Zeitschrift: Pionier : Zeitschrift für die Übermittlungstruppen

Herausgeber: Eidg. Verband der Übermittlungstruppen; Vereinigung Schweiz. Feld-Telegraphen-Offiziere und -Unteroffiziere

Band: 56 (1983)

Heft: 5

Artikel: Identification des navires-hôpitaux

Autor: Eberlin, Phillippe

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-561902

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 18.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Rechnersteuerung

Rechnergesteuert wird täglich ein Empfangsprogramm abgewickelt. Vier miteinander verbundene *Bildschirmcomputer Telecomp 5200* sorgen dafür, dass zu einem bestimmten Zeitpunkt bestimmte Nachrichtensendungen empfangen und an vorgegebene Abnehmer weitergeleitet werden. Bei ausserplanmässigen Vorgängen kann der Bediener jederzeit über die Tastatur des Bildschirmcomputers in das Programm eingreifen und zusätzliche Sendungen empfangen.
Die für die Steuerung der Empfangsanlage erforderlichen Daten sind auf dem Disketten-Hintergrundspeicher abgelegt. Während die Senderbibliothek alle relevanten Daten der zu empfangenden Sender enthält, sind in der Anlagendatei die für die Steuerung relevanten Daten der Empfangsanlage gespeichert. Das eigentliche Empfangsprogramm wird über eine Wunschliste, welche die Sollvorgaben enthält, aus der Senderbibliothek und der Anlagendatei interaktiv erstellt. Das Empfangsprogramm kann bis zu 475 permanente Empfangseinstellungen und bis zu 25 einmalige Einstellungen umfassen. ●

Blick in den Steuerraum der neuen Funkempfangsstelle des deutschen Bundespresseamtes.

TÉLÉCOMMUNICATIONS CIVILES

Philippe Eberlin, conseiller technique du CICR

Identification des navires-hôpitaux (I)

La IIe Convention de Genève du 12 août 1949, pour l'amélioration du sort des blessés, des malades et des naufragés des forces armées sur mer a reçu le baptême du feu en 1982, lors du conflit dans l'Atlantique Sud. L'auteur de cet article a assisté à ce conflit, dans les rangs de la délégation du CICR. Le présent article est en bonne partie le fruit des expériences vécues à cette occasion et des réflexions qu'elles ont suscitées.
(Cet article est publié avec l'autorisation de l'auteur. Il a paru dans la Revue internationale de la Croix-Rouge nov-déc 82, N° 738 sous le titre «Identification des navires-hôpitaux et des navires protégés par les Conventions de Genève du 12 août 1949.»

Dans ce conflit, qui dura d'avril à juillet 1982 approximativement, des forces navales et aéronavales étaient en présence, avec leurs navires-hôpitaux respectifs, au nombre de six. Aucun de ces six navires n'avait été construit pour en faire un navire-hôpital. Il y avait, d'une part, un brise-glace de 11 811 tonnes, un navire de transport antarctique de 10 000 tonnes et, d'autre part, trois navires océanographiques de 2893 tonnes chacun et un paquebot de croisières scolaires de 16 907 tonnes.
Le brise-glace et le transport polaire avaient tous deux un vaste hangar abritant deux hélicoptères, un lourd et un léger: Sea King et Alouette, Puma et Alouette. Ces quatre hélicoptères sanitaires étaient entièrement peints en blanc avec plusieurs petites croix rouges. A bord des trois navires océanographiques, le hangar était prévu pour un seul hélicoptère léger Wasp. Les trois hélicoptères sanitaires Wasp avaient conservé leur couleur d'origine; ils arboraient de petites croix rouges sur fond blanc.
Les six navires furent transformés en navires-hôpitaux au début du conflit; ils étaient entièrement peints en blanc, avec des croix rouges, conformément à la IIe Convention.
Grâce à la IIe convention de Genève, ils accomplirent leurs tâches humanitaires, en bénéficiant de l'immunité, du respect et de la protection prévus à l'article 22 de cette Convention, appelée parfois «Convention maritime» dans le commentaire de M. Jean Pictet[1]. L'origine de la Convention maritime est mentionnée à l'article 58, lequel stipule qu'elle remplace la Xe Convention de La Haye du 18 octobre 1907, pour l'adaptation à la guerre maritime des principes de la Convention de Genève de 1906.
L'utilité de la IIe Convention a été démontrée, cependant le besoin s'est fait sentir de préciser l'interprétation de certaines dispositions et d'adopter à l'avenir, pour les navires-hôpitaux, des moyens d'identification correspondant aux armes modernes utilisées dans un conflit aéronaval. L'identification des navires-hôpitaux par des moyens modernes est recommandée au dernier paragraphe de l'article 43 et les Résolutions 6 et 7 qui accompagnent la deuxième Convention émettent des vœux concernant les transmissions entre les navires de guerre et les navires-hôpitaux (Rés. 6) et l'usage des radiocommunications (Rés. 7). L'article 43 autorise également l'emploi des méthodes d'identification les plus modernes par les autres navires et embarcations visés dans cet article: navires-hôpitaux des sociétés de secours et des particuliers (art. 24); navires-hôpitaux des pays neutres (art. 25); embarcations de sauvetage côtières (art. 27).
Pour mémoire, il faut encore mentionner que l'article 21 prévoit l'appel aux navires neutres de commerce, de plaisance, pour des activités charitables. Ceux-ci ne pouvant naviguer sans moyens d'identification modernes en période de conflit sur mer, ils devraient alors pouvoir utiliser des méthodes d'identification similaires.

