

courir l'Agence. La plupart furent surpris de son importance et de sa complexité. Afin de témoigner au Comité international, d'une manière concrète, leur admiration les visiteurs firent spontanément abandon en sa faveur de leur solde du jour.

Visites reçues. — Au cours des mois de juillet, août et septembre, le Comité international a reçu les visites de MM. Taro Tokunaga, chargé d'Affaires du Japon ; colonel Garteiser, directeur des Relations extérieures de la Croix-Rouge française ; le Dr Sv. Moatchanine, ancien ministre de Yougoslavie ; Dragoutinovitch, conseiller de Légation de Yougoslavie, délégué du Comité de Londres de la Croix-Rouge yougoslave ; S. Exc. N. P. Comnène, ancien ministre des Affaires étrangères de Roumanie, délégué de la Croix-Rouge roumaine ; S. Exc. l'amiral Bard, ambassadeur de France ; Giraudet, consul Général de France ; commandant Ferran, capitaine de corvette, attaché naval ; lieutenant de vaisseau Raith, ancien attaché naval ; général Hartung (France) ; M. Mohn, délégué pour la Grèce de la Croix-Rouge suédoise ; S. Exc. Leland Harrisson, ministre des Etats-Unis d'Amérique.

Division des transports maritimes du Comité international de la Croix-Rouge¹

L'action de secours du Comité international a pris des proportions considérables dans la présente guerre du fait de l'étendue des besoins des victimes de la guerre et du manque de possibilités, pour les particuliers, de subvenir aux besoins de leurs parents et amis en captivité.

Les secours proviennent en grande partie d'outre-mer ; les moyens de communication étant précaires et insuffisants, la question de leur transport fut, au cours de ces trois ans de guerre, de plus en plus difficile à résoudre. L'organisation des transports est donc un problème essentiel de ces actions de secours.

Le Service des transports maritimes s'est développé en fonction de ces exigences et il lui faut assumer chaque jour de nouvelles tâches. Il vient d'être détaché du « Service des secours »

¹ *Hors-texte.*

Transports maritimes du Comité international

pour être érigé en division autonome, afin d'adapter son organisation au développement considérable de ses attributions. Cette nouvelle division dépend d'une commission présidée par M. Carl J. Burckhardt, et dont font partie, à part le directeur des Transports Maritimes, celui de la Division des secours et un représentant de la Commission mixte.

L'étendue du conflit, l'intensité de la guerre sur mer, le blocus et le contre-blocus, ainsi que la désorganisation des communications terrestres dans certaines régions, ont rendu nécessaire l'intervention du Comité international pour assurer les envois des secours de Croix-Rouge. En cela aussi, seule une institution neutre et impartiale, dépourvue de caractère politique et jouissant de la confiance des belligérants, pouvait surmonter les obstacles auxquels se heurtent l'accomplissement d'une mission aussi difficile. Le fait que toute initiative de la Division des transports Maritimes doit être soumise à l'agrément des Puissances intéressées, rend sa tâche particulièrement ardue.

Un aperçu des étapes parcourues nous permettra de saisir l'essentiel de l'activité de ce service. En 1940 eurent lieu les premiers pourparlers pour l'organisation de transports de secours par les soins du Comité international. La quasi-impossibilité d'acheminer par rail ou par route les stocks de marchandises destinées aux prisonniers de guerre en Europe, stocks qui arrivaient à Lisbonne et s'y accumulaient, nécessitait l'étude d'une liaison maritime entre le Portugal et la Méditerranée. Plusieurs moyens s'offraient au Comité international pour effectuer les transports par mer : soit utiliser les navires du trafic maritime ordinaire, soit affréter ou acheter des navires, soit se servir de cargos affrétés par des Sociétés nationales de Croix-Rouge.

Pour la solution de ce problème, il fallait tenir compte principalement de considérations de sécurité et de considérations financières. Seuls les navires dûment signalés, et dont la mise en service était agréée par les Puissances intéressées, pouvaient bénéficier de la protection accordée au signe de la Croix-Rouge.

L'emploi de navires ordinaires ne donnait de sécurité qu'à condition qu'aucune cargaison étrangère à la Croix-Rouge ne

Transports maritimes du Comité international

fût chargée à bord, condition à laquelle était d'ailleurs subordonnée l'obtention des « navicerts » exigés par les autorités britanniques.

Le Comité international n'eut recours que pendant une courte période au système de transport par navires ordinaires. Quelques centaines de tonnes furent transportées de Lisbonne à Marseille par six petits voiliers qui ne firent chacun qu'un seul voyage et dont le premier le *Julita* partit de Lisbonne le 22 décembre 1940. Ces voiliers n'inspiraient guère confiance, leur emploi était hasardeux et relativement coûteux, et leur tonnage trop faible.

