La protection des bateaux de sauvetage en période de conflit armé

par Philippe Eberlin

1. Introduction

Les Sociétés nationales de sauvetage et les institutions de sauvetage d'Etats, membres de l'International Lifeboat Conference (ILC), ont adopté à l'unanimité le Rapport de leur groupe de travail spécial sur la protection des bateaux de sauvetage en période de conflit armé. Le rapport, établi à l'issue de la réunion, à Genève, du 16 au 18 avril 1984, de ce groupe de travail comprenant des représentants de l'ILC, de l'Organisation maritime internationale (OMI), de l'Union internationale des télécommunications (UIT) et du CICR, contient des recommandations pour l'amélioration de la protection, en période de conflit armé, des bateaux de sauvetage et de leurs équipages, ainsi que des installations côtières fixes des organisations de sauvetage et de leur personnel.

Ces recommandations résultent d'un examen détaillé des dispositions relatives aux bateaux de sauvetage, dans la IIe Convention de Genève du 12 août 1949, dans le but de résoudre les problèmes techniques d'application de ces dispositions. L'ILC suggère des solutions pratiques, en établissant, d'une part, un manuel simplifié à l'usage de tous les patrons ou commandants de ces bateaux, y compris l'usage de la radio et de répondeurs-radar et, d'autre part, en proposant une interprétation plus claire et plus précise des textes conventionnels concernant le personnel protégé et les bateaux de sauvetage.

Selon l'ILC, les équipages des bateaux de sauvetage et le personnel de leurs installations côtières fixes devraient bénéficier de la même protection que celle qui est accordée aux équipages des navires-hôpitaux et au personnel sanitaire et religieux, par les articles 36 et 37 de la IIe Convention.

Par ailleurs, l'ILC et l'Organisation maritime internationale ont relevé la nécessité de clarifier les termes et expressions techniques employés pour désigner les bateaux de sauvetage et leurs opérations; en effet, dans les versions française, anglaise et espagnole des articles 27, 30, 31 et 43 de la IIe Convention, les expressions suivantes sont utilisées:

— embarcations de sauvetage côtières; embarcations; canots de sauvetage côtiers;
— coastal rescue craft; lifeboat; small craft; vessels; ships; coastal lifeboats; craft;
— embarcaciones costeras de salvamento; embarcaciones; canoas de salvamento costeras.

Dans le langage maritime, notamment, cette diversité de termes prête à confusion, lorsqu'elle s'applique aux bateaux de sauvetage actuels. Pour cette raison, l'ILC recommande d'utiliser exclusivement les expressions:

— bateaux de sauvetage;
— rescue craft;
— barcos de salvamento;

en spécifiant: «A l'avenir les embarcations, utilisées par l'Etat ou par des organisations de sauvetage officiellement reconnues pour les opérations de recherche et de sauvetage et conformément à l'article 27 de la IIe Convention de Genève, devraient être désignées comme «bateaux de sauvetage», quels que soient leurs dimensions ou leur rayon d'action. Ces bateaux de sauvetage ne devraient pas être limités à des opérations de sauvetage côtières pour être «respectés et protégés dans la mesure où les nécessités des opérations le permettront», comme cela est prévu à l'article 27 de la IIe Convention de Genève.»

Cette recommandation de l'ILC est justifiée par l'évolution des activités sur mer et des conditions de navigation, maritime et aérienne, ainsi que par les progrès techniques qui ont amélioré le rayon d'action et l'efficacité des bateaux de sauvetage.

Sans vouloir altérer, en aucune façon, la protection conventionnelle, les expressions recommandées par l'ILC conviennent mieux aux divers types de bateaux de sauvetage en service à notre époque que les termes employés, il y a trente-six ans, lors de l'adoption de la Convention, en 1949.

