La protección de los barcos de salvamento en período de conflicto armado

Por Philippe Eberlin

1. Introducción

Las Sociedades Nacionales de salvamento y las instituciones de salvamento de los Estados miembros de la Conferencia Internacional para los Barcos de Salvamento (CIBS) aprobaron por unanimidad el informe de su grupo de trabajo especial sobre la protección de los barcos de salvamento en período de conflicto armado. El informe, redactado tras la reunión que celebró en Ginebra, del 16 al 18 de abril de 1984, este grupo de trabajo, integrado por representantes de la CIBS, de la Organización Marítima Internacional (OMI), de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) y del CICR, contiene recomendaciones para mejorar la protección, en período de conflicto armado, de los barcos de salvamento y de sus tripulaciones, así como de las instalaciones costeras fijas de las organizaciones de salvamento y de su personal.

Dichas recomendaciones son el resultado de un detallado examen de las disposiciones del II Convenio de Ginebra del 12 de agosto de 1949 relativas a los barcos de salvamento, que tenía por objeto resolver los problemas técnicos de aplicación de estas disposiciones. La CIBS sugiere soluciones prácticas elaborando, por una parte, un manual simplificado para uso de todos los patrones o comandantes de estos barcos, incluido el uso de la radio y de respondedores de radar y, por otra, proponiendo una interpretación más clara y más precisa de los textos convencionales relativos al personal protegido y a los barcos de salvamento.

Según la CIBS, las tripulaciones de los barcos de salvamento y el personal de sus instalaciones costeras fijas deberían beneficiarse de la misma protección que se concede a las tripulaciones de los barcos hospitales y al personal sanitario y religioso, en los artículos 36 y 37 del II Convenio.

Por otro lado, la CIBS y la Organización Marítima Internacional destacaron la necesidad de clarificar la expresiones y los términos técnicos empleados para designar los barcos de salvamento y sus operaciones; efectivamente, en las versiones francesa, inglesa y española de los artículos 27, 30, 31 y 43 del II Convenio, se utilizan las expresiones siguientes:

— 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 costeras de salvamento;

En el lenguaje marítimo, sobre todo, esta diversidad de términos se presta a confusión cuando se aplica a los barcos de salvamento actuales. Por esta razon, la CIBS recomienda utilizar exclusivamente las expresiones:

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

especificando que: «En el futuro, las embarcaciones utilizadas por el Estado o por oganizaciones de salvamento oficialmente reconocidas para las operaciones de búsqueda y de salvamento, de conformidad con el artículo 27 del II Convenio de Ginebra, deberían designarse «barcos de salvamento», sean cuales fueren sus dimensiones o su radio de acción. Estos barcos de salvamento no deberían limitarse a operaciones costeras de salvamento para ser «respetados y protegidos, en la medida en que las necesidades de las operaciones lo permitan», como se prevé en el artículo 27 del II Convenio de Ginebra».

Esta recomendación de la CIBS se justifica por la evolución de las actividades en el mar y de las condiciones de navegación, marítima y aérea, así como por los progresos técnicos, que han mejorado el radio de acción y la eficacia de los barcos de salvamento.

Sin querer alterar, en absoluto, la protección convencional, las expresiones recomendadas por la CIBS convienen mejor a los diversos tipos de barcos de salvamento actualmente en servicio que

los términos empleados, hace treinte y seis años, cuando se aprobó el Convenio, en 1949.

Los barcos de salvamento modernos que han seguido la evolución tecnológica pueden socorrer a los náufragos, a los heridos y a los enfermos más eficazmente que en el pasado, lo que no es, ciertamente, contrario a las intenciones del legislador de 1949. Estos barcos modernos son muy diferentes de los de zonas técnicamente desfavorecidas, donde los barcos de salvamento, si los hay, a menudo sólo han evolucionado poco, o no han evolucionado, desde 1949. Las expresiones recomendadas por la CIBS, por tener un sentido más amplio, abarcan todos los tipos de barcos de salvamento, antiguos y modernos; sin embargo, la Organización Marítima Internacional resaltó la necesidad de definir claramente, en el sentido del II Convenio de Ginebra, los términos «lifeboat», «rescue craft» y «rescue operations».