La question de l'affrètement de navires par le Comité international fut alors étudiée, mais le Comité y renonça à cause surtout des risques financiers que comporte ce genre d'opération.

Depuis février 1941 le service entre Lisbonne et la Méditerranée est assuré par des navires affrétés par la Croix-Rouge britannique, qui les met à la disposition du Comité international. Des sept navires actuellement en service, deux, l'*Embla* et le *Vega*, battent pavillon suédois, les cinq autres, *Ambriz*, *Tagus*, *Padua*, *Costeiro Terceiro*, *Zemanel*, battent pavillon portugais. Certains sont « affrétés au voyage », d'autres sont « time-chartered ». Ils restent plus ou moins longtemps en service et leur remplacement n'est pas toujours aisé, vu la pénurie de tonnage. Le plus petit de ces navires, l'*Ambriz*, de 1300 tonnes, a fait vingt-six voyages, tandis que le *Costeiro Terceiro* n'en est qu'à son deuxième voyage. Cent-cinq voyages ont été effectués jusqu'à fin septembre sur cette ligne avec un total de marchandises transportées de 60.000 tonnes.

Ces sept cargos ont au total une charge utile de 8110 tonnes environ, soit en moyenne 1160 tonnes par navire. En comparant ces chiffres, le poids transporté semble faible par rapport au nombre des voyages ; cela provient du fait que les colis transportés sont plus volumineux que pesants, de sorte que tout l'espace disponible de ces cargos se trouve rempli sans que le poids maximum soit atteint.

Selon les circonstances, ces navires sont dirigés sur Marseille ou sur Gênes ; en ce moment, cinq d'entre eux font le cabotage entre Lisbonne et Marseille, les deux autres se rendent à Gênes.

Transports maritimes du Comité international

L'activité du Comité international dans ce domaine est soumise aux dispositions suivantes, qui ont été arrêtées d'accord avec les belligérants intéressés :

1. Les navires ne sont mis en service qu'après avoir obtenu des belligérants les *saufs-conduits* nécessaires à leur libre navigation.

2. Les navires doivent être neutres, de même que leurs équipages, et doivent être affectés exclusivement au transport de secours adressés au Comité international ou à ses délégués en faveur des prisonniers de guerre et internés civils sans distinction de nationalité.

3. Les navires doivent porter les signes distinctifs prescrits, soit sur la coque l'inscription « C. INTERNATIONAL », suivie d'une croix rouge, qui est reproduite sur le deck. Ces signes sont éclairés la nuit.

4. Un agent-convoyeur, désigné par le Comité international, doit se trouver à bord pour contrôler l'exécution des obligations de droit international assumées par le Comité.

5. Aucun navire ne peut naviguer sans notification, faite avec un certain préavis, des dates de départ, d'escales, d'arrivée, et de la route suivie.

Chacune de ces dispositions a nécessité de longues démarches auprès des Puissances intéressées, dont il fallait obtenir l'accord commun. Des tâches multiples découlent pour la Division des transports maritimes de ces prescriptions. En assurant le fonctionnement des transports par mer, fonctionnement dont les conditions varient sans cesse, la Division des transports maritimes doit tout particulièrement veiller à assurer le maximum de sécurité aux navires et à intervenir rapidement lorsqu'un incident se produit.

L'importance des transports de secours par mer augmente à mesure que le conflit actuel s'étend et se prolonge, et l'activité de la Division des transports maritimes s'accroît par conséquent sans cesse, tant au point de vue des cargaisons à transporter qu'à celui des régions à desservir. D'autre part, elle éprouve de plus en plus de difficultés à se procurer le tonnage nécessaire.

Transports maritimes du Comité international

Les transports sous contrôle du Comité international ne se bornent pas au trafic entre le Portugal et la Méditerranée ; ils se sont étendus également au trafic en faveur de la Grèce et sont destinés à s'étendre aux routes océaniques.

L'intervention du Comité dans les transports par mer des secours à la Grèce est de nature différente. Il ne s'agit pas d'un service régulier.

Six navires — partis des ports d'Istanbul, Haïfa, Göteborg et New-York — ont débarqué seize cargaisons au Pirée. En outre, par les soins du Comité international, des voiliers et des cargos amènent des secours dans les îles de la mer Egée. Quelques-uns sont chargés au Pirée, d'autres à Izmir, pour la distribution des secours à Samos, Chios, Mytilène et Icaria. Hormis le *Dumlupinar*, affrété par le Croissant-Rouge turc (il remplace le S/S *Kurtulus* qui a fait naufrage dans la mer de Marmara), et le *Hallaren*, affrété par la Croix-Rouge suédoise, ces navires (*Sicilia*, *Stureborg*, *Radmanso*) naviguent sous le contrôle du Comité international de la Croix-Rouge, qui est chargé en outre de la répartition de tous les secours débarqués en Grèce. Du mois de novembre 1941 à juillet 1942, environ 45.000 tonnes de secours sont parvenues en Grèce. Depuis lors, la Croix-Rouge suédoise a organisé un service de navires suédois qui assume d'une façon régulière le transport de quantités importantes de blé, que le Canada met à la disposition de la population civile grecque. Trois de ces navires sont arrivés au Pirée, fin août, avec 16.000 tonnes de blé, deux dans le courant du mois de septembre.