Les bateaux de sauvetage modernes, qui ont suivi l'évolution technologique, peuvent se porter au secours des naufragés, des

blessés et de malades plus efficacement que jadis — cela n'est certainement pas contraire aux intentions du législateur de 1949. Ces bateaux modernes sont très différents de ceux des régions techniquement défavorisées, où les bateaux de sauvetage, s'il y en a, n'ont souvent que peu ou pas évolué depuis 1949. Les expressions recommandées par l'ILC, ayant un sens plus large, couvrent tous les types de bateaux de sauvetage, anciens et modernes; cependant l'Organisation maritime internationale a souligné la nécessité de définir clairement, au sens de la IIe Convention de Genève, les termes «lifeboat» — «rescue craft» — «rescue operations».

Les termes correspondants en français et en espagnol n'ont pas fait l'objet d'une demande d'explication; ils ne seront pas examinés ici, leur sens général ne créant pas de difficulté d'interprétation dans la IIe Convention. Nous commenterons ci-après surtout les termes en anglais, pour lesquels une définition a été demandée. Pour mémoire, rappelons que le dernier paragraphe de l'article 43 de la IIe Convention concernant les navires-hôpitaux s'applique également aux bateaux de sauvetage et que les méthodes les plus modernes d'identification auxquelles il fait allusion sont, en elles-mêmes, un sujet d'étude à traiter séparément, pour la protection des bateaux de sauvetage en période de conflit armé.

L'Organisation maritime internationale souhaite connaître le point de vue du CICR sur les recommandations de l'ILC, en particulier sur les termes précités, avant de se prononcer à son tour sur les moyens d'identification modernes proposés par l'ILC, tels que: feu bleu scintillant, radio et répondeurs radar.

Le CICR soucieux d'améliorer le sort des naufragés, blessés et malades, ne peut qu'approuver les recommandations de l'ILC visant le même but, en donnant aux bateaux de sauvetage une protection adaptée aux moyens techniques modernes; il soumettra volontiers ces recommandations à une éventuelle conférence d'experts techniques navals, qui pourrait se réunir, à Genève, à la fin de 1985, ainsi qu'à la XXVe Conférence internationale de la Croix-Rouge, qui se tiendra à Genève, en octobre 1986, afin que celle-ci en fasse l'objet d'une résolution.

Il est donc important de définir certains termes anglais au sens de la IIe Convention de Genève, puisque les mêmes termes peuvent être employés pour des bateaux et des opérations de sauvetage qui ne bénéficient pas de la protection des Conventions. Les définitions communiquées à l'OMI et à l'ILC pour les termes anglais «lifeboat», «rescue craft» et «rescue operation» sont indiquées ci-après, avec quelques explications.

2. Le terme «lifeboat»

Dans la version anglaise de la IIe Convention, ce terme apparaît à l'article 27 dans l'expression «lifeboat institutions», ainsi qu'à l'article 43, où l'on trouve «coastal lifeboats». L'International Maritime Dictionary de R. de Kerchove donne la définition suivante pour «lifeboat»: «Un bateau construit en bois ou en métal et spécialement conçu et équipé pour le sauvetage de la vie humaine». De nos jours il faudrait dire:... «Construit en bois, en métal, en plastique ou tout autre matériau à structure rigide ou gonflable...» Cette définition est applicable à tous les types de «lifeboats»: ceux qui sont basés à terre et ceux des navires-hôpitaux, des navires à passagers et des navires marchands; les navires de guerre peuvent être également équipés de «lifeboats». Cependant, les seuls «lifeboats» protégés en tout temps par la IIe Convention sont ceux des navires-hôpitaux et ceux qui sont basés à terre et utilisés par l'Etat ou par les organisations de sauvetage reconnues.[1]

Les flotilles de ces organisations de sauvetage montrent la diversité des types de bateaux de sauvetage modernes, tous conçus spécialement et équipés pour le sauvetage de la vie humaine et qui répondent à la définition de «coastal lifeboat», bien que leurs dimensions varient de quelques mètres de longueur jusqu'à plus de 40 mètres et leur puissance de quelques CV à plus de 7000 CV. Ces divers types de «lifeboats» basés à terre ont droit à la protection de la IIe Convention, en période de conflit armé, s'ils répondent aux exigences des articles 27, 30, 31 et 43 de cette Convention.