Los términos correspondientes en francés y en español no fueron objeto de una solicitud de explicación; no serán examinados aquí, porque su sentido general no presenta dificultades de interpretación en el II Convenio. Comentaremos, a continuación, dichos términos en inglés, para los cuales se solicitó una definición. Recordemos que el último párrafo del artículo 43 del II Convenio, relativo a los barcos hospitales, se aplica también a los barcos de salvamento, y que los métodos más modernos de identificación a los que se alude son, en sí mismos, un tema de estudio que ha de tratarse por separado con vistas a la protección de los barcos de salvamento en período de conflicto armado.

La Organización Marítima Internacional desea conocer el punto de vista del CICR sobre las recomendaciones de la CIBS, especialmente acerca de los términos citados, antes de pronunciarse, a su vez, sobre los modernos medios de identificación propuestos por la CIBS, tales como: luz azul centelleante, radio y respondedores de radar.

El CICR, deseando mejorar la suerte de los náufragos, heridos y enfermos, no puede sino aprobar las recomendaciones de la CIBS tendentes al mismo objectivo, ya que prestan a los barcos de salvamento una protección adaptada a los medios técnicos modernos, y someterá gustosamente estas recomendaciones a una eventual conferencia de expertos técnicos navales, que podría tener lugar en Ginebra, a finales de 1985, así como a la XXV Conferencia Internacional de la Cruz Roja, que se celebrará en Ginebra, en octubre de 1986, a fin de que ésta las haga objeto de una resolución.

Por lo tanto, es importante definir ciertos términos ingleses en el sentido del II Convenio de Ginebra, porque los mismos términos pueden emplearse para barcos y operaciones de salvamento que no se benefician de la protección de los Convenios. Las definiciones comunicadas a la OMI y a la CIBS de los términos ingleses «lifeboat», «rescue craft» y «rescue operation» se indican a continuación, con algunas explicaciones.

2. El término «lifeboat» (bote salvavidas)

En la versión inglesa del II Convenio, este término aparece en el artículo 27 en la expresión «lifeboat institutions», así como en el artículo 43, donde figura «coastal lifeboats». El International Maritime Dictionary de R. de Kerchove da la siguiente definición de «lifeboat»: Una embarcación de madera o de metal, especialmente concebida y equipada para el salvamento de vidas humanas». Hoy día, habría que decir: ... «De madera, de metal, de plástico o de cualquier otro material, de estructura rígida o hinchable...». Esta definición es aplicable a todos los tipos de «lifeboats»: los que tienen base en tierra y los de barcos hospitales, barcos de pasajeros y barcos mercantes; los buques de guerra pueden también llevar «lifeboats». No obstante, los únicos «lifeboats» protegidos en todo tiempo por el II Convenio son los de los barcos hospitales y los que tienen base en tierra y que utilizan el Estado o las organizaciones de salvamento reconocidas.[1]

Las flotillas de estas organizaciones de salvamento muestran la diversidad de los tipos de barcos de salvamento modernos, todos especialmente concebidos y equipados para el salvamento de vidas humanas y que responden a la definición de «coastal lifeboat», aunque sus dimensiones varíen de algunos metros de longitud a más de 40 metros y su potencia de unos CV a más de 7.000 CV. Estos diversos tipos de «lifeboats» con base en tierra tienen derecho a la protección del II Convenio, en período de conflicto armado, si responden a las exigencias de los artículos 27, 30, 31 y 43 de este Convenio.