Notification des navires-hôpitaux

La IIe Convention de Genève ne prévoit pas que la notification des navires-hôpitaux, des embarcations de sauvetage côtiers ou des autres navires protégés par la Convention se fasse en temps de paix déjà; elle stipule que la notification sera remise aux parties au conflit, au plus tard dix jours avant leur emploi, accompagnée des caractéristiques des navires. Ces caractéristiques[2] sont précisées à l'articles 22;

elles comprennent le tonnage brut enregistré, la longueur de la poupe à la proue, le nombre de mâts et de cheminées.
Il sera toujours très utile de joindre aux caractéristiques précisées à l'article 22, lors de la notification, une description détaillée du navire-hôpital, avec photographies et silhouettes. La description du navire pourrait inclure l'inventaire de ses moyens de radiocommunications, c'est-à-dire le nombre de stations de radio émettrices et réceptrices à bord, les bandes de fréquences utilisées, les fréquences veillées en permanence, les fréquences utilisées pour les liaisons avec les hélicoptères sanitaires du navire-hôpital.
Les radars du navire pourraient également être décrits: radars de navigation et éventuellement radar de veille aérienne pour les hélicoptèes sanitaires, avec toutes leurs caractéristiques, notamment le mode et le code d'identification-radar utilisé pour l'identification par radar des hélicoptères sanitaires. Lorsque cela sera possible, il faudra mentionner le mode et le code d'identification-radar du navire.
Si le navire possède des installations acoustiques sous-marines, par exemple des sondeurs à ultra-sons ou tout autre système, il y aurait lieu également de le mentionner, à moins que de telles installations ne soient d'usage courant, comme cela est le cas très souvent, ce qui est admis par la pratique maritime.
En donnant une description aussi détaillée que possible du navire-hôpital, on facilite son identification et celle de ses hélicoptères ainsi que le contrôle éventuel des équipements de radio et électroniques utilisés.
Les mêmes précisions devraient être notifiées au sujet des hélicoptères sanitaires embarqués.
Lorsqu'il s'agit d'un navire transformé en navire-hôpital, il sera également très utile, en cas de contrôles ultérieurs, d'indiquer l'ancienne affectation du navire, et les modifications importantes qu'il a subies, comme par exemble la construction d'une aire d'apontage pour les hélicoptères transportant des blessés ou l'adjonction d'embarcations spéciales. La capacité des cales non transformées en hôpital devrait être précisée, de même que la nature et le tonnage des approvisionnements prévus pour la croisière du navire-hôpital et les vols d'hélicoptères sanitaires (pièces de rechange et autres objets inclus). Les effectifs de l'équipage, l'effectif des équipes de vol et de maintenance des hélicoptères, l'effectif du complément médical et la présence à bord d'un personnel de liaison avec le commandement naval ne peuvent pas être considérés comme faisant partie de la description du navire, mais de tels détails sont de nature à faciliter la tâche des observateurs qui seraient appelés à le contrôler ultérieurement, Selon l'article 31; l'effectif du personnel expliquera la quantité d'approvisionnements embarqués au départ, lesquels doivent tenir compte également du nombre de blessés qui seront hospitalisés.
La notification prévue à l'article 22 concerne les navires-hôpitaux aménagés «spécialement et uniquement en vue de porter secours aux blessés, malades et naufragés, de les traiter et de les transporter...» Doivent également être notifiés, selon l'article 38 de la IIe Convention, les navires affrétés pour le transport du matériel sanitaire. La Convention ne dit pas si de tels navires peuvent également transporter des approvisionnements en nourriture et des vêtements, du combustible pour les hélicoptères sanitaires et leurs pièces détachées. Le commentaire de cet article renvoie à la Ire Convention, où l'article 33 mentionne le bien-être des malades et des blessés, ce qui implique leur ravitaillement en nourriture et leur habillement. En effet, les blessés perdent en général leur équipement personnel au moment de la blessure et doivent être habillés et chaussés par le navire-hôpital qui les soigne. Selon la IIe Convention, ce n'est pas le navire-hôpital qui devrait transporter le ravitaillement et le matériel sanitaire, mais uniquement les navires prévus à cet effet à l'article 38. Dans la pratique il serait plus économique – surtout dans le cas d'opérations navales lointaines – de cumuler les deux rôles, celui de navire-hôpital et celui de navire affecté au transport. Ce problème et la question du contrôle des approvisionnements transportés à destination d'unités sanitaires à terre soulève le problème du contrôle de l'utilisation des stocks de ces unités sanitaires, ce qui sort du cadre de cet article sur l'identification, ne traitant pas de l'usage des navires et des embarcations protégés par les Conventions et les Protocoles.
Les articles 22 et 23 du Protocole I, qui sont consacrés aux navires-hôpitaux et embarcations protégés, contiennent des dispositions relatives à la notification, qui assouplissent quelque peu la règle de l'article 22 de la IIe Convention (art. 22, para. 3, et art. 23, para. 4). Ce paragraphe 4 de l'article 23 suggère par ailleurs la communication de tous autres renseignements qui faciliteraient l'identification et la reconnaissance; il demande en plus que la partie adverse en accuse réception.