Il est clair que ces articles ne s'appliquent pas qu'à un seul type de bateau de sauvetage. Les bateaux de sauvetage, d'un pays à l'autre, peuvent être de types très différents, en raison des divers critères déterminants pour le service de sauvetage. Il s'agit de critères généraux et de critères techniques. Les critères généraux correspondent aux arrangements nationaux pour le sauvetage maritime, fluvial et lacustre: l'organisation du sauvetage peut être assumée par l'Etat ou par des organisations privées de sauvetage ou de secours, telles que la Royal National Lifeboat Institution, du Royaume Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, ou la Cruz Roja del Mar de la Croix-Rouge espagnole, ou la Société nationale de Sauvetage en Mer, en France. Cela peut jouer un rôle

[1] Les «lifeboats» des navires autres que les navires-hôpitaux ne sont protégés par la Convention que lorsqu'ils transportent des naufragés, des blessés ou des malades.

dans le choix d'un type de bateaux de sauvetage, de même que les accords internationaux ou les conventions de sauvetage bi-latérales entre les Etats côtiers, dont les côtes sont adjacentes, ainsi que leurs eaux territoriales, leurs zones contiguës et leurs zones économiques exclusives. Le type des bateaux de sauvetage sélectionnés, surtout s'ils sont propriété de l'Etat, doit être compatible avec les services de veille et d'alarme prévus, l'établissement des liaisons et des communications, les prescriptions nationales existantes et les obligations découlant des Conventions internationales sur la sécurité de la navigation maritime et aérienne, notamment la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, Règle 15 du Chapitre V. Cette Règle prévoit l'établissement d'un service de recherches et de sauvetage par les Etats côtiers contractants.

La Convention internationale pour l'Unification de certaines Règles en matière d'Assistance et de Sauvetage maritime, signée à Bruxelles, en 1910, mentionne le «remorqueur» et les «sauveteurs de vies humaines»; elle ne parle pas de bateaux de sauvetage qui seraient utilisés pour la sauvegarde de la vie humaine. La révision de cette Convention est en cours d'examen à l'Organisation maritime internationale, qui pourrait adopter prochainement une version révisée.

Ce sont les organisations de sauvetage, d'Etat ou privées, qui choisissent le type de bateau de sauvetage convenant le mieux, pour une certaine zone; les organisations internationales intéressées par le sauvetage n'édictent aucune prescription sur les caractéristiques des bateaux de sauvetage. L'Organisation maritime internationale (OMI) distingue deux catégories de bateaux pour les opérations de recherche et de sauvetage, sans entrer dans les détails des caractéristiques de tels bateaux [2]:

— Rescue boat (RB): short-range coastal and/or river craft (bateau côtier ou fluvial, à court rayon d'action);
— Rescue vessel (RV): long-range seagoing craft (bateau de haute mer, à long rayon d'action).

De son côté, l'Organisation de l'Aviation civile internationale a publié, en annexe à la Convention relative à l'Aviation civile internationale, signée à Chicago, le 7 décembre 1944, des Instructions

[2] Voir: *IMO — Search and Rescue Manual,* p. 41 (n'existe qu'en anglais). Voir également: *Merchant ships SAR Manual (Mersar)* (existe en anglais, espagnol et français). Publications of the IMO, London.

sur la Recherche et le Sauvetage (Annexe 12), des Règles de procédures (Document 7030) et un Manuel de Recherche et de Sauvetage (Document 7333); les caractéristiques des divers types de bateau de sauvetage n'y figurent pas.

La Convention sur le droit de la mer, signée le 10 décembre 1982, comporte, à l'article 98 (2), la même disposition qu'à l'article 12 (2) de la Convention sur la haute mer de 1958, en ce qui concerne le sauvetage.[3] La Convention demande que tous les Etats côtiers facilitent la création et le fonctionnement d'un service permanent de recherche et de sauvetage en mer; elle ne formule aucune exigence ou restriction concernant le type des bateaux de sauvetage.