Está claro que estos artículos no se aplican a un solo tipo de barco de salvamento. Los barcos de salvamento pueden ser de tipos muy diferentes de un país a otro, debido a los diversos criterios

[1] Los «lifeboats» de los buques que no son barcos hospitales sólo están protegidos por el Convenio cuando transportan a náufragos, a heridos o a enfermos.

determinantes para el servicio de salvamento. Se trata de criterios generales y de criterios técnicos. Los criterios generales corresponden a los acuerdos nacionales para el salvamento marítimo, fluvial y lacustre: la organización de salvamento pueden asumirla el Estado u organizaciones privadas de salvamento o de socorro, como la Royal National Lifeboat Institution, del Reino Unido de Gran Bretaña y de Irlanda del Norte, o la Cruz Roja del Mar de la Cruz Roja Española, o la Société nationale de Sauvetage de Mer, en Francia. Esto puede desempeñar un papel en la elección del tipo de barcos de salvamento, así como los acuerdos internacionales o los convenios de salvamento bilaterales entre Estados costeros, cuyas costas son adyacentes, así como sus aguas territoriales, sus zonas contiguas y sus zonas económicas exclusivas. El tipo de barcos de salvamento seleccionado, sobre todo si son propiedad del Estado, debe ser compatible con los servicios de vigilancia y de alarma previstos, con el establecimiento de los enlaces y de las comunicaciones, con las prescripciones nacionales existentes y con las obligaciones derivadas de los convenios internacionales sobre la seguridad de la navegación marítima y aérea, especialmente el Convenio Internacional de 1974 para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, regla 15 del capítulo V. Esta regla prevé el establecimiento de un servicio de búsqueda y de salvamento por parte de los Estados costeros contratantes.

El Convenio Internacional para la Unificación de ciertas Reglas relativas a la Asistencia y al Salvamento Marítimos, firmado en Bruselas en 1910, menciona el «remolcador» y los «salvadores de vidas humanas», sin citar los barcos de salvamento que se utilicen para la salvaguardia de vidas humanas. La revisión de este Convenio está en curso de examen en la Organización Marítima Internacional, que podría aprobar próximamente una versíon revisada.

Las organizaciones de salvamento, estatales o privadas, son las que eligen el tipo de barco de salvamento más conveniente para cierta zona; las organizaciones internacionales relacionadas con el salvamento no dictan prescripción alguna sobre las características de los barcos de salvamento. La Organización Marítima Internacional (OMI) distingue dos categorías de barcos para las operaciones de búsqueda y de salvamento, sin entrar en los detalles de las características de tales barcos [2]:

[2] Véase: *IMO — Search and Rescue Manual*, p. 41 (sólo existe en inglés). Véase también: *Merchant ships SAR Manual (Mersar)* (existe en inglés, español y francés). Publicaciones de la OMI, Londres.

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

Por su parte, la Organización de la Aviación Civil Internacional publicó, en forma de anexos al Convenio de Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, unas Instrucciones sobre la Búsqueda y el Salvamento (Anexo 12), unas Reglas de Procedimiento (Documento 7030) y un Manual de Búsqueda y Salvamento (Documento 7333); no figuran en tales documentos las características de los diversos tipos de barco de salvamento.

La Convención sobre el Derecho del Mar, firmada el 10 de diciembre de 1982, contiene, el en artículo 98 (2), la misma disposición que el artículo 12 (2) de la Convención sobre la Alta Mar de 1958, por lo que respecta al salvamento.[3] En la Convención se solicita que todos los Estados costeros faciliten la creación y el funcionamiento de un servicio permanente de búsqueda y de salvamento en el mar; no se formula ninguna exigencia o restricción en cuanto al tipo de los barcos de salvamento.

