kHz, 16 420 kHz, 16 695 kHz, 16 804,5 kHz,
 121,5 MHz, 156,525 MHz, 156,8 MHz ou dans les bandes de
 fréquences 406 - 406,1 MHz, 1 544 - 1 545 MHz et 1 645,5 -
 1 646,5 MHz (voir aussi le numéro **3010**) est interdite. Toute émis-
 sion causant des brouillages préjudiciables aux communications de
 détresse et de sécurité sur l'une quelconque des autres fréquences
 discrètes énumérées dans la section I du présent article et dans la
 section I de l'article **38** est interdite.
- N 3068** § 45. Les émissions d'essai doivent être réduites au minimum
Mob-87 sur les fréquences énumérées dans la section I du présent article; il
 convient qu'elles soient, si nécessaire, coordonnées avec une auto-
 rité compétente et, chaque fois que cela est possible dans la
 pratique, qu'elles soient faites sur des antennes fictives ou avec une
 puissance réduite. Il y a toutefois lieu d'éviter de faire des
 émissions d'essai sur les fréquences d'appel de détresse et de
 sécurité, mais si cela ne peut être évité, il convient d'indiquer qu'il
 s'agit d'émissions d'essai.

N 3069 § 46. Avant d'émettre à des fins autres que pour des commu-
Mob-87 nications de détresse sur l'une quelconque des fréquences définies pour le trafic de détresse et de sécurité dans la section I, une station doit, dans la mesure du possible, écouter sur la fréquence envisagée afin d'être certaine qu'aucune émission de détresse n'est en cours.

N 3070 *B. Bande 2 173,5 - 2 190,5 kHz*
Mob-87

N 3071 § 47. Exception faite des émissions autorisées sur la fréquence
Mob-87 porteuse 2 182 kHz, et sur les fréquences 2 174,5 kHz, 2 177 kHz, 2 187,5 kHz et 2 189,5 kHz, toute émission est interdite sur les fréquences comprises entre 2 173,5 kHz et 2 190,5 kHz.

N 3072 *C. Bande 156,7625 - 156,8375 MHz*
Mob-87

N 3073 § 48. Toute émission faite dans la bande 156,7625 -
Mob-87 156,8375 MHz et pouvant causer des brouillages préjudiciables aux émissions autorisées des stations du service mobile maritime sur 156,8 MHz est interdite.

Mob-87 **Section III. Veille sur les fréquences pour les communications de détresse et de sécurité dans le cadre du SMDSM**

N 3074 *A. Stations côtières*
Mob-87

N 3075 § 49. Les stations côtières assurant une responsabilité en
Mob-87 matière de veille dans le cadre du SMDSM, doivent maintenir une veille automatique au moyen de l'appel sélectif numérique sur les fréquences et pendant les périodes de temps indiquées au nombre des renseignements publiés dans la Nomenclature des stations côtières (voir la Résolution 322 (Rév.Mob-87)).

N 3076
Mob-87

B. Stations terriennes côtières

N 3077 § 50. Les stations terriennes côtières assurant une responsabilité en matière de veille dans le cadre du SMDSM, doivent maintenir une veille automatique permanente pour recevoir les alertes de détresse appropriées, relayées par les stations spatiales (voir la Résolution 322 (Rév.Mob-87)).
Mob-87

N 3078
Mob-87

C. Stations de navire

N 3079 § 51. (1) Les stations de navire qui satisfont aux dispositions du présent chapitre doivent, lorsqu'elles sont en mer, maintenir une veille automatique par appel sélectif numérique sur les fréquences d'appel de détresse et de sécurité appropriées des bandes de fréquences dans lesquelles elles sont exploitées. Les stations de navire, si elles sont équipées à cet effet, devraient aussi maintenir une veille sur les fréquences appropriées pour la réception automatique d'émissions d'avertissements concernant la météorologie ou la navigation et des renseignements urgents adressés aux navires. Toutefois, les stations de navire continueront aussi d'appliquer les dispositions appropriées relatives à la veille énoncées au chapitre IX (voir la Résolution 331 (Mob-87)).
Mob-87

N 3080 (2) Les stations de navire qui satisfont aux dispositions du présent chapitre devraient, lorsque cela leur est possible, maintenir sur la fréquence 156,650 MHz, une veille pour recevoir les communications ayant trait à la sécurité de la navigation.
Mob-87

N 3081
Mob-87

D. Stations terriennes de navire

N 3082 § 52. Les stations terriennes de navire qui servent de relais aux côtières pour la réception des appels de détresse devraient maintenir une veille sauf pendant qu'elles communiquent sur une voie de trafic.
Mob-87

N 3083
à
N 3105 NON attribués.

Mob-87

ARTICLE N 39

Mob-87

**Procédures d'exploitation pour les
communications de détresse et de sécurité
dans le cadre du Système mondial de détresse
et de sécurité en mer (SMDSM)**

Mob-87

Section I. Généralités

N 3106 § 1. Les communications à assurer en cas de détresse et aux
Mob-87 fins de la sécurité reposent sur l'utilisation des radiocommunications de Terre sur ondes hectométriques, décamétriques et métriques et sur des communications assurées au moyen des techniques spatiales.

N 3107 § 2. (1) L'alerte de détresse (voir le numéro **N 3112**) est lancée
Mob-87 par l'intermédiaire d'un satellite soit en priorité absolue dans les voies de communication générales soit sur les fréquences exclusives de détresse et de sécurité ou encore au moyen de l'appel sélectif numérique, sur les fréquences de détresse et de sécurité des bandes d'ondes hectométriques, décamétriques et métriques.

N 3108 (2) L'alerte de détresse (voir le numéro **N 3112**) n'est émise
Mob-87 que sur ordre de la personne responsable du navire, de l'aéronef ou de tout autre véhicule portant la station mobile ou la station terrienne mobile.

N 3109 § 3. Toutes les stations qui reçoivent une alerte de détresse
Mob-87 émise au moyen de l'appel sélectif numérique doivent cesser immédiatement toute émission susceptible de troubler le trafic de détresse et rester à l'écoute jusqu'à ce qu'il ait été accusé réception de l'appel.

N 3110 § 4. L'appel sélectif numérique doit être conforme aux
Mob-87 Recommandations pertinentes du CCIR.

N 3112 § 5. (1) L'émission d'une alerte de détresse indique qu'une unité
Mob-87 mobile ¹ ou une personne ² est en détresse et qu'elle a besoin qu'on
lui vienne immédiatement en aide. L'alerte de détresse est un appel
sélectif numérique émis suivant le format d'un appel ³ de détresse
dans les bandes utilisées pour les radiocommunications de Terre ou
sous forme d'un message de détresse, auquel cas il est relayé par
des stations spatiales.

N 3113 (2) L'alerte de détresse fournit ⁴ l'identité de la station en
Mob-87 détresse et sa position.

N 3112.1

Mob-87

¹ Unité mobile: navire, aéronef ou autre véhicule.

N 3112.2

Mob-87

² Dans cet article, s'il s'agit d'une personne en détresse, il peut
être nécessaire d'adapter l'application des procédures en fonction des
circonstances.

N 3112.3

Mob-87

³ Les appels et les messages de détresse doivent être émis dans
un format conforme aux Recommandations pertinentes du CCIR.

N 3113.1

Mob-87

⁴ L'alerte de détresse peut également fournir des renseigne-
ments sur la nature de la détresse, le type d'assistance requis, le cap suivi
par l'unité mobile et la vitesse de cette dernière, l'heure à laquelle ces
renseignements ont été enregistrés, et tout autre renseignement susceptible
de faciliter le sauvetage.

N 3114 *B. Emission d'une alerte de détresse*
Mob-87

Mob-87 B1. Emission d'une alerte de détresse par
 une station de navire ou une station
 terrienne de navire

N 3115 § 6. Les alertes de détresse émises dans le sens navire-côtière
Mob-87 sont utilisées pour signaler aux centres de coordination de sauvetage, via une station côtière ou une station terrienne côtière, qu'un navire est en détresse. Ces alertes reposent sur l'utilisation d'émissions relayées par satellite (en provenance d'une station terrienne de navire ou d'une RLS à satellite) et des services de Terre (en provenance des stations de navire et RLS).

N 3116 § 7. L'alerte de détresse navire-navire est utilisée pour alerter
Mob-87 d'autres navires se trouvant au voisinage du navire en détresse. Elle sera donnée au moyen de l'appel sélectif numérique dans les bandes d'ondes métriques et hectométriques. En outre, la bande d'ondes décimétriques peut être utilisée.

Mob-87 B2. Retransmission d'une alerte de détresse
 dans le sens côtière-navire

N 3117 § 8. (1) Une station ou un centre de coordination de sauvetage
Mob-87 qui reçoit un appel de détresse doit déclencher, via un relais, l'émission de l'appel de détresse côtière-navire en l'adressant, selon le cas, à tous les navires, à un groupe déterminé de navires ou à un navire donné et en utilisant le satellite et/ou les moyens du service de Terre.

N 3118 (2) Le relais de l'appel de détresse doit comprendre l'identité
Mob-87 de l'unité mobile en détresse, sa position et tout autre renseignement qui pourrait faciliter le sauvetage.

Mob-87 B3. Emission d'une alerte de détresse par une station qui n'est pas elle-même en détresse

N 3119 § 9. Une station du service mobile ou du service mobile par satellite qui apprend qu'une unité mobile est en détresse déclenche et émet une alerte de détresse dans l'un quelconque des cas suivants:

N 3120 a) lorsque l'unité mobile en détresse n'est pas en mesure d'émettre elle-même l'alerte de détresse;

N 3121 b) lorsque le commandant ou la personne responsable de l'unité mobile qui n'est pas en détresse, ou que la personne responsable de la station terrienne estime qu'une aide supplémentaire doit être fournie.

N 3122 § 10. Une station qui émet une alerte de détresse via un relais dans les conditions stipulées aux numéros **N 3119**, **N 3120**, **N 3121** et **N 3134** doit indiquer qu'elle n'est pas elle-même en détresse.

N 3123 C. *Réception et accusé de réception des alertes de détresse*

Mob-87 C1. Manière de procéder pour accuser réception des alertes de détresse

N 3124 § 11. L'accusé de réception d'une alerte de détresse par appel sélectif numérique dans les services de Terre doit être conforme aux Recommandations pertinentes du CCIR.

N 3125 § 12. L'accusé de réception, par l'intermédiaire d'un satellite, d'un appel de détresse émanant d'une station terrienne de navire doit être émis immédiatement (voir le numéro **N 3129**).

N 3126 § 13. (1) L'accusé de réception d'une alerte de détresse émanant d'une station de navire ou d'une station terrienne de navire est donné, en radiotéléphonie, sous la forme suivante:

- le signal de détresse MAYDAY;
- l'indicatif d'appel ou toute autre identification de la station qui émet le message de détresse (prononcé trois fois);

- le mot ICI (ou DE épelé à l'aide des mots de code DELTA ECHO en cas de difficultés de langage);
- l'indicatif d'appel ou toute autre identification de la station qui accuse réception (prononcé trois fois);
- le mot REÇU (ou RRR épelé à l'aide des mots de code ROMEO ROMEO ROMEO en cas de difficultés de langage);
- le signal de détresse MAYDAY.

N 3127 (2) L'accusé de réception d'une alerte de détresse émanant
Mob-87 d'une station de navire est donné, en télégraphie à impression directe, sous la forme suivante:

- le signal de détresse MAYDAY;
- l'indicatif d'appel ou toute autre identification de la station émettant l'alerte de détresse;
- le mot DE;
- l'indicatif d'appel ou toute autre identification de la station accusant réception de l'alerte de détresse;
- le signal RRR;
- le signal de détresse MAYDAY.

N 3128 § 14. L'accusé de réception d'une alerte de détresse émanant
Mob-87 d'une station terrienne de navire est donné, en télégraphie à impression directe, par la station terrienne côtière recevant l'alerte de détresse, en émettant à nouveau l'identité de la station de navire du navire qui émet l'alerte en détresse.

Mob-87 C2. Réception et accusé de réception par une station côtière, une station terrienne côtière ou un centre de coordination de sauvetage

N 3129 § 15. Les stations côtières et les stations terriennes côtières
Mob-87 appropriées qui reçoivent des alertes de détresse s'assurent que ces alertes sont acheminées dès que possible vers un centre de coordination de sauvetage. La station côtière ou le centre de coordination de sauvetage qui reçoit une alerte de détresse doit dès que possible en accuser réception, dans le cas d'un centre de coordination de sauvetage via une station côtière ou une station terrienne côtière appropriée.

N 3130 § 16. L'accusé de réception, par appel sélectif numérique,
Mob-87 d'un appel de détresse est émis par la station côtière sur la fréquence d'appel de détresse sur laquelle l'appel a été reçu. Cet accusé de réception devrait être adressé à tous les navires. Il comprend l'identité du navire ayant lancé l'appel de détresse dont il est accusé réception.