Il n'existe donc pas de définition précise pour un type universel de bateau de sauvetage; chaque organisation nationale de sauvetage choisit ses bateaux en fonction de ses possibilités et des besoins du service de sauvetage dans sa région. Dans chaque région, le type des bateaux de sauvetage utilisés est influencé par de nombreux facteurs, géographiques, économiques et techniques, dont voici des exemples:

— la configuration de la côte et la position de la station de sauvetage à terre: port, rade, plage;
— l'hydrographie, la bathymétrie (étude des profondeurs de la mer) et la météorologie de la zone, sur le littoral et en haute mer adjacente;
— le peuplement des côtes par les résidents, les pêcheurs, les touristes;
— les activités industrielles côtières et au large, forages pétroliers en mer («offshore oil rigs»); le trafic maritime dans la zone, la coordination technique avec les administrations: service de pilotage et de remorquage; protection civile, police, forces armées, marine et aviation, hélicoptères;
— l'instruction et l'entraînement des équipages des bateaux de sauvetage, marins volontaires ou professionnels;
— la présence, dans la zone d'opérations prévue ou à proximité, de chantiers de constructions navales aptes à la construction de bateaux de sauvetage;
— les possibilités de financement et d'importation de «lifeboats»;

[3] La Convention sur le droit de la mer a été ratifiée, à la fin de janvier 1985, par sept Etats; pour qu'elle entre en vigueur elle doit être ratifiée par soixante Etats.

— la puissance nécessaire du «lifeboat», son endurance à la mer, son autonomie;
— les possibilités du «lifeboat» pour les soins et le transport des blessés, l'accueil des naufragés, le remorquage d'embarcations en détresse, le passage à travers les eaux gelées, les barres, les brisants (surf), la navigation contre les courants marins et ceux des marées, parmi les récifs, près des côtes d'accès difficile, désertiques, et par mauvaise visibilité et lors de tempêtes.

Ces critères généraux et techniques expliquent la diversification des services de sauvetage et de leurs bateaux à travers le monde. Cette diversification s'étend des organisations d'Etat les plus perfectionnées, comme celles des Gardes Côtes des Etats-Unis, jusqu'à l'absence de toute organisation dans certaines régions, ainsi que sur les très nombreuses côtes inhabitées et situées le long des routes maritimes les moins fréquentées.

Dans les régions les plus favorisées, le perfectionnement de plusieurs types de lifeboats permet de réussir des opérations de sauvetage dans les conditions les plus difficiles, près des côtes ou en haute mer. Ailleurs, là où il n'y a que des embarcations à rames comme type de lifeboat, les opérations de sauvetage sont limitées par les forces humaines, malgré le courage des équipages, qui parfois se sacrifient pour tenter de porter secours aux naufragés.

La IIe Convention de Genève pour l'amélioraton du sort des blessés, des malades et des naufragés des forces armées sur mer, du 12 août 1949, est applicable sur toutes les mers et autres eaux. Partout où, en temps de conflit armé, des bateaux de sauvetage se portent au secours des naufragés, ils ont droit à la protection et au respect, selon les conditions stipulées par les articles 22, 27, 30, 31, 34 et 43 de cette Convention.

Au sens de celle-ci, le terme «lifeboat» s'applique donc à tout bateau spécialement conçu et équipé en permanence pour le sauvetage de la vie humaine, basé sur une côte et utilisé pour le sauvetage côtier ou au large, employé par l'Etat ou par des sociétés de secours officiellement reconnues.

3. Le terme «rescue craft»

Ce terme est utilisé dans le titre de l'article 27 de la IIe Convention: «coastal rescue craft». Il est employé avec la même signification que «lifeboat» dans le Commentaire de J. Pictet. Au sens de la IIe Convention de Genève, «rescue craft» a une signification plus

générale que le terme «lifeboat», lequel, comme on l'a vu plus haut et selon la terminologie maritime, s'applique aux bateaux de diverses constructions, spécialement conçus et équipés pour le sauvetage de la vie humaine, tandis que «rescue craft» désigne, de façon plus générale, tout bateau utilisé en permanence pour le sauvetage, dans le cadre de la IIe Convention, articles 22, 27, 30, 31, 34 et 43.