Identification visuelle et dans l'infrarouge

Les navires-hôpitaux sont identifiables visuellement par leur couleur blanche et les croix rouges qu'ils portent, avec un pavillon blanc à croix rouge au grand mât, le plus haut possible. De nuit et par visibilité réduite, leurs emblèmes distinctifs peuvent être illuminés. Ces dispositions s'appliquent également à leurs canots de sauvetage.
Avec le remplacement de la Xe Convention de La Haye de 1907 par la IIe Convention de Genève, la Conférence diplomatique de 1949 a définitivement supprimé les bandes vertes ou rouges qui entouraient la coque des navires-hôpitaux et que l'on pouvait encore voir pendant la deuxième guerre mondiale.
Selon l'article 43 de la IIe Convention, toutes les surfaces extérieures du navire seront blanches; en ce qui concerne les ponts, la couleur blanche aura probablement quelques nuances, qui seront tolérées si les croix rouges horizontales sont apposées sur un fond blanc bien visible. Les ponts recouverts de teck, d'une couleur gris clair presque blanche, seraient très difficiles à peindre en blanc; plusieurs navires-hôpitaux ont navigué, en ne peignant en blanc que les parties du pont non recouvertes de teck, ou fixant sur le bois des toiles blanches avec la croix rouge. Les passages, l'encombrement par des machineries et du matériel sur les ponts métalliques rendent aléatoire le maintien d'une couleur blanche.
L'article 43 stipule qu'il faut peindre une ou plusieurs croix rouge foncé, aussi grandes que possible, de chaque côté de la coque, ainsi que sur les surfaces horizontales. Ces croix rouges doivent être très grandes et l'on peut recommander que toute la hauteur du navire, de la ligne de flottaison au sommet des superstructures, soit sur chaque côté utilisée pour peindre au moins une très grande croix rouge. De même sur les superstructures, à l'avant et à l'arrière, il faudrait apposer une grande croix rouge qui permettrait d'identifier le navire-hôpital, vu de l'avant ou de l'arrière, plus facilement qu'en peignant de petites croix rouges à la proue du navire ou sur la poupe. A l'arrière d'un navire, la place fait souvent défaut sur les superstructures pour y peindre une grande croix rouge. On peut y remédier en construisant un plan vertical formé de lattes de bois espacées, peintes en blanc, avec la croix rouge.
A la distance de deux milles, il est très difficile d'identifier des croix rouges de trois mètres de hauteur. Seules les très grandes croix rouges restent identifiables lorsque la distance fait perdre sa particularité au navire et qu'il ne devient qu'une silhouette sur laquelle, avec l'éloignement, le contraste des couleurs s'efface rapidement, faisant disparaître le signe protecteur, même s'il est très grand. Des tests de visibilité de la croix rouge effectués en 1936 par l'aviation militaire hollandaise ainsi que par l'aviation militaire suisse ont permis de constater ce qui suit:
Sur un carré blanc de 6 mètres de côté, une croix rouge de 6 m, avec une largeur de bras de 0,80 m, horizontale, au sol, vue d'avion:
- à 1500 m d'altitude, la croix est visible pour un observateur connaissant son emplacement;
- à 2500 m, la croix rouge est à peine visible pour l'observateur qui sait où elle se trouve;
- à 3500 m, le carré blanc est seul perceptible sur un fond d'herbe verte.

Ces observations furent faites à midi par temps très clair et visibilité excellente.
En conclusion, les observateurs néerlandais signalaient que pour être visible de 4000 mètres le carré blanc devrait avoir 50 m de côté, la croix ayant également 50 m de diamètre avec des bras d'une largeur de près de 10 m. Ils indiquaient en outre qu'une croix rouge de 3 m. – dimension très appréciable – n'est pas du tout visible d'une altitude dépassant 1500 mètres[3].
Les tests de visibilité effectués en Suisse avec une croix rouge et un fond blanc de 5 × 5 m, démontrèrent qu'elle était identifiable jusqu'à 2500 m d'altitude pour l'observateur connaissant son emplacement. Si la croix n'est pas horizontale, par exemple posée à cheval sur le faîte d'un toit, elle n'est plus identifiable à 1000 m. d'altitude déjà, sauf si l'observateur est à la verticale du toit[3].
A bord d'un navire, la place disponible sur les ponts ne permet pas de peindre des croix rouges horizontales de très grandes dimensions. ces croix rouges ne seront pas identifiables d'avions volant à haute altitude.
Il en est de même pour le pavillon blanc à croix rouge hissé au grand mât[4], qui en général a une dimension de 1 × 1 m; sa visibilité ne dépasse pas une distance d'environ 1000 mètres. Pour les canots de sauvetage des navires-hôpitaux, la place manque pour y peindre de grandes croix rouges. En plus des croix rouge foncé dont ils seront munis, il faudrait les équiper d'un mât pouvant supporter un pavillon à croix rouge de 2 × 2 m ou de plus grandes dimensions, si possible.
De nuit et par visibilité réduite, les emblèmes protecteurs peuvent être illuminés, mais le navire-hôpital navigue tous feux allumés la nuit, et l'illumination des croix rouges sur la coque et les superstructures se confond avec les lumières du navire. Dans une zone d'hostilité, le fait d'apercevoir un navire complètement illuminé indique qu'il peut s'agir d'un navire protégé par les Conventions de Genève, les croix rouges illuminées n'étant identifiables qu'à courte distance.
En plus des navires-hôpitaux et des embarcations de sauvetage basées sur les côtes auxquels se réfère l'article 43, les navires affectés au transport du matériel sanitaire, prévus à