Mob-87 C3. Réception et accusé de réception par une station de navire ou une station terrienne de navire

N 3131 § 17. (1) Les stations de navire ou les stations terriennes de
Mob-87 navire qui reçoivent une alerte de détresse doivent informer dès que possible le commandant ou le responsable du navire du contenu de cette alerte.

N 3132 (2) Dans les zones où des liaisons sûres peuvent être
Mob-87 établies avec une ou plusieurs stations côtières, il convient que les stations de navire qui reçoivent une alerte de détresse laissent s'écouler un court intervalle de temps avant d'en accuser réception, de sorte qu'une station côtière puisse transmettre son accusé de réception.

N 3133 § 18. (1) Les stations de navire fonctionnant dans des zones où
Mob-87 des communications fiables avec une station côtière ne peuvent être assurées et qui reçoivent une alerte de détresse d'une station de navire qui se trouve, sans aucun doute, dans leur voisinage, doivent, le plus rapidement possible et si elles sont équipées de manière appropriée, accuser réception et informer un centre de coordination de sauvetage par l'intermédiaire d'une station côtière ou d'une station côtière terrienne (voir le numéro N 3121).

N 3134 (2) Toutefois, une station de navire qui reçoit une alerte de
Mob-87 détresse sur une fréquence de la bande des ondes décamétriques n'en accuse pas réception mais se conforme aux dispositions N 3139 à N 3141 et doit, si une station côtière n'a pas accusé réception de cette alerte dans les trois minutes qui suivent, relayer l'alerte de détresse.

N 3135 § 19. Une station de navire qui accuse réception d'une alerte
Mob-87 de détresse de la manière indiquée au numéro **N 3132** ou **N 3133** devrait:

N 3136 a) accuser d'abord réception de cette alerte en radiotéléphonie sur la fréquence réservée au trafic de
Mob-87 détresse et de sécurité dans la bande utilisée pour l'alerte;

N 3137 b) si la transmission, en radiotéléphonie, de l'accusé
Mob-87 de réception de l'alerte de détresse reçue sur la fréquence de la bande des ondes hectométriques ou métriques réservée à l'alerte de détresse est infructueuse, accuser réception de l'alerte de détresse en lançant un appel sélectif numérique sur la fréquence appropriée.

N 3138 § 20. Une station de navire qui reçoit une alerte de détresse
Mob-87 émise dans le sens côtière-navire (voir le numéro **N 3117**) devrait établir une liaison de la manière indiquée, et prêter l'assistance requise et appropriée.

N 3139 *D. Préparatifs pour le traitement*
Mob-87 *du trafic de détresse*

N 3140 § 21. Dès la réception d'un appel de détresse émis en utilisant
Mob-87 les techniques de l'appel sélectif numérique, les stations de navire et les stations côtières doivent se mettre à l'écoute sur la fréquence radiotéléphonique prévue pour le trafic de détresse et de sécurité associée à la fréquence d'appel de détresse et de sécurité sur laquelle l'appel de détresse a été reçu.

N 3141 § 22. Les stations côtières et les stations de navire équipées
Mob-87 d'appareils d'impression directe à bande étroite se mettent à l'écoute sur la fréquence d'impression directe à bande étroite associée au signal d'alerte de détresse si celui-ci indique que l'impression directe à bande étroite doit être utilisée pour les communications de détresse subséquentes. Si cela est possible, elles doivent, de plus, commencer une veille sur la fréquence radiotéléphonique associée à la fréquence d'alerte de détresse.

N 3143 § 23. Le trafic de détresse comprend tous les messages concernant le secours immédiat nécessaire au navire en détresse, y compris les communications ayant trait à la recherche et au sauvetage, et les communications sur place. Le trafic de détresse s'effectue dans la mesure du possible sur les fréquences contenues dans l'article N 38.

N 3144 § 24. (1) Le signal de détresse est constitué par le mot MAYDAY, prononcé en radiotéléphonie comme l'expression française «m'aider».

N 3145 (2) Lors de l'établissement des communications, quand le trafic de détresse est écoulé en radiotéléphonie, l'appel doit être précédé du signal de détresse MAYDAY.

N 3146 § 25. (1) Les techniques de correction d'erreurs conformes aux Recommandations pertinentes du CCIR sont utilisées pour le trafic de détresse acheminé en télégraphie à impression directe. Tous les messages sont précédés d'au moins un retour de chariot, un signal de changement de ligne, un signal d'inversion lettres et du signal de détresse MAYDAY.

N 3147 (2) Les communications de détresse acheminées par télégraphie à impression directe sont normalement établies par le navire en détresse en mode diffusion (correction d'erreur sans voie de retour). Le mode ARQ peut être utilisé par la suite pour des raisons de commodité.

N 3148 § 26. (1) Le centre de coordination de sauvetage chargé de diriger les opérations de recherche et de sauvetage doit également coordonner le trafic de détresse engendré par l'incident ou désigner une autre station chargée de le faire.

N 3149 (2) Le centre de coordination de sauvetage qui coordonne le
Mob-87 trafic de détresse, l'unité qui coordonne les opérations de recherche et de sauvetage¹ ou la station côtière en cause peuvent imposer le silence aux stations qui brouilleraient ce trafic. Suivant le cas, cette instruction doit être adressée «à tous» ou à une station seulement. Dans les deux cas, il est fait usage:

N 3150 a) en radiotéléphonie, du signal SILENCE
Mob-87 MAYDAY, prononcé comme les mots français «silence m'aider»;

N 3151 b) en télégraphie à impression directe à bande étroite
Mob-87 utilisant normalement le code de correction d'erreur sans voie de retour, le signal SILENCE MAYDAY. Toutefois, le mode «correction d'erreur avec circuit de retour» peut être utilisé lorsqu'il est préférable de le faire.

N 3152 § 27. Tant qu'elles n'ont pas reçu un message leur indiquant
Mob-87 qu'elles peuvent reprendre le travail normal (voir le numéro N 3154), il est interdit à toutes les stations qui ont connaissance de ce trafic, mais qui n'y participent pas et qui ne sont pas elles-mêmes en détresse, d'émettre sur les fréquences sur lesquelles a lieu le trafic de détresse.

N 3153 § 28. Une station du service mobile qui, tout en suivant un
Mob-87 trafic de détresse, est en mesure de continuer son service normal, peut le faire lorsque le trafic de détresse est bien établi, et à condition d'observer les dispositions du numéro N 3152 et de ne pas troubler le trafic de détresse.

N 3149.1 ¹ Conformément à la Convention internationale de recherche
Mob-87 et de sauvetage maritimes (1979), il s'agit du commandant sur place (OSC) ou du coordonnateur des recherches de surface (CSS).

N 3154 § 29. Lorsque le trafic de détresse est terminé sur des fré-
Mob-87 quences qui ont été utilisées pour le trafic de détresse, le centre de coordination de sauvetage qui dirige les opérations de recherche et de sauvetage doit faire transmettre sur ces fréquences un message indiquant que le trafic de détresse est terminé.

N 3155 § 30. (1) En radiotéléphonie, le message mentionné au
Mob-87 numéro **N 3154** présente la forme suivante:

- le signal de détresse MAYDAY;
- l'appel «à tous» ou CQ (épilé à l'aide des mots de code CHARLIE QUEBEC) prononcé trois fois;
- le mot ICI (ou DE épilé à l'aide des mots de code DELTA ECHO en cas de difficultés de langage);
- l'indicatif d'appel ou toute autre identification de la station qui émet le message;
- l'heure de dépôt du message;
- le nom et l'indicatif d'appel de la station mobile qui était en détresse;
- les mots SILENCE FINI prononcés comme les mots français «silence fini».

N 3156 (2) En télégraphie à impression directe, le message men-
Mob-87 tionné au numéro **N 3154** présente la forme suivante:

- le signal de détresse MAYDAY;
- l'appel CQ;
- le mot DE;
- l'indicatif d'appel ou toute autre identification de la station qui émet le message;
- l'heure de dépôt du message;
- le nom et l'indicatif d'appel de la station mobile qui était en détresse;
- les mots SILENCE FINI.

N 3157 *B. Communications sur place*
Mob-87

N 3158 § 31. (1) Les communications sur place sont celles qui sont
Mob-87 échangées entre l'unité mobile en détresse et les unités mobiles lui prêtant assistance, et entre les unités mobiles et l'unité qui coordonne les opérations de recherche et de sauvetage ¹.

N 3159 (2) La direction des communications sur place incombe à
Mob-87 l'unité qui coordonne les opérations de recherche et de sauvetage ¹. Les communications devraient être assurées en simplex de manière à ce que toutes les stations mobiles sur place puissent prendre connaissance des renseignements pertinents concernant le cas de détresse. Lorsque ces communications sont assurées par télégraphie à impression directe, il convient d'utiliser le code de correction d'erreur sans voie de retour.

N 3160 § 32. (1) Les fréquences à utiliser de préférence en radiotélé-
Mob-87 phonie pour les communications sur place sont 156,8 MHz et 2 182 kHz. La fréquence 2 174,5 kHz peut aussi être utilisée pour les communications sur place navire-navire, lorsque ces communications sont assurées par impression directe à bande étroite avec code de correction d'erreur sans voie de retour.

N 3161 (2) Outre les fréquences 156,8 MHz et 2 182 kHz, les
Mob-87 fréquences 3 023 kHz, 4 125 kHz, 5 680 kHz, 123,1 MHz et 156,3 MHz peuvent être utilisées pour les communications sur place, navire vers aéronefs.

N 3162 § 33. L'unité qui coordonne les opérations de recherche et de
Mob-87 sauvetage ¹ est responsable du choix et de la désignation des fréquences à utiliser pour les communications sur place. En temps normal, lorsque la fréquence est ainsi désignée, une veille permanente, assurée par des moyens auditifs ou à l'aide d'un téléimprimeur, est maintenue sur cette fréquence par toutes les unités mobiles participant aux opérations sur place.

N 3158.1
Mob-87
N 3159.1
Mob-87
N 3162.1
Mob-87

¹ Conformément à la Convention internationale de recherche et de sauvetage maritimes (1979), il s'agit du commandant sur place (OSC) ou du coordonnateur des recherches de surface (CSS).

N 3163 *C. Signaux de repérage et de radioralliment*
Mob-87

N 3164 § 34. (1) Les signaux de repérage sont des émissions radioélec-
Mob-87 triques destinées à faciliter le repérage d'une unité mobile en détresse ou la localisation des survivants. Ces signaux comprennent ceux émis par des unités de recherche et ceux émis par l'unité mobile en détresse, par l'engin de sauvetage, par des RLS insubmersibles, par des RLS par satellite et par des répondeurs radar de recherche et de sauvetage pour aider les unités de recherche.

N 3165 (2) Les signaux de radioralliment sont les signaux de
Mob-87 repérage émis par des unités mobiles en détresse ou par des engins de sauvetage; ces signaux sont destinés à être utilisés par les unités qui effectuent les recherches pour déterminer l'emplacement des stations émettrices.

N 3166 (3) Les signaux de repérage peuvent être émis dans les
Mob-87 bandes de fréquences suivantes:

117,975 - 136 MHz;

156 - 174 MHz;

406 - 406,1 MHz; et

9 200 - 9 500 MHz.

N 3167 (4) Les signaux de repérage doivent être conformes aux
Mob-87 Recommandations pertinentes du CCIR.

N 3168
à NON attribués.

N 3195

Mob-87

ARTICLE N 40

Mob-87

**Procédures d'exploitation pour les
communications d'urgence et de sécurité
dans le Système mondial de détresse
et de sécurité en mer (SMDSM)**

Mob-87

Section I. Généralités

N 3196 § 1. Les communications d'urgence et de sécurité com-
Mob-87 prennent:

- N 3197 a) les avertissements concernant la navigation, et la
Mob-87 météorologie et les renseignements urgents;
- N 3198 b) les communications navire-navire ayant trait à la
Mob-87 sécurité de la navigation;
- N 3199 c) les communications liées au système de comptes
Mob-87 rendus des mouvements de navire;
- N 3200 d) les communications à l'appui des opérations de
Mob-87 recherche et de sauvetage;
- N 3201 e) les autres messages d'urgence et de sécurité;
- Mob-87
- N 3202 f) les communications ayant trait à la navigation, aux
Mob-87 mouvements et aux besoins des navires ainsi que les
messages d'observation météorologique destinés à
un service météorologique officiel.

Mob-87

Section II. Communications d'urgence

N 3203 § 2. Dans les systèmes de Terre, le message d'urgence doit
Mob-87 être annoncé au moyen de l'appel sélectif numérique et dans le
format prévu pour les appels d'urgence, sur une ou plusieurs des
fréquences d'appel de détresse et de sécurité spécifiées dans la
section I de l'article N 38. Une annonce séparée n'a pas à être faite
si le message d'urgence est transmis par le service mobile maritime
par satellite.