Comme cela est mentionné dans le Manuel de Recherche et de Sauvetage de l'Organisation maritime internationale: «La plupart des bateaux conviennent aussi bien pour la recherche que pour les opérations de sauvetage en mer». De ce fait, là où il n'existe pas de «lifeboat» conçu et équipé pour le sauvetage de la vie humaine, il est possible d'utiliser un bateau déjà existant, en l'équipant convenablement, comme «rescue craft», lequel pour bénéficier de la protection de la Convention de Genève, devra être notifié aux parties au conflit et être affecté exclusivement aux opérations de sauvetage, pendant toute la durée du conflit. En effet, les navires de commerce transformés en navires-hôpitaux ne peuvent être désaffectés pendant toute la durée des hostilités, selon l'art. 33, lequel par analogie s'applique également aux bateaux de sauvetage, puisque ceux-ci bénéficient des mêmes conditions de protection que les navires-hôpitaux. Donc, les bateaux transformés en bateaux de sauvetage et rattachés à une base de sauvetage fixe à terre sont soumis à l'article 33. Lorsque, pour une opération de sauvetage [4] occasionnelle, il est nécessaire d'utiliser un bateau qui n'est pas un bateau de sauvetage, il faut se référer aux dispositions de l'article 23 du Protocole I.

Les critères généraux et les critères techniques définis pour la sélection d'un type de «lifeboat» (inshore lifeboat ou offshore lifeboat), sont également valables pour le choix d'un «rescue craft», ou, selon la terminologie du Manuel de Recherche et de Sauvetage de l'OMI, d'un «rescue vessel». Pour ces deux catégories de bateaux de sauvetage, le Manuel de l'OMI donne des exemples de types de bateaux entre autres les «inshore lifeboats» et les «offshore lifeboats», ces derniers étant parmi les «rescue vessels... qui peuvent participer à des opérations de sauvetage très éloignées de leurs bases et sont particulièrement efficaces, grâce à leur équipement spécial et leurs équipages entraînés».[5]

La définition du terme «rescue craft» de la IIe Convention de Genève devrait donc être:

---

[4] La définition d'«opération de sauvetage» sera examinée plus loin.

[5] *IMO SAR Manual*:3.3.3. Utilization of vessels for SAR purposes, p. 41. (Traduction de l'auteur).

Rescue craft: Tout bateau basé sur une côte et utilisé temporairement ou en permanence pour le sauvetage côtier ou au large, employé, exclusivement pour le sauvetage de la vie humaine, par l'Etat ou par des organisations de secours officiellement reconnues.

En comparant cette définition du «rescue craft» avec celle du «lifeboat» donnée précédemment, on voit que la seule différence entre les deux types de bateaux est que le «lifeboat» a été conçu et équipé en permanence pour le sauvetage de la vie humaine.

4. Rescue craft et lifeboats: même protection

Aux mêmes conditions que celles qui sont prévues pour les navires-hôpitaux, l'article 27 de la IIe Convention de Genève protège les bateaux de sauvetage utilisés, pour les opérations de sauvetage côtières ou au large, par l'Etat ou par les sociétés de secours officiellement reconnues, dans la mesure où les nécessités des opérations militaires le permettront.

Ni le type du bateau de sauvetage utilisé — que ce soit un «lifeboat inshore» ou «offshore» ultra-moderne de grandes dimensions, un «rescue craft», ou une simple embarcation à rames non pontée — ni le rayon d'action ou la zone d'opération d'un lifeboat ou rescue craft ne peuvent leur faire perdre la protection accordée par l'article 27.

Cette protection ne pourra cesser que si le rescue craft ou lifeboat est utilisé pour commettre, en dehors de ses devoirs humanitaires, des actes nuisibles à l'ennemi, selon l'article 34 de la IIe Convention, qui stipule les conditions de cessation de la protection.

Toutefois, les lifeboats engagés dans des opérations de sauvetage en période de conflit armé ne devront gêner en aucune manière les mouvements des combattants. Pendant et après les combats, ils agissent à leurs risques et périls. Ces conditions, stipulées à l'article 30 de la IIe Convention, tiennent ainsi compte de la «nécessité militaire», toujours présente dans le droit international humanitaire.