Por consiguiente, no existe definición precisa de un tipo universal de barco de salvamento; cada organización nacional de salvamento elige sus barcos en función de sus posibilidades y de las necesidades del servicio de salvamento en su zona. En cada zona, el tipo de los barcos de salvamento utilizados viene determinado por numerosos factores geográficos, económicos y técnicos, de los cuales he aquí algunos ejemplos:
— la configuración de la costa y la posición de la estación terrestre de salvamento: puerto, rada, playa;
— la hidrografía, la batimetría (estudio de las profundidades del mar) y la meteorología de la zona, en el litoral y en la alta mar adyacente;
— la densidad de población de las costas (residentes, pescadores, turistas);
— las actividades industriales costeras y en mar abierto, las perforaciones petrolíferas submarinas; el tráfico marítimo en la zona, la coordinación técnica con las administraciones: servicio de

[3] La Convención sobre el Derecho del Mar había sido ratificada, a últimos de enero de 1985, por siete Estados; para que entre en vigor, debe ser ratificada por sesenta Estados.

pilotaje y de remolque; protección civil, policía, fuerzas armadas, marina y aviación, helicópteros;
— la instrucción y la formación de las tripulaciones de los barcos de salvamento, marinos voluntarios o profesionales;
— la presencia, en la zona de operaciones prevista o en sus proximidades, de astilleros para la construcción de barcos de salvamento;
— las posibilidades de financiación y de importación de «lifeboats»;
— la potencia necesaria del «lifeboat», su resistencia en el mar, su autonomía;
— las posibilidades del «lifeboat» para la asistencia y el transporte de los heridos, la acogida de los náufragos, el remolque de embarcaciones en peligro, el paso por aguas heladas, los bancos de arena, los rompientes, la navegación contra las corrientes marinas y las de las mareas, entre arrecifes, cerca de las costas de acceso difícil o deséríticas y con mala visibilidad, así como en caso de tempestad.

Estos criterios generales y técnicos explican la diversificación de los servicios de salvamento y de sus barcos en todo el mundo. Esta diversificación se extiende desde las más perfeccionadas organizaciones estatales, como las de los guardacostas de los Estados Unidos, hasta la ausencia total de organización en ciertas zonas, así como en las muy numerosas costas deshabitadas y situadas a lo largo de las rutas marítimas menos frecuentadas.

En las zonas más favorecidas, el perfeccionamiento de varios tipos de «lifeboats» permite el éxito de las operaciones de salvamento en las más difíciles condiciones, cerca de las costas o en alta mar. En otros lugares, donde sólo hay embarcaciones de remos como único tipo de «lifeboat», los límites de las operaciones de salvamento son las fuerzas humanas, a pesar del valor de las tripulaciones, que a veces se sacrifican para intentar socorrer a los náufragos.

El II Convenio de Ginebra para aliviar la suerte de los heridos, enfermos y náufragos de las fuerzas armadas en el mar, del 12 de agosto de 1949, es aplicable en todos los mares y en otras aguas. Donde quiera que, en tiempo de conflicto armado, barcos de salvamento socorran a los náufragos, éstos tienen derecho a la protección y al respeto, según las condiciones estipuladas en los artículos 22, 27, 30, 31, 34 y 43 de dicho Convenio.

A tenor del mismo, el término «lifeboat» se aplica, pues, a toda embarcación especialmente concebida y equipada permanente-

mente para el salvamento de vidas humanas, con base en una costa y utilizada, para el salvamento costero o en mar abierto, por el Estado o por sociedades de socorro oficialmente reconocidas.

3. El término «rescue craft» (barco de salvamento)

Se utiliza este término en el título del artículo 27 del II Convenio: «coastal rescue craft». Se emplea con la misma significación que «lifeboat» en el Comentario de J. Pictet. En el sentido del II Convenio de Ginebra, «rescue craft» tiene un significado más general que el término «lifeboat» que, como se ha visto antes y según la terminología marítima, se aplica a las embarcaciones de diversas construcciones, especialmente concebidas y equipadas para el salvamento de vidas humanas; mientras que «rescue craft» designa, más en general, a todo barco utilizado permanentemente para el salvamento en el marco del II Convenio, artículos 22, 27, 30, 31, 34 y 43.