- N 3204** § 3. Le signal et le message d'urgence doivent être émis sur
Mob-87 une ou plusieurs des fréquences prévues pour le trafic de détresse et de sécurité dans la section I de l'article N 38, ou par le service mobile maritime par satellite ou sur d'autres fréquences utilisées à cet effet.
- N 3205** § 4. Le signal d'urgence est constitué par le groupe de mots
Mob-87 PAN PAN. En radiotéléphonie, le mot PAN doit être prononcé comme le mot français «panne».
- N 3206** § 5. Le format de l'appel d'urgence et le signal d'urgence
Mob-87 indiquent que la station appelante a un message très urgent à transmettre concernant la sécurité d'une unité mobile ou d'une personne.
- N 3207** § 6. (1) En radiotéléphonie, le message d'urgence doit être pré-
Mob-87 cédé du signal d'urgence (voir le numéro N 3205), répété trois fois, et de l'identification de la station émettrice.
- N 3208** (2) En impression directe à bande étroite, le message
Mob-87 d'urgence doit être précédé du signal d'urgence (voir le numéro N 3205) et de l'identification de la station émettrice.
- N 3209** § 7. (1) Le format de l'appel d'urgence ou le signal d'urgence ne
Mob-87 peut être transmis qu'avec l'autorisation du commandant ou de la personne responsable de l'unité mobile portant la station mobile ou la station terrienne mobile.
- N 3210** (2) Le format de l'appel d'urgence ou le signal d'urgence
Mob-87 peut être transmis par une station terrestre ou une station terrienne côtière avec l'approbation de l'autorité responsable.
- N 3211** § 8. Lorsque a été émis un message d'urgence, qui demande
Mob-87 aux stations qui le reçoivent de prendre certaines mesures, la station responsable de l'émission doit l'annuler dès qu'elle sait qu'il n'est plus nécessaire d'y donner suite.
- N 3212** § 9. (1) Les techniques de correction d'erreur conformes aux
Mob-87 Recommandations pertinentes du CCIR doivent être utilisées pour les messages d'urgence acheminés en télégraphie à impression directe. Tous les messages doivent être précédés d'au moins un retour de chariot, un signal de changement de ligne, un signal d'inversion lettres et du signal d'urgence PAN PAN.

N 3213 (2) Les communications d'urgence acheminées par télégraphie à impression directe devraient normalement être établies en mode diffusion (correction d'erreur sans voie de retour). Le mode ARQ peut être utilisé par la suite pour des raisons de commodité.
Mob-87

Mob-87 **Section III. Transports sanitaires**

N 3214 § 10. L'expression «transports sanitaires», définie dans les Conventions de Genève de 1949 et les Protocoles additionnels, recouvre tout moyen de transport, par terre, par eau ou par air, militaire ou civil, permanent ou temporaire, affecté exclusivement au transport sanitaire placé sous la direction d'une autorité compétente d'une partie à un conflit 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.
Mob-87

N 3215 § 11. Aux fins d'annonce et d'identification de transports sanitaires, qui sont protégés, conformément aux Conventions susmentionnées, la procédure décrite à la section II du présent article est appliquée. Le signal d'urgence doit être suivi par l'adjonction du seul mot MEDICAL, en impression directe à bande étroite, et par l'adjonction du seul mot MAY-DEE-CAL, prononcé comme le mot français «médical», en radiotéléphonie.
Mob-87

N 3216 § 12. L'utilisation des signaux décrits dans le numéro **N 3215** indique que le message qui suit concerne un transport sanitaire protégé. Le message doit contenir les données suivantes:
Mob-87

N 3217 a) l'indicatif d'appel ou tout autre moyen reconnu
Mob-87 d'identification du transport sanitaire;

N 3218 b) la position du transport sanitaire;
Mob-87

N 3219 c) le nombre et le type des véhicules du transport
Mob-87 sanitaire;

N 3220 d) l'itinéraire prévu;
Mob-87

N 3221 e) la durée estimée du déplacement, et les heures de
Mob-87 départ et d'arrivée prévues, selon les cas;

N 3222 f) toute autre information, telle que l'altitude de vol,
Mob-87 les fréquences radioélectriques de veille, les langues
utilisées, les modes et codes des systèmes de radar
secondaires de surveillance.

N 3223 § 13. (1) L'identification et la localisation des transports sani-
Mob-87 taires en mer peuvent être effectuées au moyen des répondeurs
radar maritimes normalisés (voir la Recommandation 14
(**Mob-87**)).

N 3224 (2) L'identification et la localisation des transports sani-
Mob-87 taires par aéronefs peuvent être effectuées au moyen du système de
radar secondaire de surveillance (SSR), tel qu'il est spécifié à
l'annexe 10 de la Convention relative à l'aviation civile internatio-
nale.

N 3225 § 14. L'utilisation des radiocommunications pour annoncer et
Mob-87 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 N 37 et N 38
s'appliquent.

Mob-87 **Section IV. Communications de sécurité**

N 3226 § 15. Dans les systèmes terrestres, le message de sécurité doit
Mob-87 être annoncé, au moyen de l'appel sélectif numérique sur une ou
plusieurs des fréquences d'appel de détresse et de sécurité, qui sont
spécifiées dans la section I de l'article N 38. Une annonce séparée
n'a pas à être faite si le message est émis par le service mobile
maritime par satellite.

N 3227 § 16. Le signal et le message de sécurité doivent normalement
Mob-87 être transmis sur une ou plusieurs des fréquences utilisées pour le
trafic de détresse et de sécurité, qui sont spécifiées dans la section I
de l'article N 38, ou par le service mobile maritime par satellite, ou
sur d'autres fréquences prévues à cet effet.

N 3228 § 17. Le signal de sécurité est constitué par le mot SÉCU-
Mob-87 RITÉ. En radiotéléphonie, il est prononcé comme en français.

- N 3229** § 18. Le format de l'appel de sécurité ou le signal de sécurité
Mob-87 indique que la station appelante a un avertissement de navigation important ou un avis météorologique important à transmettre.
- N 3230** § 19. (1) En radiotéléphonie, le message de sécurité sera précédé
Mob-87 du signal de sécurité (voir le numéro **N 3228**) émis trois fois et de l'identification de la station émettrice.
- N 3231** (2) En télégraphie à impression directe à bande étroite, le
Mob-87 message de sécurité sera précédé du signal de sécurité (voir le numéro **N 3228**) et de l'identification de la station émettrice.
- N 3232** § 20. (1) Les techniques de correction d'erreur conformes aux
Mob-87 Recommandations pertinentes du CCIR doivent être utilisées pour les messages de sécurité acheminés en télégraphie à impression directe. Tous les messages doivent être précédés d'au moins un retour de chariot, un signal de changement de ligne, un signal d'inversion lettres et du signal de sécurité SÉCURITÉ.
- N 3233** (2) Les communications de sécurité acheminées par télégra-
Mob-87 phie à impression directe devraient normalement être établies en mode diffusion (correction d'erreur sans voie de retour). Le mode ARQ peut être utilisé par la suite pour des raisons de commodité.

Mob-87

**Section V. Diffusion d'informations
concernant la sécurité en mer**

N 3234
Mob-87

A. Généralités

- N 3235** § 21. Les détails opérationnels des stations émettant des infor-
Mob-87 mations concernant la sécurité en mer conformément aux numéros **N 3238**, **N 3240**, **N 3241**, **N 3243** et **N 3245** doivent être indiqués dans la Nomenclature des stations de radiorepérage et des stations effectuant des services spéciaux (voir les numéros **3323**, **3326** et **3334**).
- N 3236** § 22. Le mode et le format des émissions dont il est question
Mob-87 aux numéros **N 3238**, **N 3240**, **N 3241** et **N 3243** doivent être conformes aux Recommandations pertinentes du CCIR.

N 3237
Mob-87

B. Système NAVTEX international

N 3238 § 23. Les renseignements concernant la sécurité en mer doivent être émis par télégraphie à impression directe à bande étroite avec correction d'erreur sans voie de retour sur la fréquence 518 kHz, conformément au système NAVTEX international (voir les numéros 1632, N 2969 et N 2970).
Mob-87

N 3239
Mob-87

C. 490 kHz et 4 209,5 kHz

N 3240 § 24. (1) La fréquence 490 kHz peut être utilisée, après la mise en œuvre complète du SMDSM, pour la diffusion de renseignements concernant la sécurité en mer par télégraphie à impression directe à bande étroite avec correction d'erreur sans voie de retour (voir le numéro N 2968 et la Résolution 210 (Mob-87)).
Mob-87

N 3241 (2) La fréquence 4 209,5 kHz est utilisée exclusivement pour les émissions de type NAVTEX par télégraphie à impression directe à bande étroite avec correction d'erreur sans voie de retour (voir la Résolution 332 (Mob-87)).
Mob-87

N 3242
Mob-87

D. Diffusion d'informations concernant la sécurité en haute mer

N 3243 § 25. Les renseignements concernant la sécurité en mer sont émis par télégraphie à impression directe à bande étroite avec correction d'erreur sans voie de retour sur les fréquences 4 210 kHz, 6 314 kHz, 8 416,5 kHz, 12 579 kHz, 16 806,5 kHz, 19 680,5 kHz, 22 376 kHz et 26 100,5 kHz (voir la Résolution 333 (Mob-87)).
Mob-87

N 3244
Mob-87

E. Diffusion de renseignements concernant la sécurité en mer par satellite

N 3245 § 26. Les renseignements concernant la sécurité en mer peuvent être émis via satellite dans le service mobile maritime par satellite en utilisant la bande 1 530 - 1 545 MHz (voir les numéros 726, N 3049 et N 3050).
Mob-87

Mob-87 **Section VI. Communications entre navires liées
à la sécurité de la navigation**

N 3246 § 27. (1) Les communications entre navires liées à la sécurité de
Mob-87 la navigation sont des communications radiotéléphoniques en ondes métriques échangées par les navires pour contribuer à la sécurité de leurs mouvements.

N 3247 (2) La fréquence 156,650 MHz est utilisée pour les commu-
Mob-87 nications entre navires liées à la sécurité de la navigation (voir aussi le numéro **N 3039** et la remarque *p*) de l'appendice **18**).

Mob-87 **Section VII. Utilisation d'autres fréquences
pour la détresse et la sécurité**

N 3248 § 28. Les radiocommunications relatives à la détresse et à la
Mob-87 sécurité peuvent être écouées sur n'importe quelle fréquence de communication appropriée, y compris sur celles utilisées pour la correspondance publique. Dans le service mobile maritime par satellite, les fréquences situées dans les bandes 1 530 - 1 544 MHz et 1 626,5 - 1 645,5 MHz sont utilisées pour cette fonction ainsi que pour les alertes de détresse (voir le numéro **N 3107**).

N 3249
à NON attribués.
N 3275

Mob-87

ARTICLE N 41

Mob-87

Signaux d'alerte

Mob-87

**Section I. Signaux des radiobalises de
localisation des sinistres (RLS)
et des RLS par satellite**

N 3276 § 1. Le signal d'une radiobalise de localisation des sinistres
Mob-87 émis sur la fréquence 156,525 MHz et les signaux des RLS par
satellite, dans la bande 406 - 406,1 MHz ou 1 645,5 - 1 646,5 MHz,
doivent être conformes aux Recommandations pertinentes du
CCIR.

Mob-87

Section II. Appel sélectif numérique

N 3277 § 2. Les caractéristiques de l'«appel de détresse» (voir le
Mob-87 numéro N 3112) dans le système d'appel sélectif numérique doi-
vent être conformes aux Recommandations pertinentes du CCIR.

N 3278

à NON attribués.

N 3305

ARTICLE 59

Conditions à remplir dans le service mobile maritime
et dans le service mobile maritime par satellite

Section I. Service mobile maritime

4096

A. Dispositions générales

4097

§ 1. Les stations de navire doivent être établies de manière à être conformes aux dispositions des chapitres III et XI en ce qui concerne les fréquences et les classes d'émission.

4098

§ 2. Les fréquences d'émission des stations de navire doivent être vérifiées le plus souvent possible par le service d'inspection dont ces stations relèvent.

4099

§ 3. L'énergie rayonnée par les appareils récepteurs doit être aussi réduite que possible et ne doit pas causer de brouillage préjudiciable aux autres stations.

4100

§ 4. Les administrations prennent toutes les mesures pratiques nécessaires pour que le fonctionnement des appareils électriques ou électroniques de toute nature installés dans les stations de navire ne cause pas de brouillage préjudiciable aux services radioélectriques essentiels des stations fonctionnant conformément aux dispositions du présent Règlement.

4101

§ 5. (1) Les changements de fréquence dans les appareils émetteurs et récepteurs de toute station de navire doivent pouvoir être effectués aussi rapidement que possible.

4102

(2) Les installations de toute station de navire doivent permettre, une fois la communication établie, de passer de l'émission à la réception, et vice versa, dans un temps aussi court que possible.