Le Comité international s'intéresse activement aussi aux transports de secours aux prisonniers de guerre et internés civils en Extrême-Orient. Pour le moment, seuls les navires servant au rapatriement des diplomates ont pu être utilisés pour l'acheminement de ces secours. Les cargaisons sont transbordées à Lourenço-Marquês. De ce fait, quelques centaines de tonnes sont déjà parvenues d'une part aux Etats-Unis, d'autre part à Shonanko et à Yokohama, d'où elles seront réparties. D'autres transbordements sont en cours. Sont arrivés

Transports maritimes du Comité international

à Lourenço-Marquès : le *S/S El Nil* avec une cargaison de 2150 tonnes, le *S/S City of Paris* avec une cargaison de 3500 tonnes, le *S/S City of Canterbury* avec une cargaison de 1500 tonnes de marchandises en vrac. Ces cargaisons seront ache-minées en Extrême-Orient par les *S/S Kamakura Maru*, *Tatsuta Maru*, *Asama Maru* et *Conte Verde*, qui se rendront du Japon à Lourenço-Marquès ayant à bord des ressortissants de nationalité anglo-saxonne et transportant des marchandises et de la correspondance pour les prisonniers de guerre et les internés civils japonais.

L'utilisation des navires destinés à l'échange des diplomates, et qui ne peuvent assurer que le transport d'une partie des marchandises, n'est évidemment que provisoire, et une nouvelle solution devra être trouvée prochainement.

A Lourenço-Marquès, et surtout dans des ports d'Amérique, des stocks de marchandises s'accumulent sans que les navires nécessaires à leur transport soient encore disponibles. La Division des transports maritimes se voit donc obligée à faire une véritable « chasse au tonnage », et cela dans des conditions très difficiles, vu le manque de tonnage neutre. Il semblait que le seul moyen de grossir la flotte préposée aux transports de Croix-Rouge fut la création d'une personne juridique suisse travaillant en étroite collaboration avec le Comité international et sous ses auspices. Ainsi naquit la « Fondation pour l'organisation de transports de Croix-Rouge »¹, qui a pour but de s'assurer la propriété de navires appartenant à des pays occupés, navires qui sont bloqués dans divers ports et qui, une fois réalisé ce transfert sur le registre maritime suisse, peuvent naviguer sous pavillon suisse.

Le premier navire ainsi acquis par la Fondation et placé sous pavillon suisse est le *S/S Caritas I*, ex-*Frédéric*, qui était de nationalité belge.

Muni des signes du Comité international et accompagné d'un agent-convoyeur, ce navire appareillera prochainement pour se rendre de Lisbonne aux Etats-Unis d'Amérique. Des

¹ *Revue internationale*, 3 mai 1942, pp. 323-326.

Secours à la population des îles grecques

démarches pour l'acquisition de nouveaux navires sont en cours, et le Comité international espère acquérir les moyens qui lui permettront de faire parvenir régulièrement à leurs destinataires les secours qui sont mis à sa disposition pour leur être distribués.

Oeuvre de secours en faveur de la population des îles grecques de Chios, Samos, Nicaria et Mytilène ¹

MISSION D'UN DÉLÉGUÉ
DU COMITÉ INTERNATIONAL

du 17 juin au 11 juillet 1942

M. Raymond Courvoisier, délégué du Comité international de la Croix-Rouge à Ankara, a été chargé par le Comité international de procéder à la répartition des denrées alimentaires qui avaient été achetées en Turquie grâce aux fonds procurés par le « Greek War Relief » pour être distribuées aux populations civiles des quatre îles grecques.

Après avoir surmonté des difficultés de tous ordres, le délégué du Comité international a pu mener à bien la mission qui lui avait été confiée en accord avec le Gouvernement turc et les ambassades de Grèce, de Grande-Bretagne, des Etats-Unis, d'Allemagne et d'Italie à Ankara.

Quatre voiliers transportèrent les vivres de la côte turque aux îles et, le 17 juin, M. R. Courvoisier abordait à l'île de Chios où, après avoir pris contact avec les autorités allemandes d'occupation, il était reçu par les autorités civiles et ecclésiastiques, notamment par S. Exc. l'Archevêque de Chios, qui préside la Croix-Rouge locale.

Nous détachons ici l'essentiel du rapport que M. R. Courvoisier a fait parvenir au Comité international :

¹ *Hors-texte.*