Como se menciona en el Manual de Búsqueda y Salvamento de la Organización Marítima Internacional: «La mayoría de los barcos convienen tanto para la búsqueda como para las operaciones de salvamento en el mar». Por eso, donde no haya «lifeboat» concebido y equipado para el salvamento de vidas humanas, es posible utilizar un barco ya existente, equipándolo convenientemente, como «rescue craft», el cual, para beneficiarse de la protección del Convenio de Ginebra, deberá ser notificado a las Partes en conflicto y estar exclusivamente destinado a las operaciones de salvamento durante todo el conflicto. Efectivamente, los barcos mercantes transformados en barcos hospitales no pueden prestar otros servicios mientras duren las hostilidades, según el art. 33, que por analogía se aplica también a los barcos de salvamento, ya que éstos se benefician de las mismas condiciones de protección que los barcos hospitales. Por lo tanto, los barcos transformados en barcos de salvamento y destinados a una base de salvamento fija en tierra están sometidos al artículo 33. Cuando, para una operación de salvamento [4] ocasional, sea necesario utilizar un barco que no es de salvamento, hay que atenerse a las disposiciones del artículo 23 del Protocolo I.

Los criterios generales y los criterios técnicos definidos para la selección de un tipo de «lifeboat» («inshore lifeboat» u «offshore lifeboat») son asimismo válidos para la elección de un «rescue

[4] La definición de «operación de salvamento» se examinará más adelante.

craft» o, según la terminología del Manual de Búsqueda y Salvamento de la OMI, de un «rescue vessel». Para estas dos categorías de barcos de salvamento, el Manual de la OMI da ejemplos de tipos de barcos, como los «inshore lifeboats» y los «offshore lifeboats», e incluye estos últimos entre los «rescue vessels», porque «pueden participar en operaciones de salvamento muy alejadas de sus bases y son particularmente eficaces, gracias a su equipo especial y a sus tripulaciones entrenadas».[5]

Por lo tanto, la definición del término «rescue craft» del II Convenio de Ginebra debería ser:

«Rescue craft»: todo barco con base en una costa, utilizado, de manera temporal o permanente, por el Estado o por organizaciones de socorro oficialmente reconocidas, sólo para el salvamento costero o en mar abierto de vidas humanas.

Comparando esta definición de «rescue craft» con la de «lifeboat», dada anteriormente, se ve que la única diferencia entre los dos tipos de barcos es que el «lifeboat» ha sido concebido y equipado permanentemente para el salvamento de vidas humanas.

4. «Rescue craft» y «lifeboats»: la misma protección

En las mismas condiciones que las previstas para los barcos hospitales, el artículo 27 del II Convenio de Ginebra protege los barcos de salvamento utilizados, para las operaciones de salvamento costeras o en mar abierto, por el Estado o por sociedades de socorro oficialmente reconocidas, en la medida en que lo permitan las necesidades de las operaciones militares.

Ni el tipo del barco de salvamento utilizado —sea un «lifeboat inshore» u «offshore» ultramoderno de grandes dimensiones, un «rescue craft» o una simple embarcación de remos no cubierta— ni el radio de acción o la zona de operaciones de un «lifeboat» o «rescue craft» pueden hacerles perder la protección concedida en el artículo 27.

Sólo podrá cesar esta protección si el «rescue craft» o el «lifeboat» se utiliza para cometer, al margen de sus deberes humanitarios, actos perjudiciales para el enemigo, según el artículo 34 del II Convenio, en que se estipulan las condiciones de cese de la protección.

---

[5] *IMO SAR Manual:* 3.3.3. Utilization of vessels for SAR purposes, p. 41. (Traducción del autor).

Sin embargo, los «lifeboats» empleados en operaciones de salvamento en período de conflicto armado no deberán estorbar, de ningún modo, los movimientos de los combatientes. Durante los combates y después de éstos, actúan por su cuenta y riesgo. Estas condiciones, estipuladas en el artículo 30 del II Convenio, también tienen en cuenta la «necesidad militar», siempre presente en el derecho internacional humanitario.