4103

§ 6. Il est interdit aux stations de navire en mer d'effectuer un service de radiodiffusion (voir le numéro 36). (Voir également le numéro 2665.)

4104

§ 7. Les stations de navire autres que les stations d'engin de sauvetage doivent être pourvues des documents énumérés à la section pertinente de l'appendice 11.

4105 § 8. Lorsqu'un émetteur d'une station de navire n'est pas susceptible d'être réglé de façon que sa fréquence satisfasse à la tolérance fixée dans l'appendice 7, la station de navire doit être munie d'un dispositif lui permettant de mesurer la fréquence d'émission avec une précision au moins égale à la moitié de cette tolérance.

4106 *B. Stations de navire utilisant la radiotélégraphie*

4107 § 9. Les stations de navire pourvues d'appareils radiotélégraphiques destinés à être utilisés pour le trafic normal en télégraphie Morse doivent être équipées de dispositifs permettant de passer de l'émission à la réception et vice versa sans manœuvre de commutation. Il convient, de plus, que les stations de navire puissent écouter sur la fréquence de réception au cours des périodes d'émission.

4108 *B1. Bandes comprises entre 415 kHz et 535 kHz*
Mob-83

4109 § 10. Les émetteurs utilisés par les stations de navire fonctionnant dans les bandes autorisées comprises entre 415 kHz et 535 kHz doivent être pourvus de dispositifs permettant, d'une manière facile, d'en réduire notablement la puissance.
Mob-83

4110 § 11. Toute station de navire pourvue d'appareils radiotélégraphiques destinés à fonctionner dans les bandes autorisées comprises entre 415 kHz et 535 kHz doit pouvoir:
Mob-83

4111 a) faire des émissions des classes soit A2A et A2B * ou H2A et H2B * et recevoir des émissions des classes A2A, A2B *, H2A et H2B * sur la fréquence porteuse 500 kHz;

4112 b) faire en outre des émissions de la classe A1A sur deux fréquences de travail au moins;
Mob-83

4113 c) recevoir en outre des émissions de la classe A1A sur toutes les autres fréquences nécessaires à l'exécution de son service.
Mob-83

* Ceci pourvoit à la réception automatique de signaux radiotélégraphiques d'alarme.

- 4114** § 12. Les dispositions des numéros **4112** et **4113** ne s'appliquent pas aux appareils prévus uniquement pour les cas de détresse, d'urgence et de sécurité.
- 4115** B2. Bandes comprises entre 1 605 kHz et 2 850 kHz
- 4116** § 13. Dans la Région 2, toute station radiotélégraphique installée à bord d'un navire utilisant la bande 2 089,5 - 2 092,5 kHz pour l'appel et la réponse doit disposer d'au moins une autre fréquence dans les bandes autorisées comprises entre 1 605 kHz et 2 850 kHz.
- 4117** B3. Bandes comprises entre 4 000 kHz et 27 500 kHz
- 4118** § 14. Tous les appareils de stations de navire utilisant les émissions de la classe A1A sur les fréquences des bandes autorisées comprises entre 4 000 kHz et 27 500 kHz doivent satisfaire aux conditions suivantes:
- 4119** a) dans chacune des bandes nécessaires à l'exécution de leur service, ils doivent permettre l'emploi, en plus d'une fréquence de la bande d'appel, de deux fréquences de travail au moins (voir le numéro **4306**);
- 4120** b) les changements de fréquence des appareils émetteurs doivent pouvoir être effectués aussi rapidement que possible et, en tout état de cause, en moins de quinze secondes;
- 4121** c) les appareils récepteurs doivent présenter les mêmes qualités que les appareils émetteurs en matière de changement de fréquence.
- 4122** C. *Stations de navire utilisant la télégraphie à impression*
Mob-83 *directe à bande étroite et l'appel sélectif numérique*
- 4123** § 15. (1) Les caractéristiques des appareils de télégraphie à
Mob-83 impression directe à bande étroite doivent être conformes aux dispositions de l'appendice 38.
- 4123A** (2) Il convient que les appareils d'appel sélectif numérique
Mob-83 soient conformes aux dispositions des Recommandations du CCIR.

(Rév. 1985)

4124 *D. Stations de navire utilisant la radiotéléphonie*

4125 D1. Bandes comprises entre 1 605 kHz et 4 000 kHz

4126 § 16. Toute station de navire pourvue d'appareils radiotéléphoniques destinés à fonctionner dans les bandes autorisées comprises entre 1 605 kHz et 2 850 kHz doit pouvoir:

4127 a) faire des émissions de la classe H3E sur la
Mob-83 fréquence porteuse 2 182 kHz, et recevoir des émissions de la classe H3E sur la fréquence porteuse 2 182 kHz, sauf pour les appareils dont il est question au numéro **4130**;

4128 b) faire, en outre, des émissions de la classe J3E sur
Mob-83 deux fréquences de travail au moins ¹;

4129 c) recevoir, en outre, des émissions de la classe J3E
Mob-83 sur toute les fréquences nécessaires à l'exécution de son service.

4130 § 17. Les dispositions des numéros **4128** et **4129** ne s'appliquent pas aux appareils prévus uniquement pour les cas de détresse, d'urgence et de sécurité.

4131 D2. Bandes comprises entre 4 000 kHz et 23 000 kHz

4132 § 18. Dans la zone de la Région 1 au sud de la latitude 15°
Mob-83 Nord, dans la Région 2 (à l'exception du Groenland) et dans la zone de la Région 3 au sud de la latitude 25° Nord, il convient que toutes les stations de navire pourvues d'appareils radiotéléphoniques destinés à fonctionner dans les bandes autorisées comprises entre 4 000 kHz et 23 000 kHz puissent émettre et recevoir sur les fréquences porteuses 4 125 kHz et 6 215,5 kHz (voir les numéros **2982** et **2986**).

4133 D3. Bandes comprises entre 156 MHz et 174 MHz

4134 § 19. Toute station de navire pourvue d'appareils radiotéléphoniques destinés à fonctionner dans les bandes autorisées

4128.1 SUP
Mob-83

4128.2 ¹ Dans certaines zones, les administrations peuvent restreindre cette clause à une seule fréquence de travail.

(Rév. 1985)

comprises entre 156 MHz et 174 MHz (voir le numéro 613 et l'appendice 18) doit pouvoir faire et recevoir des émissions de la classe G3E (voir la Résolution 308):

- 4135 a) sur la fréquence de détresse, de sécurité et d'appel 156,8 MHz;
- 4136 b) sur la première fréquence «navire-navire» 156,3 MHz;
- 4137 c) sur toutes les fréquences nécessaires à l'exécution de son service.

Section II. Conditions à remplir par les stations terriennes de navire

- 4138 § 20. Les stations terriennes de navire doivent être établies de manière à être conformes aux dispositions du chapitre III en ce qui concerne les fréquences.
- 4139 § 21. Les fréquences des émissions des stations terriennes de navire doivent être vérifiées aussi souvent que cela est pratiquement possible par le service d'inspection dont elles relèvent.
- 4140 § 22. L'énergie rayonnée par les appareils récepteurs doit être aussi réduite que cela est pratiquement possible et ne doit pas causer de brouillage préjudiciable aux autres stations.
- 4141 § 23. Les administrations prennent toutes les mesures pratiques nécessaires pour que le fonctionnement des appareils électriques ou électroniques de toute nature installés dans les stations terriennes de navire ne cause pas de brouillage préjudiciable aux services radioélectriques essentiels de ces stations lorsqu'elles fonctionnent conformément aux dispositions du présent Règlement.

Section III. Communications des aéronefs avec des stations du service mobile maritime et du service mobile maritime par satellite

4142 A. Dispositions générales

- 4143 § 24. (1) Les stations à bord d'aéronefs peuvent communiquer avec les stations du service mobile maritime ou du service mobile maritime par satellite. Elles doivent alors se conformer aux dispositions du présent Règlement relatives à ces services.

4144 (2) Il convient qu'à cette occasion les stations à bord d'aéronefs utilisent les fréquences attribuées au service mobile maritime ou au service mobile maritime par satellite.

4145 (3) Lorsqu'elles transmettent ou reçoivent de la correspondance publique par l'intermédiaire des stations du service mobile maritime ou du service mobile maritime par satellite, les stations à bord des aéronefs doivent se conformer à toutes les dispositions applicables à la transmission de la correspondance publique dans le service mobile maritime ou le service mobile maritime par satellite (voir notamment les articles 61, 62, 63, 65 et 66).

4146 § 25. Lorsqu'il s'agit d'une communication entre une station du service mobile maritime et une station d'aéronef, l'appel peut être repris cinq minutes plus tard, nonobstant les dispositions du numéro 4735.

4147 *B. Dispositions relatives à l'emploi des fréquences comprises entre 156 MHz et 174 MHz*

4148 § 26. (1) En raison des brouillages que peuvent causer les stations d'aéronef à des altitudes élevées, les fréquences du service mobile maritime comprises dans les bandes supérieures à 30 MHz ne doivent pas être utilisées par les stations d'aéronef, à l'exception des fréquences comprises entre 156 MHz et 174 MHz qui sont spécifiées dans l'appendice 18 et dont l'emploi est soumis aux conditions suivantes:

- 4149** a) l'altitude des stations d'aéronef ne doit pas dépasser 300 mètres (1 000 pieds), sauf pour les aéronefs de reconnaissance participant aux opérations des brise-glace, auxquels une altitude de 450 mètres (1 500 pieds) est autorisée;
- 4150** b) la puissance moyenne des émetteurs des stations d'aéronef ne doit pas dépasser 5 watts; toutefois, une puissance au plus égale à un watt doit être utilisée dans la mesure du possible;
- 4151** c) les stations d'aéronef doivent utiliser les voies désignées à cet effet dans l'appendice 18;
- 4152** d) sauf pour ce qui est prévu au numéro 4150, les émetteurs des stations d'aéronef doivent satisfaire aux caractéristiques techniques figurant à l'appendice 19;

- 4153** e) les communications d'une station d'aéronef doivent être brèves et se limiter aux opérations où les stations du service mobile maritime jouent le rôle principal et où il est nécessaire d'établir des communications directes entre l'aéronef et la station de navire ou la station côtière.
- 4154** (2) Les fréquences 156,3 MHz et 156,8 MHz peuvent être utilisées par les stations d'aéronef, mais uniquement à des fins relatives à la sécurité.
- 4155**
à
4179 NON attribués.

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

(Rév. 1985)

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 radars 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;

(Rév. 1985)

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 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.

(Rév. 1985)

Rec. UIT-R M.493-6

RECOMMANDATION UIT-R M.493-6*

SYSTÈME D'APPEL SÉLECTIF NUMÉRIQUE À UTILISER
DANS LE SERVICE MOBILE MARITIME

(Question UIT-R 9/8)

(1974-1978-1982-1986-1990-1992-1994)

E X T R A I T

L'Assemblée des radiocommunications de l'UIT,

considérant

- a) que l'appel sélectif dans les sens station côtière-navire, navire-navire et navire-station côtière accélérerait l'écoulement du trafic dans le service mobile maritime;
- b) que l'Organisation maritime internationale (OMI) a dressé une liste de conditions d'exploitation dont il faudrait tenir compte lors de l'élaboration d'un système d'appel sélectif d'usage général;
- c) que le Chapitre IV de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974, modifiée en 1988, impose l'utilisation de l'appel sélectif numérique pour alerte en cas de détresse et pour les appels relatifs à la sécurité dans le système mondial de détresse et de sécurité en mer;
- d) que, ni le système d'appel sélectif décrit dans la Recommandation UIT-R M.257, ni celui qui fait partie des systèmes décrits dans les Recommandations UIT-R M.476 et UIT-R M.625, ne peuvent satisfaire aux normes de qualité de fonctionnement recommandées par l'OMI;
- e) que plusieurs administrations ont signalé qu'il était nécessaire de disposer d'un système d'appel sélectif polyvalent;
- f) que plusieurs administrations ont déjà mis au point différents systèmes d'appel sélectif;
- g) que le système doit pouvoir être utilisé dans le service mobile maritime aussi bien pour les besoins internationaux que nationaux;
- h) qu'il est souhaitable que le système d'appel sélectif réponde aux besoins de tous les navires qui désirent l'utiliser;
- j) que l'Appendice 43 du Règlement des radiocommunications (RR) adopté par la Conférence administrative mondiale des radiocommunications pour les services mobiles (Genève, 1983) (CAMR MOB-83) contient des dispositions relatives à l'utilisation, par toutes les administrations, des identités dans le service mobile maritime,

recommande

1. que, dans le cas où l'on doit mettre en œuvre un système d'appel sélectif numérique d'usage général, ce système soit conçu conformément aux caractéristiques indiquées dans l'Annexe 1;
2. que, dans le cas où l'on doit simplifier l'équipement d'appel sélectif numérique, cet équipement soit conçu conformément aux dispositions de l'Annexe 2.