l'article 38, ainsi que les autres navires et embarcations de transports sanitaires visés par l'article 21 de la IVe Convention doivent également être notifiés, respectés et protégés. Ils peuvent donc se faire identifier visuellement au moyen du signe protecteur de la croix rouge, mais aucun texte n'indique que toutes leurs surfaces extérieures doivent être peintes en blanc.
Selon l'article 23, paragraphe 1, du Protocole I, les autres navires et embarcations sanitaires ayant droit à la protection doivent se conformer, dans la mesure du possible, aux dispositions de l'article 43, deuxième alinéa, de la IIe Convention. Pour un navire affecté temporairement à un transport sanitaire ou au transport de matériel sanitaire, il pourrait être difficile, voire impossible, de peindre entièrement ses surfaces extérieures en blanc, comme cela est exigé pour les navires-hôpitaux, qui, eux, ne peuvent être désaffectés pendant toute la durée des hostilités. Les navires utilisés par le CICR pour l'acheminement des secours aux victimes de la guerre, civiles ou militaires, qui ne sont pas des navires-hôpitaux, utilisent le signe protecteur sur fond blanc en conservant leurs couleurs de coque et de superstructures originales. Pendant la seconde guerre mondiale, les 43 navires affrétés par le CICR ont navigué avec leurs peintures d'origine et il en est de même pour tous les navires que le CICR a affrétés lors de certains conflits postérieurs.
Sur mer comme sur terre, la détection par observation ou photographie à l'infrarouge rend nécessaire le contrase clair/obscur pour identifier les croix rouges signalant un navire-hôpital ou une embarcation protégée par les Conventions. Il n'a pas encore été possible au CICR de réaliser des tests avec un navire portant des croix rouge foncé pour s'assurer que le signe distinctif soit identifiable par contraste clair/obscur, surtout à proximité des sources de chaleur comme par exemple la salle des machines. Pour les ambulances, il a été recommandé de peindre la croix rouge sur une croix noire afin d'avoir dans l'infrarouge le contraste avec le fond blanc. Cette recommandation s'applique égalememnt au signe protecteur sur les navires-hôpitaux. Seul le pourtour de la croix peut être peint en noir, pour gagner du temps, si nécessaire. Il est remarquable que les experts de la conférence diplomatique de 1949 aient prescrit de peindre des croix rouge «foncé» sur les navires-hôpitaux, car une peinture rouge mélangée avec des pigments noirs peut devenir suffisamment foncée pour produire, dans l'infrarouge, le contraste clair/obscur avec le fond blanc. (A suivre)

[1] Commentaire publié par Jean Pictet. II: La Convention de Genève pour l'amélioration du sort des blessés, des malades et des naufragés des forces armées sur mer. CICR, Genève, 1959.
[2] Le texte français de l'article 22 mentionne les «caractéristiques» des navires. Dans le texte anglais de l'article 22, ce terme a été traduit par «description» dans le premier paragraphe et par «characteristics» dans le second. Le texte espagnol n'utilise que «caracteristicas».
[3] Revue internationale de la Croix-Rouge N° 207, mars 1936 et N° 209, mai 1936.
[4] Certains navires n'ont qu'un mât de signalisation. Dans ce cas, le pavillon avec croix rouge est hissé à la vergue à signaux, s'il ne peut flotter en tête de mât. Les autres emblèmes protecteurs reconnus par les Conventions peuvent être utilisés; pour simplifier, dans cet article, seule la croix rouge est mentionnée.

NDLR: le prochain article traitera d'autres identifications: visuelle, par radio, par radar par l'acoustique sous-marine; il abordera du problème des communications radios avec les flottes respectives vus les termes de la Convention de Genève.

Bernard Pasche

Le service militaire sans arme pour des raisons de conscience

P.V. L'auteur nous décrit ci-dessus le principe de la nouvelle réglementation, les modalités des demandes et possibilité de recours, cite quelques chiffres: il est président de la commission de recours 3, service sans arme.