L'article 27 accorde sa protection «dans la mesure où les nécessités des opérations (militaires) le permettront». Cela ne signifie cependant pas qu'il soit permis d'attaquer un bateau de sauvetage, puisque les belligérants peuvent ordonner aux bateaux de sauvetage de s'éloigner (art. 31), mais ces dispositions démontrent la nécessité pour les bateaux de sauvetage de pouvoir communiquer avec les

navires de guerre et les aéronefs militaires. Leurs moyens de communications devraient être stipulés dans la notification des bateaux de sauvetage.

5. La notification des bateaux de sauvetage

La notification des bateaux de sauvetage adressée aux Parties au conflit constitue un des éléments importants de leur protection. On trouvera sur ce sujet des informations très utiles dans l'article de Gilbert Gidel sur la protection des bateaux de sauvetage, publié dans la «*Revue internationale de la Croix-Rouge*», de septembre 1955. Cet article se réfère à la VII Conférence internationale du sauvetage maritime (ILC), réunie à Estoril, en juin 1955. G. Gidel fait allusion, à la fin de son article, aux résolutions 6 et 7 attachées aux Conventions de Genève de 1949, à propos des communications des bateaux de sauvetage avec les navires de guerre et les aéronefs. L'auteur rappelait en outre la proposition que le CICR tienne un registre des notifications, par les Etats, de leurs bateaux de sauvetage.

A ce propos, il est à signaler que l'Union internationale des Télécommunications (UIT) reçoit, de la part des Administrations nationales des Télécommunications, des notifications de stations de radio installées à bord de divers types de bateaux de sauvetage. De ce fait, la Nomenclature des stations de radio de navire («List of Ship Stations — Nomenclator de las estaciones de barco»), publiée annuellement par l'UIT, utilise le symbole «SV» pour la classification générale et le symbole à trois lettres «SAU» pour une classification individuelle des bateaux de sauvetage. Sur les 150 000 stations de navires notifiées à l'UIT, on relève un total de 374 «SV/SAU» bateaux de sauvetage, qui ont été notifiés par 35 Administrations nationales des Télécommunications, membres de l'UIT. Il est probable que seule une partie des Administrations a notifié les bateaux de sauvetage navigant sous leur pavilllon national et que des bateaux de sauvetage, n'entrant pas dans la définition de la IIe Convention, figurent sous les symboles «SV/SAU».[6]

---

[6] Dans cette nomenclature des stations de navire, on trouve par exemple les symboles suivants qui classent les navires:

Bta = Bateau atelier
Cgt = Garde-côtes
Div = Bateau employé par des plongeurs
Dou = Vedette des douanes
Fps = Navire patrouilleur rapide
Hop = Navire-hôpital
Ins = Bateau inspection
Phs = Garde-pêche
Ram = Navire de récupération
Sau = Embarcation de sauvetage
Sec = Bateau d'appui de secours
Tug = Remorqueur
etc, etc.

Il serait donc opportun que les organisations de sauvetage d'Etat et les organisations privées se concertent avec leurs Administrations nationales des Télécommunications, pour qu'une distinction soit faite dans la notification des stations de radiocommunications des bateaux de sauvetage à l'UIT, afin de séparer les bateaux de sauvetage protégés par la IIe Convention des autres.

6. Le terme «Rescue operations».

Le terme «rescue operation» (opération de sauvetage) existe dans le texte de l'article 27, qui utilise l'expression «coastal rescue operations» (opérations de sauvetage côtières). La zone d'opération d'un bateau de sauvetage peut être éloignée de sa base à terre; à l'article 43, au sixième paragraphe, des dispositions sont prévues pour l'usage des pavillons nationaux et à croix rouge par des «coastal lifeboats» opérant loin de leur base, lorsque celle-ci est en territoire occupé. On trouve dans le Commentaire de J. Pictet, à propos de l'article 27, l'explication suivante: «L'expression «opérations de sauvetage côtières» ne signifie pas que ces embarcations ne doivent opérer qu'à proximité du littoral. Si la nécessité humanitaire contraignait l'une d'elles à se rendre à une distance considérable de la côte, elle y demeurerait protégée. Cela résulte à l'évidence des termes des articles 30 et 31».[7]

Selon l'article 27 de la IIe Convention, le terme «opération de sauvetage» signifie donc: toute opération de sauvetage de la vie humaine, près du littoral ou au large, effectuée par un bateau de sauvetage basé sur la côte, selon l'article 27 de la IIe Convention.