Reproduit avec l'aimable autorisation de
l'Union Internationale des Télécommunications, Genève

TABLEAU 3
Utilisation des symboles N° 100 à 127

N° de symbole	Calage et fonctions uniques	Spécificateur de format	Catégorie	Nature de la détresse	1 ^{er} signal de télécommande	2 ^e signal de télécommande
100			Routine	Incendie, explosion	TP simplex F3E/G3E	Aucune raison n'est indiquée ⁽¹⁾
101				Envahissement	TP duplex F3E/G3E	Encombrement au centre de commutation maritime ⁽¹⁾
102		Zone géographique		Abordage	⁽²⁾	Occupation ⁽¹⁾
103		⁽³⁾	⁽³⁾	Echouement	Interrogation	Indication de mise en attente ⁽¹⁾
104	Calage Position RX-0			Gîte, danger de chavirement	Pas en mesure de donner suite	Station interdite ⁽¹⁾
105	Calage Position RX-1			Navire coulé	Fin de l'appel ⁽⁴⁾	Pas d'opérateur ⁽¹⁾
106	Calage Position RX-2		Affaire concernant le navire	Navire désemparé et à la dérive	Données	Opérateur provisoirement absent ⁽¹⁾
107	Calage Position RX-3			Détresse non spécifiée	⁽²⁾	Equipement neutralisé ⁽¹⁾
108	Calage Position RX-4		Sécurité	Abandon de navire	⁽²⁾	Incapable d'utiliser la voie proposée ⁽¹⁾
109	Calage Position RX-5				TP J3E	Incapable d'utiliser le mode proposé ⁽¹⁾
110	Calage Position RX-6	⁽⁵⁾			Accusé de réception de détresse	Navires et aéronefs conformes à la Résolution N° 18 (Mob-83)
111	Calage Position RX-7		Urgence		TP H3E	Transport sanitaire (comme défini dans la Convention de Genève de 1949 et dans les protocoles complémentaires)

Rec 825

RECOMMANDATION 825

CARACTÉRISTIQUES D'UN SYSTÈME DE RÉPONDEURS FONCTIONNANT AVEC
DES TECHNIQUES D'APPEL SÉLECTIF NUMÉRIQUE À UTILISER DANS LES SYSTÈMES
DE CONTRÔLE DU TRAFIC MARITIME ET D'IDENTIFICATION NAVIRE-NAVIRE

(Question 28/8)

E X T R A I T

(1992)

Le CCIR,

considérant

- a) que l'emploi d'un système de répondeurs active l'écoulement des données entre un centre du système de contrôle du trafic maritime (SCTM) et les navires se trouvant dans sa zone de service;
- b) que plusieurs administrations ont déjà mis au point différents systèmes de répondeurs;
- c) qu'il est souhaitable qu'un système de répondeurs utilise, dans la mesure du possible, l'équipement en service à bord des navires;
- d) qu'il est souhaitable qu'un système de répondeurs destiné au SCTM réponde aux besoins de toutes les administrations qui désirent l'utiliser;
- e) qu'il a été recommandé d'utiliser dans le service mobile maritime le système d'appel sélectif numérique ayant les caractéristiques techniques et d'exploitation énoncées dans les Recommandations 493 et 541 du CCIR,

recommande

1. que, dans le cas où il apparaît nécessaire d'employer un système de répondeurs, conjointement avec un SCTM, le système soit conçu de manière à respecter les caractéristiques indiquées dans l'Annexe 1;
2. que, dans les zones où la voie 70 en ondes métriques est utilisée pour la correspondance publique, cette voie ne soit pas utilisée par les services de contrôle du trafic maritime et d'identification navire-navire à moins que l'expérience n'indique qu'une capacité suffisante existe en réserve.

Rec 825

5.2.2. Navires d'un type donné

Quand il est nécessaire de s'adresser à tous les navires d'un certain type dans la zone définie, le caractère unique (de deux chiffres) à insérer entre le symbole de format et les coordonnées géographiques est le symbole approprié du Tableau 3. Le premier chiffre est, au choix, «5», «6», «7», «8» ou «9» conformément aux indications du tableau.

TABEAU 3
Symboles à utiliser pour désigner le type de navire et pour l'adresse d'appels aux groupes de navires des zones SCTM

Symboles que doivent utiliser les navires pour signaler leur type ainsi que dans l'adresse des appels intéressant un groupe de navires d'une zone SCTM	
N° du symbole	Navires spéciaux
50	Bateaux-pilotes
51	Navires de recherche et de sauvetage
52	Remorqueurs
53	Embarcations portuaires
54	Navires comportant des installations ou de l'équipement antipollution
55	<i>Navires des forces de l'ordre</i>
56	<i>Réservé --pour attribution aux navires locaux</i>
57	<i>Réservé --pour attribution aux navires locaux</i>
58	Transports sanitaires (tels que définis dans les Conventions de Genève, 1949, et les protocoles additionnels)
59	<i>Réservé --pour attribution aux navires locaux</i>
Autres navires	
Premier chiffre	Deuxième chiffre
6 - Navire(s) transportant des passagers	0 - Tous les navires du type
7 - Cargo(s)	1 - Transportant DG, HS ou MP à risques ou polluant de catégorie A de l'OMI
8 - Navire(s)-citerne(s)	2 - Transportant DG, HS ou MP à risques ou polluant de catégorie B de l'OMI
9 - Autres types de navire	3 - Transportant DG, HS ou HP à risques ou polluant de catégorie C de l'OMI
	4 - Transportant DG, HS ou HP à risques ou polluant de catégorie D de l'OMI
	5 - Pas sous contrôle
	6 - Limité du fait de ses possibilités de manœuvre
	7 - Contraint par son tirant d'eau
	8 - <i>Réservé</i>
	9 - Pas d'information complémentaire

DG : marchandises dangereuses

HS : substances nocives

MP : polluants marins

Note 1 - Le symbole devra être constitué en choisissant convenablement les premier et deuxième chiffres. Par exemple, pour un message adressé à «tous les navires-citernes» on emploiera le symbole N° 80 et pour une signalisation d'identification d'un navire transportant des passagers sans information complémentaire, on emploiera le symbole N° 69.

CODE INTERNATIONAL DE SIGNAUX

(EXTRAIT)



Reproduit avec l'aimable autorisation de
l'Organisation Maritime Internationale, Londres

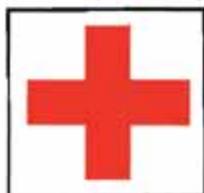


O M I
Londres, 1987

Identification des transports sanitaires dans les conflits armés et identification permanente des bateaux de sauvetage*

1 Forme, couleur et emplacement des signes distinctifs identifiant les transports sanitaires

1.1 Les signes distinctifs ci-après peuvent être utilisés séparément ou ensemble pour signaler qu'un navire est protégé à titre de transport sanitaire en vertu de la Convention de Genève.



1.2 Le signe distinctif, qui sera apposé sur les côtés, à l'arrière, à l'avant et sur le pont du navire, doit être peint en rouge foncé sur un fond blanc.

1.3 Les dimensions du signe distinctif doivent être aussi grandes que possible.

1.3.1 Sur les côtés du navire, le signe distinctif doit s'étendre de la flottaison jusqu'à la partie supérieure de la coque du navire.

1.3.2 Les signes distinctifs situés sur l'arrière et l'avant du navire doivent, si cela se révèle nécessaire, être peints sur une structure en bois de manière que les navires se trouvant à l'avant ou à l'arrière puissent les voir sans difficulté.

1.3.3 Le signe distinctif situé sur le pont doit être aussi dégagé que possible du matériel du navire afin de pouvoir être aperçu sans difficulté par les aéronefs.

1.4 Pour que le contraste foncé-clair permette de l'identifier lors de l'utilisation d'un film ou d'instruments à infrarouge, le signe distinctif rouge doit être peint sur une couche d'apprêt de couleur noire.

1.5 Les signes distinctifs peuvent également être en matériaux qui les rendent reconnaissables par des moyens de détection techniques.

2 Illumination

2.1 De nuit et par visibilité réduite, les signes distinctifs doivent être illuminés ou éclairés.

2.2 De nuit et par visibilité réduite, tous les feux situés sur le pont et sur les côtés doivent être allumés pour signaler que le navire se livre à des opérations sanitaires.

* Ce chapitre s'applique également aux embarcations de sauvetage côtières visées par l'article 27 de la deuxième Convention de Genève du 12 août 1949.

L'expression "bateaux de sauvetage" a été adoptée en 1984 par l'International Lifeboat Conference, pour désigner les embarcations côtières visées par l'article 27.

3 Equipement individuel

3.1 Sous réserve des instructions de l'autorité compétente, le personnel sanitaire et religieux s'acquittant de ses fonctions sur le champ de bataille doit porter, dans la mesure du possible, des coiffures et des vêtements munis du signe distinctif.

4 Feu bleu à éclats pour les transports sanitaires

4.1 Les navires se livrant à des opérations sanitaires doivent montrer un ou plusieurs feux bleus à éclats visibles sur tout l'horizon. La couleur bleue de ces feux s'obtient de la manière prescrite au paragraphe 4.4.

4.2 La visibilité du ou des feux doit être aussi élevée que possible et ne pas être inférieure à la distance de 3 milles marins prescrite à l'Annexe I du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer.

4.3 Le ou les feux bleus doivent être placés à une hauteur au-dessus de la coque qui soit la plus élevée possible et être disposés de manière qu'un feu au moins soit visible de toutes les directions.

4.4 La couleur bleue recommandée s'obtient au moyen des coordonnées trichromatiques ci-après:

limite des verts	$y = 0,065 + 0,805x$
limite des blancs	$y = 0,400 - x$
limite des pourpres	$x = 0,133 + 0,600y$

4.5 La fréquence des éclats du feu bleu à éclats doit être comprise entre 60 et 100 éclats par minute.

5 Répondeurs radar

5.1 Les transports sanitaires devraient pouvoir être identifiés par les autres navires dotés de radars grâce aux signaux émis par un répondeur radar installé à bord desdits transports.

5.2 Le signal émis par le répondeur radar du transport sanitaire doit être constitué par le groupe YYY, conformément aux dispositions de l'article 40 du Règlement des radiocommunications, suivi de l'indicatif d'appel du navire ou autre moyen d'identification reconnu.

6 Signaux acoustiques sous-marins

6.1 Les transports sanitaires devraient pouvoir être identifiés par les sous-marins grâce à l'émission de signaux sous-marins appropriés.

6.2 Le signal sous-marin doit être constitué par l'indicatif d'appel du navire précédé du groupe YYY émis en code Morse sur une fréquence acoustique appropriée, par exemple 5 kHz.

7 Embarcations de secours à bord des transports sanitaires

7.1 Chaque embarcation de secours devrait être équipée d'un mât sur lequel il soit possible de hisser un drapeau mesurant environ 2 mètres de côté et portant une croix rouge.

8 Feu bleu à éclats pour les aéronefs sanitaires

8.1 Le signal lumineux, consistant en un feu bleu à éclats, est prévu à l'usage des aéronefs sanitaires pour signaler leur identité. Aucun autre aéronef ne peut utiliser ce signal. La fréquence recommandée des éclats lumineux bleus est de 60 à 100 éclats par minute.

8.2 Les aéronefs sanitaires devraient être équipés des feux nécessaires pour rendre le signal lumineux visible dans le plus grand nombre possible de directions.

**NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES
INTERNATIONALES ET PROCÉDURES POUR LES SERVICES
DE NAVIGATION AÉRIENNE**

TÉLÉCOMMUNICATIONS AÉRONAUTIQUES

ANNEXE 10

À LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (EXTRAIT)

5.3.3.4 *Mesure que doit prendre un aéronef servant de transport sanitaire*

5.3.3.4.1 Le signal décrit en 5.3.3.4.2 indiquera que le message qui suit concerne un transport sanitaire protégé par les Conventions de Genève de 1949 et les Protocoles additionnels.

5.3.3.4.2 Pour annoncer et identifier des aéronefs servant de transports sanitaires, le signal radiotéléphonique d'urgence PAN PAN, prononcé trois fois de préférence, PAN étant prononcé comme le mot français «panne», sera suivi du signal radiotéléphonique des transports sanitaires «MEDICAL», prononcé comme en français. Ces signaux indiquent que le message qui suit concerne un transport sanitaire protégé. Le message comprendra les données suivantes:

- a) indicatif d'appel ou tout autre moyen reconnu d'identification des transports sanitaires;
- b) position des transports sanitaires;
- c) nombre de type de transports sanitaires;
- d) itinéraire prévu;
- e) durée estimée du déplacement ou heures estimées de départ et d'arrivée, selon le cas;
- f) tous autres renseignements: niveau de vol, fréquences veillées, langues utilisées, modes et codes SSR (radar secondaire de surveillance), etc.