Le principe

«Les hommes astreints aux obligations militaires, que l'utilisation d'une arme plongerait dans un grave conflit de conscience en raison de leurs convictions religieuses ou morales, peuvent servir sans arme».
Tel est le statut actuel mis en place par le Conseil fédéral depuis le 1er janvier 1982 en faveur des personnes éprouvant un grave conflit de conscience. Pour être tout à fait précis, la nouvelle réglementation est contenue dans une Ordonnance de l'Exécutif fédéral datée du 24 juin 1981.

Quelques chiffres

On me demande, après une année et quart d'expérience, comment cela fonctionne. Mais tout d'abord, quel a été le «succès» de cette nouvelle formule? Les chiffres publiés par le DMF pour 1982 révèlent que 898 personnes astreintes au service militaire ont présenté une demande pour effectuer un service sans arme. Il y a, dans ce chiffre, 170 demandes provenant des années précédentes. Sur ce nombre, 201 sont été autorisées en première instance et 493 rejetées. Sur 334 recours, 86 ont été admis et 127 repoussés. Ces chiffres sont à mettre en comparaison avec les 729 condamnations pour refus de servir d'une part et d'autre part avec les 409 361 militaires et SCF de tout grade qui ont accompli la même année chacun en moyenne 31 jours et demi de service. En soi, le nombre des demandes de service sans arme peut paraître élevé; il prend de plus justes proportions quand on se rappelle le nombre considérable de nos concitoyens qui ont accepté de faire, bon gré mal gré, leur service militaire là où ils avaient été priés de le faire.

Comment cela se passe

N'importe qule conscrit ou militaire incorporé peut donc présenter une demande d'accomplir un service non armé. Il le fait par voie hiérarchique à l'adresse du Chef du recrutement s'il est déjà membre d'une troupe; il présente sa demande au moment du recrutement s'il est un conscrit. Il doit dire clairement pourquoi il refuse l'usage des armes et présenter un dossier dans lequel des autorités civiles et religieuses, par exemple, appuieront sa demande. Des personnes privées, connaissant bien le requérant, peuvent aussi produire une déclaration, de même que les employeurs, maîtres d'école, professeurs, commandants d'unité, etc. Une fois le dossier constitué, l'intéressé va être entendu par une commission militaire dirigée par un des huit officiers de recrutement de notre pays. Cet officier, qui prend et signe la décision, est assisté d'un médecin et du commandant des arrondissements militaires. Si la décision est positive, il y aura alors une incorporation dans les troupes sanitaires ou de PA. Si la décision est négative, le militaire a la possibilité de faire recours et sera par la suite convoqué en civil devant une commission, elle aussi civile, chargée d'instruire le recours et de faire une proposition dûment motivée au DMF. En règle générale, la proposition est homologuée à Berne, signée par le Chef du Département et envoyée à l'intéressé. L'Ordonnance fédérale prévoit la possibilité pour un militaire déjà incorporé de rester dans son unité si les besoins du service le permettent. Dans le cas contraire, il est appelé à changer de troupe et, après avoir suivi un cours d'introduction, à passer dans les sanitaires ou la PA. Entre le moment où la demande a été présentée et le moment où la décision finale est promulguée, le requérant est dispensé, le cas échéant, d'entrer en service.

Les commissions de recours

En tant que président de la troisième commission de recours, j'ai pu faire un certain nombre d'observations jusqu'à maintenant. J'ai constaté tout d'abord que les membres des quatorze commissions fédérales avaient été choisis selon des critères assez précis. Le DMF a en effet prié les gouvernements cantonaux de lui faire des propositions et de trouver des gens qui soient à la fois bien au courant des affaires militaires et aptes à dialoguer de manière ouverte avec des personnes qui ne partagent pas forcément l'opinion générale favorable au service armé. Comme cela se pratique par exemple pour la composition de certaines juridictions, le choix des membres de ces commissions a été parfois effectué en tenant compte des dosages politiques. C'est ainsi que notre commission (Vaud-Valais-Genève), composée de quatre membres, comprend notamment deux socialistes, un de Genève et un du Valais. Si chacune des équipes appelées à instruire les recours a sa personnalité propre, on a pu constater à la fin de l'année passée qu'on était parvenu au niveau fédéral à une certaine unité de doctrine et d'appréciation.