Selon les articles 12 et 13 de la IIe Convention, les naufragés, les blessés et les malades qui se trouveront en mer 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 d'un aéronef. Les explications que J. Pictet donne, dans son Commentaire des articles 12 et 13, pour les termes «naufragés» et «naufrage», apportent des précisions sur les opérations de sauvetage en temps de guerre.

Elles consistent, au sens de la IIe Convention, à porter secours à toute personne en péril et, selon J. Pictet, pour ces personnes en situation périlleuse, ce n'est qu'en «témoignant visiblement de leur

[7] J. Pictet, *Commentaire IIe Convention*, CICR 1959, article 27, p. 175.

détresse et de leur renonciation à toute combativité qu'elles seront en droit d'attendre de l'adversaire, dans la mesure naturellement où celui-ci aura perçu leurs signes, qu'il les respecte et les sauve».[8]

En effet, il se peut que des combattants en situation périlleuse ne renoncent pas pour autant à combattre et que les opérations de «récupération» à leur profit visent un autre but que le sauvetage de personnes en détresse, quel que soit le lieu du naufrage, près des côtes ou en haute mer.

7. **Les opérations d'assistance et de récupération** – (Combat Search and Rescue).

Pendant la Deuxième Guerre mondiale, certains convois de navires marchands, fortement escortés et défendus par des navires de guerre, étaient suivis à courte distance de navires armés, spécialement équipés pour rechercher et secourir les équipages des navires coulés ou en détresse, lors des attaques subies par les convois. Ces navires de secours, placés très près de l'objectif que constituait le convoi, remplissaient une tâche que ni un navire-hôpital, ni un bateau de sauvetage n'auraient pu assumer, puisqu'ils portaient secours aux naufragés, aux blessés et aux malades et parfois remorquaient les navires désemparés, tout en utilisant leurs armes contre les assaillants du convoi. Ces navires de secours, évidemment, ne portaient pas les signes distinctifs de protection et ne revendiquaient pas l'immunité due aux navires protégés par les Conventions.

De même, les vedettes côtières rapides, armées, qui avaient pour mission de récupérer et parfois de capturer des aviateurs tombés en mer, ne pouvaient bénéficier de la protection due aux bateaux de sauvetage, puisqu'elles se livraient à des opérations n'ayant pas un but exclusivement humanitaire. Certains hélicoptères et des hydravions, armés, peuvent également accomplir de telles missions d'appui et de soutien — «combat search and rescue» — qui sont des opérations de recherche, d'assistance et de secours — sans la protection des Conventions de Genève.

Les opérations de récupération ne peuvent pas être considérées comme des opérations de sauvetage au sens de la IIe Convention, puisqu'elles ont pour but d'assister des militaires dans l'accomplissement de leur mission, qu'il s'agisse de les ramener en lieu sûr après qu'ils aient atteint leurs objectifs, sur terre ou sur mer, ou de

[8] J. Pictet, *Commentaire IIe Convention*, CICR 1959, Art. 12, p. 90.

les sortir d'une situation difficile après que leur avion se soit abattu en mer ou que leur navire ou leur embarcation soit désemparé ou ait coulé; ces militaires ne donnent aucun signe de détresse et ne renoncent pas à combattre. Il peut s'agir également d'un militaire blessé voulant échapper à la captivité.

Cette situation difficile peut ne pas être une situation de détresse si les rescapés se retrouvent suffisamment valides, équipés d'engins de survie leur permettant de signaler leur position et d'attendre l'arrivée des moyens prévus pour les sortir d'affaire, moyens avec lesquels, souvent, les combattants spécialisés sont familiarisés.