Reproduit avec l'aimable autorisation de
l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, Montréal

MANUEL TECHNIQUE DE NAVIGABILITÉ

(Doc 9051-AN/896)

(EXTRAIT)

DEUXIÈME ÉDITION

Reproduit avec l'aimable autorisation de
l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, Montréal

4. — FEUX D'IDENTIFICATION D'AVION SANITAIRE

4.1. — Introduction

Lorsque des avions sanitaires protégés par l'article 36 de la I^e Convention de Genève de 1949, l'article 39 de la II^e Convention de Genève de 1949 et l'article 6 de l'Annexe I au Protocole sont dotés de feux d'identification, ces feux devraient être conformes aux spécifications figurant dans le présent paragraphe. Lesdites spécifications ont été élaborées avec la coopération du Comité international de la Croix-Rouge.

4.2. — Couleur

Note 1. — Il est impossible d'établir, pour les couleurs des spécifications qui excluent toute possibilité de confusion. Pour que les couleurs soient reconnues avec une certitude suffisante, il importe que l'intensité lumineuse reçue par l'œil dépasse largement le seuil de perception, que la couleur ne soit pas trop modifiée par l'absorption sélective de l'atmosphère et que l'observateur soit doué d'une vision des couleurs adéquate. Il y a également un risque de confusion des couleurs si l'intensité lumineuse reçue par l'œil est extrêmement élevée, par exemple dans le cas d'une source lumineuse de haute intensité observée de très près. L'expérience montre que les couleurs peuvent être reconnues de manière satisfaisante si l'on consacre à ces facteurs l'attention qui convient.

Note 2. — Les quantités colorimétriques sont exprimées pour l'observateur de référence et dans le système de coordonnées adopté par la Commission internationale de l'éclairage (CIE).

Note 3. — Les limites colorimétriques ci-dessous sont recommandées par la Commission internationale de l'éclairage (CIE) dans sa publication 2.2 de 1975.

Le signal lumineux est bleu. La couleur bleue recommandée s'obtient au moyen des coordonnées trichromatiques ci-après:

limite des verts	$y = 0,065 + 0,805 x$
limite des blancs	$y = 0,400 - x$
limite des pourpres	$x = 0,133 + 0,600 y$

4.3. — Couverture

- a) Pour les avions dont la masse maximale au décollage consignée au certificat de navigabilité est supérieure à 5700 kg, les feux devraient rayonner dans tous les azimuts jusqu'à 75° au-dessus et au-dessous du plan horizontal de l'avion; toutefois, on peut admettre que le rayonnement de ces feux soit interrompu dans un ou plusieurs angles solides représentant au total un maximum de 0,03 stéradian à l'intérieur d'un angle solide de 0,15 stéradian ayant pour axe de symétrie l'axe longitudinal en direction de l'arrière.

- b) Pour les avions dont la masse maximale au décollage consignée au certificat de navigabilité est égale ou inférieure à 5700 kg, les feux devraient rayonner dans tous les azimuts jusqu'à 75° au-dessus et au-dessous du plan horizontal de l'avion; toutefois, on peut admettre que le rayonnement de ces feux soit interrompu dans un ou plusieurs angles solides représentant au total un maximum de 0,50 stéradian.

4.4. — Caractéristiques des éclats

La fréquence effective des éclats ne devrait être ni inférieure à 40 éclats par minute ni supérieure à 100 éclats par minute. La fréquence effective des éclats est la fréquence des éclats du feu ou des feux observés à distance, et elle est valable dans tous les secteurs éclairés, y compris les zones de chevauchement qui pourraient exister lorsque le système comprend plusieurs sources lumineuses. Dans les zones de chevauchement, la fréquence des éclats pourra être supérieure à 100 éclats par minutes sans dépasser 180 éclats par minute.

4.5. — Intensité

Il faut utiliser la plus forte intensité afin que les feux soient visibles à la distance maximale. Il est souhaitable que les feux soient visibles à une distance de 3 milles marins.

4.6. — Détermination de la couleur

Le signal de la couleur prescrite en 4.2 devrait être émis par l'équipement neuf, tous bulbes et filtres en place. Il y a lieu de déterminer la couleur en faisant fonctionner la source lumineuse dans des conditions stables équivalant à la température normale de fonctionnement et à la tension fournie à cet équipement lorsqu'il est en place à bord de l'avion.

4.7. — Bulbes et filtres de couleur

Tous les bulbes et filtres de couleur utilisés devraient être faits d'un matériau qui n'est pas dangereusement inflammable et construits de manière que leur couleur ou forme ne change pas ou que la transmission de la lumière ne diminue pas sensiblement en utilisation normale.

NORMES INTERNATIONALES

RÈGLES DE L'AIR

ANNEXE 2

À LA CONVENTION RELATIVE
À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

3.3.1 Plans de vol

(EXTRAIT)

Reproduit avec l'aimable autorisation de
l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, Montréal

3.3. — Renseignements sur les vols

3.3.1. — Plans de vol

3.3.1.1 *Dépôt du plan de vol*

3.3.1.1.1 Les renseignements concernant un vol ou une partie de vol projeté qui doivent être fournis aux organes des services de la circulation aérienne seront communiqués sous forme d'un plan de vol.

3.3.1.1.2 *Obligation de déposer un plan de vol*

3.3.1.1.2.1 Un plan de vol sera déposé avant:

- a) tout vol ou toute partie de vol appelé à bénéficier du contrôle de la circulation aérienne;
- b) un vol IFR effectué dans l'espace aérien à service consultatif;
- c) tout vol qui doit être effectué dans des régions désignées ou au cours duquel l'aéronef doit pénétrer dans des régions désignées ou suivre des routes désignées, lorsque ce dépôt est exigé par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne pour faciliter le service d'information de vol, le service d'alerte et les opérations de recherches et de sauvetage;
- d) tout vol qui doit être effectué dans des régions désignées ou au cours duquel l'aéronef doit pénétrer dans des régions désignées ou suivre des routes désignées, lorsque ce dépôt est exigé par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne pour faciliter la coordination avec les organes militaires appropriés ou les organes des services de la circulation aérienne d'Etats voisins, afin d'éviter la nécessité éventuelle d'une interception aux fins d'identification;
- e) tout vol au cours duquel l'aéronef doit franchir des frontières.

Note. — L'expression plan de vol est utilisée pour désigner aussi bien des renseignements complets sur tous les éléments qui constituent la description du plan de vol intéressant l'ensemble de la route prévue, ou des renseignements en nombre limité lorsqu'il s'agit d'obtenir une autorisation concernant une brève partie d'un vol, par exemple la traversée d'une voie aérienne, le décollage ou l'atterrissage sur un aérodrome contrôlé.

3.3.1.1.2.2 Un plan de vol sera soumis à un bureau de piste des services de la circulation aérienne avant le départ ou transmis en cours de vol à l'organe intéressé des services de la circulation aérienne ou à la station radio de contrôle air-sol, sauf si des dispositions ont été prises pour permettre le dépôt de plans de vol répétitifs.

3.3.1.1.2.3 Lorsque le service du contrôle de la circulation aérienne ou le service consultatif de la circulation aérienne est assuré pour un vol, le plan de vol sera

déposé au plus tard soixante minutes avant l'heure de départ, sauf instructions contraires de l'autorité compétente des services de la circulation aérienne. S'il est communiqué en cours de vol, il sera transmis en temps utile afin de parvenir à l'organe approprié des services de la circulation aérienne dix minutes au moins avant l'heure prévue du passage de l'aéronef :

- a) au point d'entrée prévu dans une région de contrôle ou dans une région à service consultatif.
- b) au point d'intersection de sa route et d'une voie aérienne ou d'une route à service consultatif.

3.3.1.2 *Teneur du plan de vol*

3.3.1.2.1 Un plan de vol devra comprendre ceux des renseignements ci-après qui sont jugés nécessaires par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne :

- Identification de l'aéronef.
- Règles de vol et type de vol.
- Nombre et type(s) d'aéronefs et catégorie de turbulence de sillage.
- Equipement.
- Aéroport de départ (cf. *Note 1*).
- Heure estimée de départ du poste de stationnement (cf. *Note 2*).
- Vitesse(s) de croisière.
- Niveau(x) de croisière.
- Route à suivre.
- Aéroport de destination et durée totale estimée.
- Aéroport(s) de décollage.
- Autonomie.
- Nombre de personnes à bord.
- Equipement de secours et de survie.
- Renseignements divers.

Note 1. — Pour les plans de vol transmis en cours de vol, le renseignement à fournir au sujet de cet élément est l'indication de l'endroit où des renseignements complémentaires sur le vol peuvent être obtenus, au besoin.

Note 2. — Pour les plans de vol transmis en cours de vol, le renseignement à fournir au sujet de cet élément est l'heure de passage au-dessus du premier point de la route à laquelle s'applique le plan de vol.

Note 3. — Lorsqu'il est utilisé dans le plan de vol, le terme aéroport désigne également les emplacements, autres que les aéroports, susceptibles d'être utilisés par certains types d'aéronefs, comme les hélicoptères ou les ballons.

3.3.1.3 *Etablissement du plan de vol*

3.3.1.3.1 Quel que soit le but pour lequel le plan de vol est déposé, ce plan contiendra les renseignements sur les rubriques appropriées de la liste précédente jusqu'à la rubrique «aéroport(s) de dégagement» incluse, en ce qui concerne la totalité du parcours ou la partie de ce parcours pour laquelle le plan de vol est déposé.

3.3.1.3.2 Le plan de vol contiendra en outre les renseignements appropriés sur toutes les autres rubriques de la liste précédente lorsque l'autorité compétente des services de la circulation aérienne le prescrira ou lorsque cela sera jugé nécessaire pour une autre raison par la personne qui soumet le plan de vol.

3.3.1.4 *Modifications au plan de vol*

3.3.1.4.1 Toutes les modifications au plan de vol déposé pour un vol IFR ou un vol VFR contrôlé, sous réserve des dispositions de 3.6.2.2, et les modifications importantes à un plan de vol déposé pour un vol VFR non contrôlé seront notifiées le plus tôt possible à l'organe intéressé des services de la circulation aérienne.

Note 1. — Si les renseignements fournis avant le départ au sujet de l'autonomie et du nombre de personnes à bord sont devenus erronés au moment du départ, ce fait constitue une modification importante au plan de vol et doit, à ce titre, être signalé.

Note 2. — Les procédures relatives à la communication des modifications apportées aux plans de vol répétitifs figurent dans la 2^e Partie des PANS-RAC (Doc 4444).

3.3.1.5 *Clôture d'un plan de vol*

3.3.1.5.1 Sauf décision contraire de l'autorité compétente des services de la circulation aérienne un compte rendu d'arrivée sera remis directement ou transmis par radio le plus tôt possible après l'atterrissage à l'organe intéressé des services de la circulation aérienne de l'aéroport d'arrivée, pour tout vol ayant donné lieu au dépôt d'un plan de vol couvrant la totalité du vol ou la partie du vol restant à effectuer jusqu'à l'aéroport de destination.

3.3.1.5.2 Lorsqu'un plan de vol n'a été soumis que pour une partie d'un vol, autre que la partie du vol restant à effectuer jusqu'à destination, il sera clos, au besoin, par un compte rendu approprié à l'organe ATS voulu.

3.3.1.5.3 S'il n'existe pas d'organe des services de la circulation aérienne à l'aérodrome d'arrivée, le compte rendu d'arrivée sera établi, le cas échéant, le plus tôt possible après l'atterrissage et communiqué par les moyens les plus rapides à l'organe des services de la circulation aérienne le plus proche.

3.3.1.5.4 Lorsque le pilote sait que les moyens de communications à l'aérodrome d'arrivée sont insuffisants et qu'il ne dispose pas d'autres moyens d'acheminement au sol du compte rendu d'arrivée, il prendra les dispositions ci-après. Juste avant l'atterrissage, il devra, si possible, transmettre par radio à l'organe intéressé des services de la circulation aérienne un message tenant lieu de compte rendu d'arrivée, au cas où un tel compte rendu est demandé. En principe, ce message sera transmis à la station aéronautique qui dessert l'organe des services de la circulation aérienne chargé de la région d'information de vol dans laquelle évolue l'aéronef.

3.3.1.5.5 Les comptes rendus d'arrivée transmis par les aéronefs renfermeront les renseignements suivants :

- a) identification de l'aéronef;
- b) aérodrome de départ;
- c) aérodrome de destination (en cas de déroutement seulement);
- d) aérodrome d'arrivée;
- e) heure d'arrivée.

Note. — Toutes les fois qu'un compte rendu d'arrivée est demandé, toute infraction à des dispositions risque d'amener de graves perturbations dans les services de la circulation aérienne et d'entraîner des frais considérables résultant de l'exécution d'opérations de recherches superflues.