El artículo 27 otorga su protección «en la medida en que las necesidades de las operaciones (militares) lo permitan». Esto no significa, sin embargo, que se permita atacar a un barco de salvamento, ya que los beligerantes pueden ordenar a los barcos de salvamento que se alejen (art. 31), sino que estas disposiciones demuestran la necesidad, para los barcos de salvamento, de poder comunicar con los barcos de guerra y las aeronaves militares. Sus medios de comunicación deberían estipularse en la notificación de los barcos de salvamento.

5. La notificación de los barcos de salvamento

La notificación de los barcos de salvamento dirigida a las Partes en conflicto es uno de los elementos importantes de su protección. Figuran, a este respecto, informaciones muy útiles en el artículo de Gilbert Gidel sobre la protección de los barcos de salvamento, publicado en la *Revista Internacional de la Cruz Roja* de septiembre de 1955. Este artículo se refiere a la VII Conferencia Internacional de Salvamento Marítimo (ILC), celebrada en Estoril, en junio de 1955. G. Gidel alude, al final de su artículo, a las resoluciones 6 y 7, que se adjuntaron a los Convenios de Ginebra de 1949, relativas a las comunicaciones de los barcos de salvamento con los barcos de guerra y las aeronaves. Además, el autor recuerda la propuesta de que el CICR mantenga un registro de las notificaciones efectuadas por los Estados de sus barcos de salvamento.

Cabe señalar, a este respecto, que la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) recibe notificaciones de las Administraciones Nacionales de Telecomunicaciones concernientes a las estaciones de radio instaladas a bordo de diversos tipos de barcos de salvamento. Por eso, el «Nomenclator de las estaciones de barco», publicado anualmente por la UIT, utiliza el símbolo «SV» para la clasificación general y el símbolo de tres letras (SAU) para una clasificación individual de los barcos de salvamento. De las 150.000 estaciones de barcos notificadas a la UIT, hay un total de 374 barcos de salvamento «SV/SAU», que han sido notificados por

35 Administraciones Nacionales de Telecomunicaciones, miembros de la UIT. Es probable que sólo una parte de las Administraciones haya notificado los barcos de salvamento que navegan bajo su pabellón, y que algunos barcos de salvamento, que no entran en la definición del II Convenio, figuren bajo los símbolos «SV/SAU».[6]

Por consiguiente, sería oportuno que las organizaciones de salvamento estatales y privadas se pongan de acuerdo con las Administraciones Nacionales de Telecomunicaciones para que se haga una distinción en la notificación de las estaciones de radiocomunicaciones de los barcos de salvamento a la UIT, a fin de separar los barcos de salvamento protegidos por el II Convenio de los otros.

6. El término «rescue operations»

El término «rescue operation» (operación de salvamento) figura en el texto del artículo 27, donde se utiliza la expresión «coastal rescue operations» (operaciones costeras de salvamento). La zona de operaciones de un barco de salvamento puede estar alejada de su base en tierra; en el artículo 43, párrafo sexto, se prevén disposiciones para el uso de los pabellones nacionales y con una cruz roja por los «coastal lifeboats» que operen lejos de su base, cuando ésta esté en territorio ocupado. En el Comentario de J. Pictet se da, por lo que respecta al artículo 27, la siguiente explicación: «La expresión operaciones costeras de salvamento» no significa que estas embarcaciones sólo puedan operar en las proximidades del litoral. Si la necesidad humanitaria obligara a una de ellas a desplazarse hasta una distancia considerable de la costa, seguiría estando protegida. Esto es evidente a tenor de los artículos 30 y 31.»[7]

Así pues, según el artículo 27 del II Convenio, el término «operación de salvamento» significa: toda operación de salvamento de vidas humanas, cerca o lejos del litoral, efectuada por un barco de

---

[6] En este Nomenclator de las estaciones de barco, figuran, por ejemplo, las siguientes siglas para clasificar los barcos:

Bta	=	Buque factoría	Ins	=	Buque de vigilancia
Cgt	=	Guardacostas	Phs	=	Guardapesca
Div	=	Barco empleado por buzos	Ram	=	Barco de recuperación
Dou	=	Lancha de aduanas	Sau	=	Buque de salvamento
Fps	=	Buque patrullero rápido	Sec	=	Buque de seguridad
Hop	=	Barco hospital	Tug	=	Remolcador
			etc. etc.		