Ces opérations de recherche et d'assistance permettront souvent aux combattants qui en ont bénéficié de reprendre du service, parfois très rapidement. Cela ne saurait laisser l'adversaire indifférent, surtout s'il s'agit de combattants spécialisés tels que les pilotes d'aéronefs, des navigateurs, des plongeurs-démineurs, etc.

Pour cette raison et parce qu'ils peuvent être armés, les moyens mis en œuvre pour des opérations de recherche et d'assistance de combattants ne peuvent donc pas être considérés comme des moyens de transport sanitaires, bénéficiant de la protection des Conventions, sauf accords spéciaux (voir ci-dessous). Il peut s'agir d'avions, d'hélicoptères, de remorqueurs de haute mer ou de navires qui sont parfois escortés par des avions, des hélicoptères de combat ou des navires de guerre.

8. L'expression «Search and Rescue» (SAR) – Conclusion d'accords spéciaux

En temps de paix, de nombreux pays disposent d'un service de recherche et de sauvetage civil (SAR), établi conformément aux prescriptions nationales et internationales. Ces dernières se trouvent dans la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, au chapitre V, Règle 15, intitulée: «Recherche et Sauvetage» et à l'article 25 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ci-dessus mentionnée, qui prévoit la recherche et le sauvetage des aéronefs en détresse par chaque Etat contractant, ainsi que la collaboration internationale des services SAR. L'expression SAR désigne donc une organisation nationale et internationale de la recherche et du sauvetage, pour les aéronefs et les navires.

Les dispositions internationales concernant le service de recherche et de sauvetage de navires ou d'aéronefs civils, en temps de paix, nécessitent une infrastructure technique qui n'existe pas for-

cément partout. Cependant, des études sont en cours à l'Organisation maritime internationale, à l'Union internationale des Télécommunications, à l'Organisation de l'Aviation civile internationale et ailleurs, en vue de la réalisation du «futur système mondial de détresse et de sécurité en mer (FSMDSM)» — «Futur global maritime distress and safety system (FGMDSS)». La Recommandation n° 713, adoptée par la Conférence administrative mondiale des radiocommunications pour les services mobiles (Union internationale des Télécommunications, Genève 1983), prévoit l'utilisation de répondeurs radar pour faciliter les opérations de recherche et de sauvetage en mer. L'emploi, par les navires et par les aéronefs, de radiobalises de localisation de sinistre s'est révélé extrêmement utile avec le système de repérage par satellites COSPAS/SARSAT ainsi qu'avec les satellites INMARSAT; l'extension de tous les moyens mis en œuvre pour la recherche et le sauvetage est prévisible dans un proche avenir et il est probable que les services militaires de recherche et de sauvetage connaîtront également un développement parallèle.

Au sens de la IIe Convention, les Parties au conflit peuvent conclure entre elles des arrangements et les accords nécessaires pour les opérations de recherche et de sauvetage. Celles-ci seront, en cas d'accord, effectuées par des aéronefs sanitaires, par des navires-hôpitaux ou des bateaux de sauvetage, ou tout autre navire protégé par la IIe Convention, en application des articles 6, 18, 21, 27 et 30, notamment. L'expérience des services SAR civils devrait faciliter la conclusion de ces accords spéciaux.

Par analogie, les dispositions du Protocole I concernant les transports sanitaires, entre autres les articles 25 à 31 relatifs à l'emploi des aéronefs sanitaires, peuvent servir de modèle pour la conclusion d'arrangement de recherche et de sauvetage en mer, dans les différentes zones d'opérations navales et aéronavales.

Il est légitime que chaque Partie au conflit, ainsi que les Etats neutres, s'efforcent de récupérer eux-mêmes leur personnel tombé en mer et naufragé, en situation difficile ou de détresse. Cependant le droit international humanitaire tend à protéger la victime qu'est devenue le naufragé, indépendamment des considérations militaires et, dans ce but, des accords devraient être passés entre les belligérants chaque fois qu'ils ne peuvent pas eux-mêmes assurer le sauvetage des leurs et que les opérations d'assistance, ou SAR, risquent de devenir l'objet d'un enjeu militaire.

Philippe Eberlin
Conseiller technique du CICR