**LES CONVENTIONS
DE GENÈVE
DU 12 AOÛT
1949**

EXTRAIT DE LA 1^{re}

CONVENTION DE GENÈVE
POUR L'AMÉLIORATION DU SORT
DES BLESSÉS ET DES MALADES
DANS LES FORCES ARMÉES EN CAMPAGNE
DU 12 AOÛT 1949

COMITE INTERNATIONAL DE LA CROIX-ROUGE

**Limitation
de l'emploi
du signe et
exceptions**

L'emblème de la croix rouge sur fond blanc et les mots « croix rouge » ou « croix de Genève » ne pourront, à l'exception des cas visés dans les alinéas suivants du présent article, être employés, soit en temps de paix, soit en temps de guerre, que pour désigner ou protéger les formations et les établissements sanitaires, le personnel et le matériel protégés par la présente Convention et par les autres Conventions internationales réglant semblable matière. Il en sera de même en ce qui concerne les emblèmes visés à l'article 38, deuxième alinéa, pour les pays qui les emploient. Les Sociétés nationales de la Croix-Rouge et les autres sociétés visées à l'article 26 n'auront droit à l'usage du signe distinctif conférant la protection de la Convention que dans le cadre des dispositions de cet alinéa.

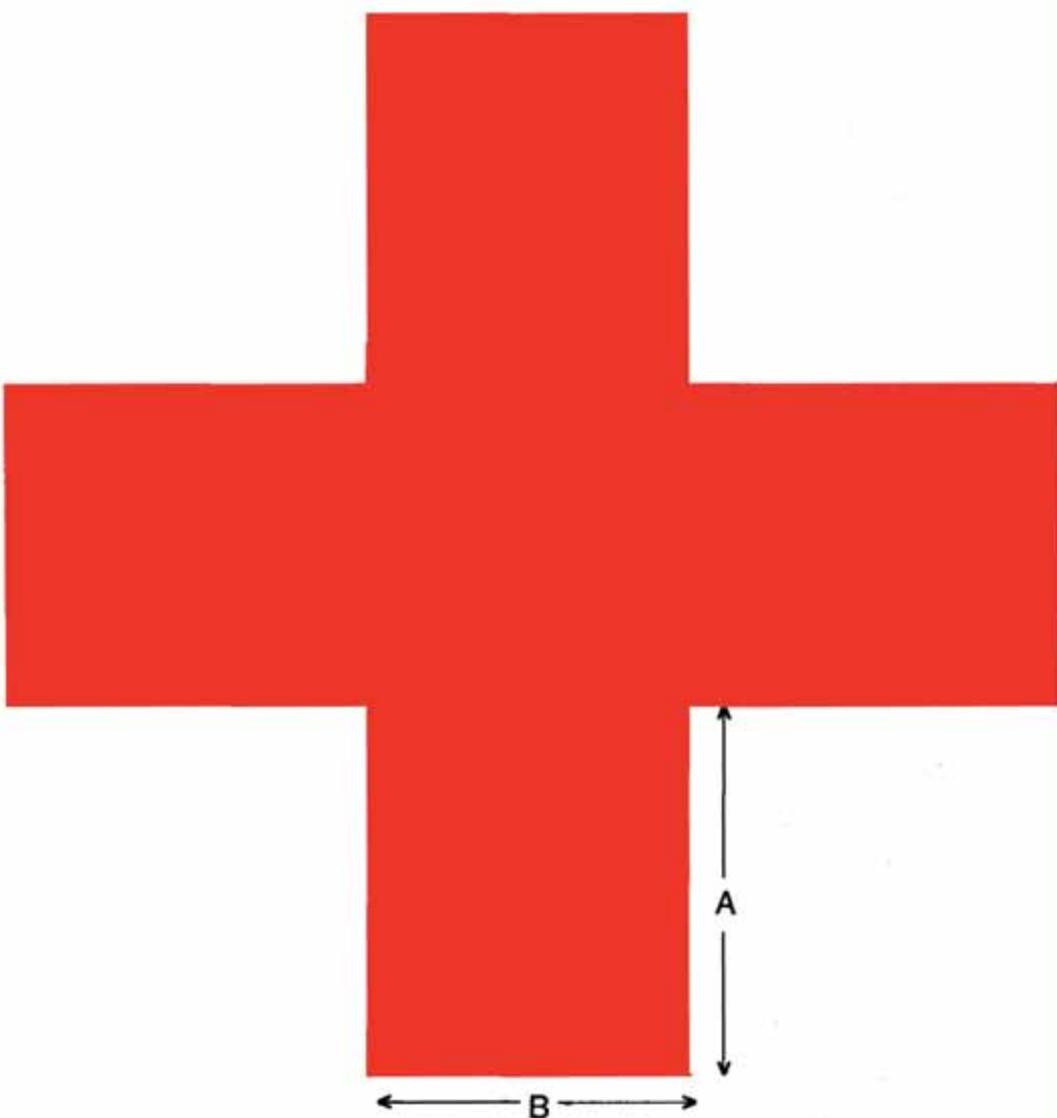
En outre, les Sociétés nationales de la Croix-Rouge (Croissant-Rouge, Lion et Soleil Rouges) pourront en temps de paix, conformément à la législation nationale, faire usage du nom et de l'emblème de la Croix-Rouge pour leurs autres activités conformes aux principes formulés par les Conférences internationales de la Croix-Rouge. Lorsque ces activités se poursuivront en temps de guerre, les conditions de l'emploi de l'emblème devront être telles qu'il ne puisse être considéré comme visant à conférer la protection de la Convention ; l'emblème sera relativement de petites dimensions et il ne pourra être apposé sur un brassard ou une toiture.

Les organismes internationaux de la Croix-Rouge et leur personnel dûment légitimé seront autorisés à se servir en tout temps du signe de la croix rouge sur fond blanc.

A titre exceptionnel, conformément à la législation nationale, et avec l'autorisation expresse de l'une des Sociétés nationales de la Croix-Rouge (Croissant-Rouge, Lion et Soleil Rouges), il pourra être fait usage de l'emblème de la Convention en temps de paix, pour signaler les véhicules utilisés comme ambulances et pour marquer l'emplacement des postes de secours exclusivement réservés aux soins gratuits à donner à des blessés ou à des malades.

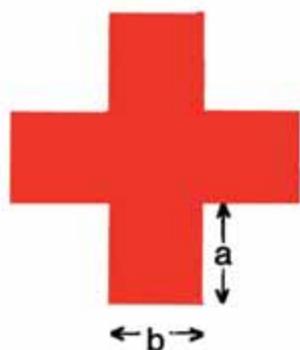
I. LA CROIX ROUGE

SIGNE DISTINCTIF DES SERVICES ET DU PERSONNEL SANITAIRES
ET RELIGIEUX AINSI QUE DES ORGANISMES INTERNATIONAUX
DE LA CROIX-ROUGE



MODÈLE NON OBLIGATOIRE MODEL NON OBLIGATORY *MODELO FACULTATIVO*

MODÈLE NON OBLIGATOIRE



Construction: $a = b + \frac{1}{6} b$

Exemples: A = 49 mm
B = 42 mm
a = 14 mm
b = 12 mm

Construction: $a = b + \frac{1}{6} b$

Exemples: A = 49 mm
B = 42 mm
a = 14 mm
b = 12 mm



Variante:
improvisation avec
cinq carrés

Alternative:
an improvisation
with 5 squares

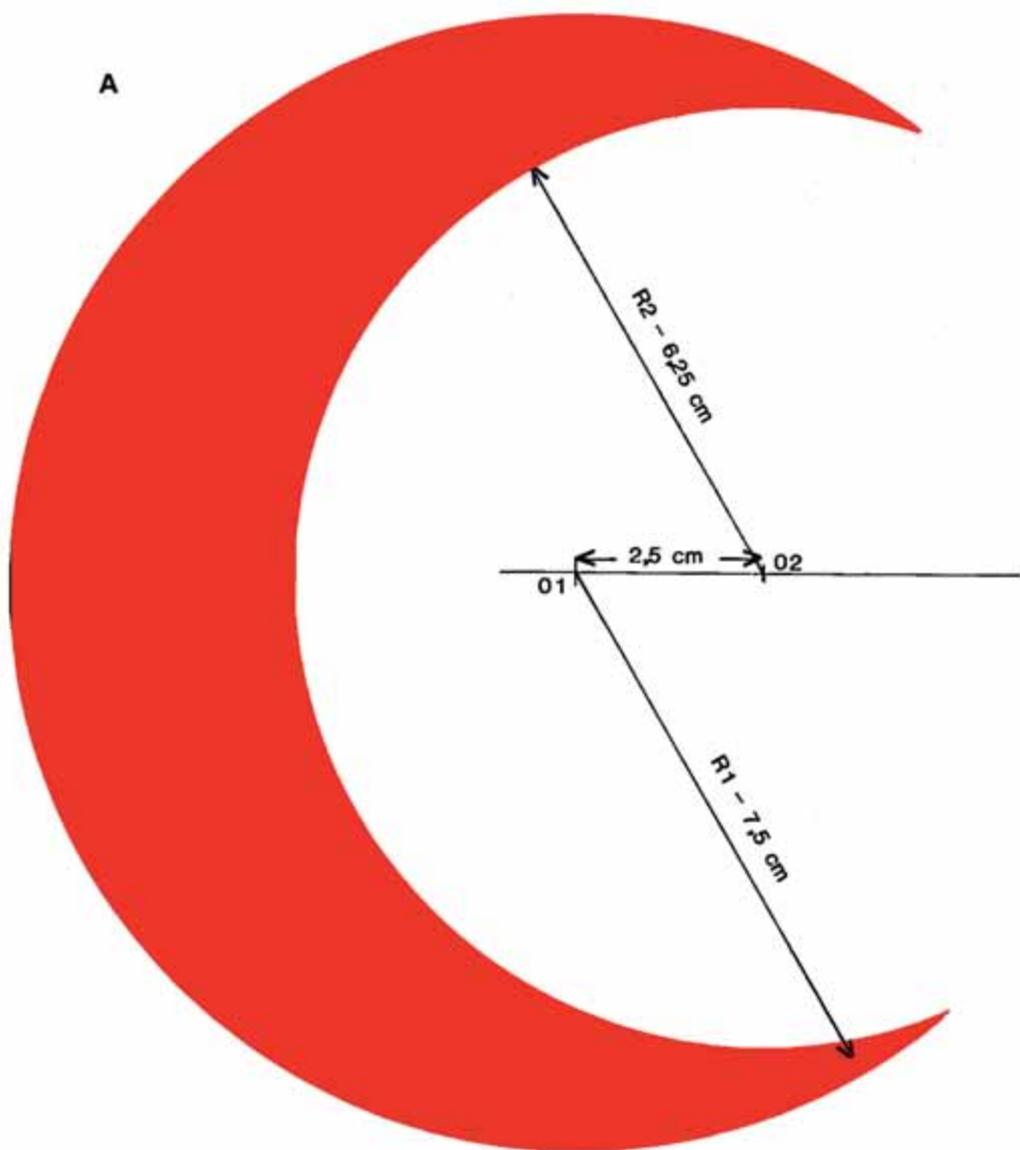
Extrait de «SIGNES PROTECTEURS» par Philippe Eberlin, CICR, 1983.

Extract of "PROTECTIVE SIGNS" by Philippe Eberlin, ICRC, 1983.

II. LE CROISSANT ROUGE

SIGNE DISTINCTIF DES SERVICES ET DU PERSONNEL SANITAIRES
ET RELIGIEUX AINSI QUE DES ORGANISMES INTERNATIONAUX
DE LA CROIX-ROUGE

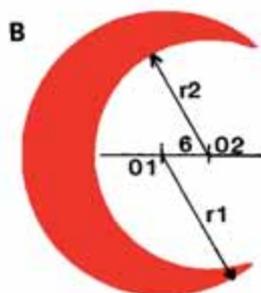
A



MODÈLE NON OBLIGATOIRE MODEL NON OBLIGATORY MODELO FACULTATIVO

MODÈLE NON OBLIGATOIRE

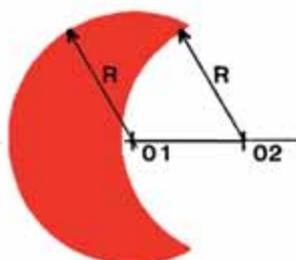
MODEL NON OBLIGATORY



Construction: 01-02 = 2 unités
R1 = 6 unités
R2 = 5 unités

Exemples: A 01-02 = 2,5 cm
R1 = 7,5 cm
R2 = 6,25 cm

B 01-02 = 6 mm
r1 = 18 mm
r2 = 15 mm



Variante:
improvisation avec un
arc de cercle excentré

Construction: 01-02 = 2 units
R1 = 6 units
R2 = 5 units

Exemples: A 01-02 = 2.5 cm
R1 = 7.5 cm
R2 = 6.25 cm

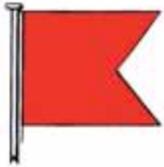
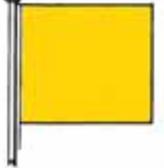
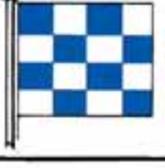
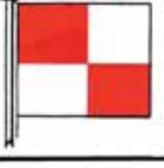
B 01-02 = 6 mm
r1 = 18 mm
r2 = 15 mm

Alternative:
an improvisation
using arcs of two
eccentric circles

Extrait de «SIGNES PROTECTEURS» par Philippe Eberlin, CICR, 1983.