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

salvamento con base en la costa según se especifica en este mismo artículo.

De conformidad con los artículos 12 y 13 del II Convenio, los náufragos, los heridos y los enfermos que estén en el mar deberán ser respetados y protegidos en todas las circunstancias, entendiéndose que el término de «naufragio» será aplicable a todo naufragio, cualesquiera que fueren las circunstancias en las que se produzca, incluido el amaraje forzoso o la caída en el mar de una aeronave. Las explicaciones que J. Pictet da, en su Comentario a los artículos 12 y 13, de los términos «náufragos» y «naufragio», aportan varias precisiones acerca de las operaciones de salvamento en tiempo de guerra.

Éstas consisten, en el sentido del II Convenio, en socorrer a toda persona en peligro y, según J. Pictet, tales personas «sólo mostrando de manera visible la situación de peligro en que se encuentran y su renuncia a toda combatividad tendrán derecho a esperar que el adversario, en la medida, naturalmente, en que éste haya percibido sus signos, los respete y los salve». [8]

Efectivamente, es posible que estos combatientes en situación peligrosa no renuncien, a pesar de ello, a combatir y que las operaciones de «recuperación» en su favor tengan otra finalidad que el salvamento de personas en peligro, sea cual fuere el lugar del naufragio, cerca de las costas o en alta mar.

7. **Las operaciones de asistencia y de recuperación** — (Combat Search and Rescue).

Durante la Segunda Guerra Mundial, algunos convoyes de barcos mercantes, muy escoltados y defendidos por buques de guerra, iban acompañados a corta distancia por barcos armados, especialmente equipados para buscar y socorrer a las tripulaciones de los barcos hundidos o en peligro, cuando los convoyes eran atacados. Estos barcos de socorro, que navegaban muy cerca del objetivo que constituía el convoy, desempeñaban una tarea que ni un barco hospital ni un barco de salvamento habría podido cumplir, ya que socorrían a los náufragos, a los heridos y a los enfermos y, a veces, remolcaban los barcos a la deriva, sin renunciar a utilizar sus armas contra los asaltantes del convoy. Evidentemente, estos barcos no llevaban signos distintivos de protección y no reivindi-

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

caban la inmunidad debida a los barcos protegidos por los Convenios.

Asimismo, las motoras costeras rápidas, provistas de armamento, cuya misión era recuperar y, a veces, capturar a los aviadores caídos en el mar, no podían beneficiarse de la protección debida a los barcos de salvamento, ya que efectuaban operaciones que no tenían una finalidad exclusivamente humanitaria. Algunos helicópteros e hidroaviones armados pueden también efectuar tales misiones de apoyo y de sostén —«combat search and rescue», que son operaciones de búsqueda, de asistencia y de socorro— sin la protección de los Convenios de Ginebra.

Las operaciones de recuperación no pueden considerarse como operaciones de salvamento en el sentido del II Convenio, porque su finalidad es asistir a militares en el cumplimiento de su misión, ya se trate de llevarlos a lugar seguro tras haber alcanzado sus objetivos, en tierra o en el mar, o de librarlos de una situación difícil después de que su avión haya sido derribado en el mar o cuando su barco o su embarcación se encuentre a la deriva o haya sido hundido; estos militares no dan signo alguno de estar en peligro y no renuncian a combatir. Puede tratarse también de un militar herido que quiere escapar del cautiverio.

Es posible que esta difícil situación no sea una situación de peligro si los supervivientes están lo suficientemente sanos y disponen de aparatos de supervivencia, que les permiten señalar su posición y esperar la llegada de los medios previstos para salvarlos, medios que a menudo los combatientes especializados conocen bien.