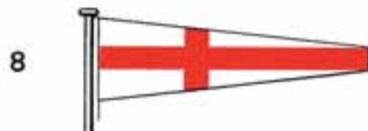
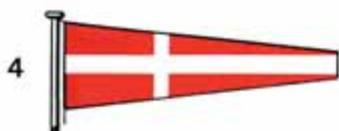
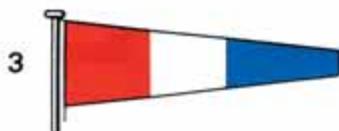
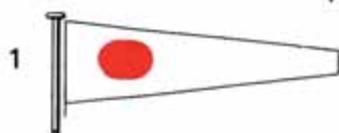
Extract of "PROTECTIVE SIGNS" by Philippe Eberlin, ICRC, 1983.

APPENDICE 2 - Tableau des signes flottants

A		H		O		V	
B		I		P		W	
C		J		Q		X	
D		K		R		Y	
E		L		S		Z	
F		M		T			
G		N		U			

APPENDICE 2 (suite)

FLAMMES NUMERIQUES

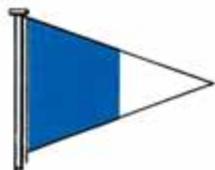


SUBSTITUTS

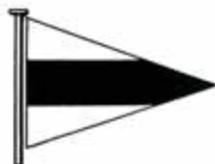
PREMIER
SUBSTITUT



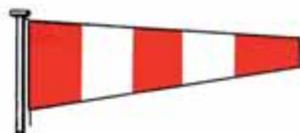
SECOND
SUBSTITUT



TROISIEME
SUBSTITUT



FLAMME DU CODE
ET APERCU



APPENDICE 3

Tableau des signaux de sauvetage

1 Signaux de débarquement destinés à guider les embarcations transportant des équipages ou des personnes en détresse.

	SIGNAUX A BRAS	SIGNAUX LUMINEUX	AUTRES SIGNAUX	SIGNIFICATION
Signaux de jour	 Mouvement vertical d'un pavillon blanc ou des bras	 ou tir d'un signal à étoiles vertes	 ou lettre du code K transmise au moyen d'un appareil produisant des signaux lumineux ou sonores	Cet emplacement est le meilleur endroit pour débarquer
Signaux de nuit	 Mouvement vertical d'un feu blanc ou d'une flamme blanche	 ou tir d'un signal à étoiles vertes	 ou lettre du code K transmise au moyen d'un appareil produisant des signaux lumineux ou sonores	

Un alignement (indication de direction) peut être établi en plaçant un feu blanc ou une flamme blanche stable à un niveau inférieur et en ligne droite par rapport à l'observateur.

Signaux de jour	 Mouvement horizontal d'un drapeau blanc ou des bras étendus horizontalement	 ou tir d'un signal à étoiles rouges	 ou lettre du code S transmise au moyen d'un appareil produisant des signaux lumineux ou sonores	Il est extrêmement dangereux de débarquer ici
Signaux de nuit	 Mouvement horizontal d'un feu ou d'une flamme	 ou tir d'un signal à étoiles rouges	 ou lettre du code S transmise au moyen d'un appareil produisant des signaux lumineux ou sonores	
Signaux de jour	 1 Mouvement horizontal d'un drapeau blanc 2 le drapeau étant ensuite piqué en terre, et 3 un deuxième drapeau blanc dirigé vers la direction à indiquer	 1 ou tir d'un signal à étoiles rouges verticalement, et 2 d'un signal à étoiles blanches en direction du meilleur emplacement de débarquement	1 ou transmission de la lettre du code S (...) suivie de la lettre du code R (...) signifiant qu'un meilleur emplacement de débarquement pour le navire en détresse est situé plus à droite dans la direction d'approche, 2 ou transmission de la lettre du code S (...) suivie de la lettre du code L (...) signifiant qu'un meilleur emplacement de débarquement pour le navire en détresse est situé plus à gauche dans la direction d'approche.	Il est extrêmement dangereux de débarquer ici. Un emplacement plus favorable au débarquement se trouve dans la direction indiquée
Signaux de nuit	 1 Mouvement horizontal d'une lumière ou d'un feu blanc 2 le feu ou la lumière étant ensuite posé à terre, et 3 un autre feu blanc ou lumière étant transporté dans la direction à suivre.	 1 ou tir d'un signal à étoiles rouges verticalement, et 2 d'un signal à étoiles blanches en direction du meilleur emplacement de débarquement	1 ou transmission de la lettre du code S (...) suivie de la lettre du code R (...) signifiant qu'un meilleur emplacement de débarquement pour le navire en détresse est situé plus à droite dans la direction d'approche, 2 ou transmission de la lettre du code S (...) suivie de la lettre du code L (...) signifiant qu'un meilleur emplacement de débarquement pour le navire en détresse est situé plus à gauche dans la direction d'approche.	

Reproduit avec l'aimable autorisation de
l'Organisation Maritime Internationale, Londres

2 Signaux à employer en liaison avec l'utilisation d'engins de sauvetage ayant leur base sur la côte.

	SIGNAUX A BRAS	SIGNAUX LUMINEUX	AUTRES SIGNAUX	SIGNIFICATION
Signaux de jour	 Mouvement vertical d'un drapeau blanc ou des bras	 ou tir d'un signal à étoiles vertes		En général : affirmatif. D'une manière particulière : - l'amarré est tenu; - la pouille à foust est amarrée; - le câble est amarré; - il y a un homme dans la bouée-culotte; - virez.
Signaux de nuit	 Mouvement vertical d'une lumière ou d'un feu blanc	 ou tir d'un signal à étoiles vertes		
Signaux de jour	 Mouvement horizontal d'un drapeau blanc ou des bras	 ou tir d'un signal à étoiles rouges		En général : négatif. D'une manière particulière : - choquez les amarres; - tiens bon virer.
Signaux de nuit	 Mouvement horizontal d'une lumière ou d'un feu blanc	 ou tir d'un signal à étoiles rouges		

3 Réponses des stations ou unités maritimes de sauvetage aux signaux de détresse émis par un navire ou une personne.

Signaux de jour	 Signal à fumée orange	 ou feu combiné avec un signal sonore (éclair) consistant en 3 signaux simples tirés à des intervalles d'environ une minute	Nous vous voyons – secours vous sera porté aussitôt que possible (La répétition de ces signaux a la même signification)
Signaux de nuit	 Fusée à étoiles blanches consistant en 3 signaux simples tirés à des intervalles d'environ une minute		

Si nécessaire, les signaux de jour peuvent également être émis la nuit et les signaux de nuit être émis le jour.

4 Signaux visuels air-surface.

Signaux utilisés par les aéronefs effectuant des opérations de recherche et de sauvetage pour diriger les navires vers un aéronef, un navire ou une personne en détresse

MANOEUVRES EXECUTEES SUCCESSIVEMENT PAR UN AERONEF

SIGNIFICATION

 <p>1 DECRIRE au moins un cercle autour du navire.</p>	 <p>2 COUPER à basse altitude la route projetée du navire près de l'AVANT, en BALANÇANT les ailes. (Voir note).</p>	 <p>3 METTRE le cap dans la direction que doit suivre le navire.</p>	<p>L'aéronef est en train de diriger un navire vers un avion ou vers un navire en détresse</p> <p>(La répétition de ces signaux a la même signification)</p>
<p>4 COUPER à basse altitude le sillage du navire près de l'ARRIERE en BALANÇANT les ailes. (Voir note).</p>  <p>NOTE On peut également ouvrir et fermer les gaz ou changer le pas de l'hélice afin d'attirer l'attention plutôt que de balancer les ailes. Ces signaux sonores peuvent toutefois être moins efficaces que le signal visuel consistant à balancer les ailes en raison du niveau de bruit élevé à bord des navires.</p>			<p>Le concours du navire n'est plus nécessaire</p> <p>(La répétition de ces signaux a la même signification)</p>

Signaux utilisés par un navire pour répondre à un aéronef effectuant des opérations de recherche et de sauvetage

SIGNIFICATION

 <p>Hisser la flamme du "code et aperçu" à bloc; ou</p>	 <p>Changer de cap pour prendre la direction indiquée; ou</p>	 <p>Transmettre le signal "T" du code Morse au moyen d'une lampe à signaux.</p>	<p>Accuse réception du signal envoyé par l'aéronef</p>
 <p>Hisser le pavillon international "N" (NOVEMBER); ou</p>		 <p>Transmettre le signal "N" du code Morse au moyen d'une lampe à signaux.</p>	<p>Indique l'impossibilité de se conformer aux instructions</p>

5 Signaux surface-air

Signaux et symboles qu'un bâtiment de surface ou des rescapés doivent utiliser pour communiquer avec un aéronef

Utiliser les signaux visuels surface-air ci-dessous en exposant sur le pont ou sur le sol le signal approprié

Message	Signaux visuels OACI*/OMI**
Demandons assistance	V
Demandons secours médicaux	X
Non ou réponse négative	N
Oui ou réponse affirmative	Y
Nous nous dirigeons dans cette direction	↑

* Annexe 12 à la Convention relative à l'aviation civile internationale - Recherches et sauvetage.

** Manuel SAR de l'OMI et Manuel MERSAR.

Réponse que doit envoyer un aéronef qui observe les signaux ci-dessus transmis par un bâtiment de surface ou par des rescapés **SIGNIFICATION**

 Larguer un message; ou	 Balancer les ailes (de jour); ou	 Allumer ou éteindre deux fois les feux d'atterrissage ou les feux de navigation (lorsqu'il fait sombre); ou	 Transmettre la lettre "T" ou "R" du code Morse au moyen d'une source lumineuse; ou	Utiliser tout autre signal approprié	Message compris
 Voler droit sans changer d'altitude et sans balancer les ailes; ou	 Transmettre le signal "RPT" du code Morse au moyen d'une source lumineuse; ou	Utiliser tout autre signal approprié			Message non compris (répéter le message)

6 Signaux de communication avec les rescapés

Manoeuvres exécutées par un aéronef

SIGNIFICATION

 Larguer un message; ou	 Larguer du matériel permettant d'établir une communication directe	L'aéronef souhaite donner des informations ou des instructions aux rescapés.
--	--	--

Signaux utilisés par des rescapés pour répondre à un aéronef ayant largué un message

SIGNIFICATION

 Transmettre le signal "T" or "R" du code Morse au moyen d'une source lumineuse; ou	Utiliser tout autre signal approprié		Le message largué est compris par les rescapés
 Transmettre le signal "RPT" du code Morse au moyen d'une source lumineuse			Le message largué n'est pas compris par les rescapés

* Trainée lumineuse de couleur très visible.

Rés. A.530(13)

RESOLUTION A.530(13)

adoptée le 17 novembre 1983

Point 10 b) de l'ordre du jour

**UTILISATION DE REPONDEURS RADAR AUX FINS
DE LA RECHERCHE ET DU SAUVETAGE**

L'ASSEMBLEE,

RAPPELANT les dispositions de l'article 16, alinéa j), de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale qui ont trait aux fonctions de l'Assemblée liées à l'adoption de règles relatives à la sécurité maritime,

RAPPELANT EGALEMENT la résolution A.423(XI) de l'Assemblée sur les balises radar et les répondeurs,

RECONNAISSANT que la réponse provenant des répondeurs radar utilisés aux fins de la recherche et du sauvetage devrait être aisément identifiée lorsqu'elle apparaît sur un écran radar,

AYANT EXAMINE la recommandation faite par le Comité de la sécurité maritime à sa quarante-huitième session,

1. ADOPTE la recommandation sur les caractéristiques des signaux des répondeurs radar destinés à faciliter les opérations de recherche et de sauvetage qui est reproduite dans l'annexe à la présente résolution;
2. RECOMMANDE aux Gouvernements Membres de veiller à ce que les caractéristiques des signaux énoncées à l'annexe ne soient pas utilisées à d'autres fins que la recherche et le sauvetage.

ANNEXE

**RECOMMANDATION SUR LES CARACTERISTIQUES DES SIGNAUX DES
REPONDEURS RADAR DESTINES A FACILITER LES OPERATIONS
DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE**

Les répondeurs radar destinés à être utilisés aux fins de la recherche et du sauvetage devraient pouvoir émettre des signaux qui apparaîtront sur un écran radar sous forme d'une série de points séparés par des intervalles égaux.

Reproduit avec l'aimable autorisation de
l'Organisation Maritime Internationale, Londres