Estas operaciones de búsqueda y de asistencia permiten, con frecuencia a los combatientes que se han beneficiado de ellas reincorporarse al servicio, a veces muy rápidamente. Esto no puede dejar indiferente al adversario, sobre todo si se trata de combatientes especializados, como pilotos de aeronaves, navegantes, buceadores-desactivadores de minas, etc.

Por esta razón y porque pueden estar armados, los medios empleados para las operaciones de búsqueda y de asistencia de combatientes no pueden considerarse como medios de transporte sanitarios que se beneficien de la protección de los Convenios, salvo acuerdos especiales (véase más adelante). Puede tratarse de aviones, de helicópteros, de remolcadores de alta mar o de barcos, escoltados a veces por aviones, helicópteros de combate o buques de guerra.

8. La expresión «Search and Rescue» (SAR) — Acuerdos especiales

En tiempo de paz, muchos países disponen de un servicio de búsqueda y de salvamento civil (SAR), establecido de conformidad con las prescripciones nacionales e internacionales. Éstas figuran en el Convenio Internacional de 1974 para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, capítulo V, regla 15, titulada: «Búsqueda y Salvamento», y en el artículo 25 del Convenio de Aviación Civil Internacional, antes mencionado, que prevé la búsqueda y el salvamento de las aeronaves en peligro por cada Estado contratante, así como la colaboración internacional de los servicios SAR. La expresión SAR designa, pues, una organización nacional e internacional de búsqueda y salvamento para las aeronaves y los barcos.

Las disposiciones internacionales relativas al servicio de búsqueda y salvamento de barcos o de aeronaves civiles, en tiempo de paz, requiere una infraestructura técnica que no existe necesariamente en todas partes. Sin embargo, se realizan estudios en la Organización Marítima Internacional, en la Unión Internacional de Telecomunicaciones, en la Organización de la Aviación Civil Internacional y en otras partes, con miras a la realización del «Futuro Sistema Mundial de Socorro y de Seguridad Marítimos (FSMSSM)». La Recomendación N.° 713, aprobada por la Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones para los Servicios Móviles (Unión Internacional de Telecomunicaciones, Ginebra 1983), prevé la utilización de respondedores de radar para facilitar las operaciones de búsqueda y de salvamento en el mar. El empleo, por los barcos y por las aeronaves, de radiofaros de localización de siniestros ha demostrado ser sumamente útil, combinado con el sistema de localización por satélites COSPAS/SARSAT, así como con los satélites INMARSAT; la extensión de todos los medios empleados para la búsqueda y el salvamento es previsible en un próximo futuro, y es probable que los servicios militares de búsqueda y de salvamento se desarrollen también paralelamente.

Las Partes en conflicto pueden concertar pactos entre ellas, en el sentido del II Convenio, y los necesarios acuerdos para las operaciones de búsqueda y de salvamento, que se efectuarán, en caso de acuerdo, mediante aeronaves sanitarias, barcos hospitales o barcos de salvamento, o cualquier otra embarcación protegida por el II Convenio, de conformidad especialmente con los artículos 6, 18, 21,

27 y 30. La experiencia de los servicios SAR civiles debería facilitar estos acuerdos especiales.

Por analogía, las disposiciones del Protocolo I relativas a los transportes sanitarios, entre otras los artículos 25 a 31 relativos al empleo de las aeronaves sanitarias, pueden servir de modelo para acuerdos de búsqueda y de salvamento marítimos, en las diferentes zonas de operaciones navales y aeronavales.

Es legítimo que cada Parte en conflicto, así como los Estados neutrales, se esfuercen por recuperar ellos mismos a su personal caído en el mar y náufrago, en situación difícil o de peligro. Sin embargo, el derecho internacional humanitario tiende a proteger al náufrago en cuanto víctima, independientemente de las consideraciones militares y, con esta finalidad, deberían concertarse acuerdos entre los beligerantes cada vez que no puedan garantizar por sí mismos el salvamento de los suyos y cuando las operaciones de asistencia, o SAR, corran el peligro de ser objeto de interés militar.

Philippe Eberlin
Asesor técnico del CICR