

Les navires-hôpitaux français aux XIX^e et XX^e siècles

Ludmila FAGOT

Etudiante en Master 2 Histoire du droit approfondi à Nantes Université.

Résumé

Les navires-hôpitaux sont utilisés pour soigner les malades et blessés. Ils jouent le rôle d'assistance médicale lors d'expéditions ou de guerres. Pour autant, aucun statut protecteur ne leur est dédié avant la fin du XIX^e siècle. Le droit humanitaire, sous l'impulsion de la Croix-Rouge, s'intéresse avant tout aux combats terrestres et à la protection des civils. Ce n'est qu'avec une utilisation intensive des navires-hôpitaux face aux guerres continentales, puis supra-étatiques, qu'une réflexion émerge quant à leur statut et à leur neutralité. Une fois des règles établies, dans le but de leur garantir une relative sécurité, les navires-hôpitaux sont confrontés à leur violation. Toutefois, en réaction aux horreurs de la Seconde Guerre mondiale, des conventions tentent de corriger, pour l'avenir, les pratiques abusives.

Mots clés

Droit humanitaire ; Guerres maritimes ; Marine nationale ; Neutralité ; Croix-Rouge ; Conventions de la Haye ; Convention de Genève ; Navire-hôpital ; Société de secours.

Introduction

Depuis peu, les navires-hôpitaux ont refait surface, notamment pendant la crise sanitaire du Covid-19¹. Associés d'ordinaire aux guerres maritimes, l'utilisation de ces bâtiments est variée, particulièrement au profit du droit humanitaire et qui dépasse le simple cadre des conflits supra-étatiques.

Leur dénomination en témoigne. Ils sont appelés tant « galère-hôpital », « flute-hôpital », « transport-hôpital », « hôpital-flottant », « ponton-hôpital » que « stationnaire », dans l'idée de « suppléer, sur place, l'insuffisance hospitalière ou l'insalubrité climatique »². Pour autant, leur dénominateur commun est celui de « soigner les malades ou blessés »³.

Pour être qualifié de la sorte, un navire doit exercer cette fonction à titre principal et sur une période déterminée. Dans le cas contraire, un bâtiment pourrait facilement se revendiquer comme navire-hôpital alors même que le soin de malades ou de blessés correspond à un élément isolé et spontané.

Toutefois, l'apparition de navires-hôpitaux, au fil des siècles, ne permet pas d'établir avec certitude si tous ces bâtiments répondent bien à ces caractéristiques. Par exemple, la première trace d'un navire-hôpital remonterait au V^e siècle avant notre ère en Grèce Antique. Le navire *Therapia* aurait joué un rôle médical lors de l'expédition de Sicile entre 415 et 413 avant notre ère⁴. Le long et périlleux voyage aurait rendu nécessaire l'utilisation d'un navire spécifique, avec la présence de médecins, dans l'hypothèse où l'équipage aurait dû être soigné⁵. Peu d'informations permettent de corroborer ce récit. En revanche, la place centrale de la médecine dans la mythologie grecque ne permet pas de douter qu'une certaine influence a été exercée. Le dieu Asclépios aurait soutenu Jason dans sa quête pour la Toison d'or⁶. Il constitue,

¹ G. NOUGUE, « Les navires-hôpitaux dans la lutte contre la pandémie aux États-Unis », *Revue Défense nationale*, t. 1165, 2020, p. 1.

Disponible à l'adresse : [https://www.defnat.com/pdf/Nougue%20\(T%201165\).pdf](https://www.defnat.com/pdf/Nougue%20(T%201165).pdf)

² G.-J. de PLESSIX, *Le navire-hôpital : essai historique*, Thèse de médecine, Bordeaux II, 1977, p. 6.

³ « Navire-hôpital », VERGE-FRANCESHI M., *Dictionnaire d'histoire maritime*, Paris, Robert Laffont, 2002, p. 1034.

⁴ G.-J. de PLESSIX, *Le navire-hôpital : essai historique*, *op. cit.*, p. 8.

⁵ *Ibid.*, p. 9.

⁶ P.-F. JARDIN, *Le service de santé de l'Ordre de Santé de l'hôpital de Saint Jérusalem*, Thèse de pharmacie, Nantes, 1972, p. 166.

ainsi, le premier médecin sur un navire⁷. Aussi, les travaux d'Hippocrate à compter du IV^e siècle avant notre ère, amènent un courant de pensée médical humanitaire en prônant que le soin des malades doit s'effectuer sans considérer l'origine des individus⁸.

Jusqu'au XV^e siècle, aucun navire-hôpital en tant que tel n'est recensé⁹. L'usage occasionnel complique, dès lors, une telle qualification. L'apparition des navires-hôpitaux français semble corrélée avec, d'une part, l'étatisation et, d'autre part, la création de la Marine Royale sous Richelieu¹⁰, c'est-à-dire la marine de guerre. De plus, l'allongement des routes maritimes entraîne une spécialisation des navires¹¹. Ceux-ci sont adaptés progressivement à des activités particulières¹². Le navire-hôpital trouve alors sa place dans la mesure où il accompagne les expéditions et les conflits interétatiques.

Précisément, le navire-hôpital se développe pour répondre à un besoin. Ces voyages éprouvants rendent indispensable une assistance médicale. Dès lors, dans le cadre des combats et des croisades, ces bâtiments apportent leur soutien. En outre, l'amélioration des armes de guerre s'effectue en parallèle de l'évolution de ces navires¹³. Pour autant, les navires-hôpitaux sont introduits au service d'un état sans disposer d'un statut propre et protecteur. Ce n'est qu'avec un usage plus régulier et plus structuré qu'émergent de telles considérations, notamment face à l'élargissement des conflits armés. À compter du XIX^e siècle, le droit humanitaire naît en réaction aux guerres continentales et réfléchit avant tout aux répercussions terrestres¹⁴. Dans un second temps, les guerres maritimes provoquent une forme de prise de

⁷ En Rome Antique, on retrouve des médecins sur certains navires, notamment sous le règne de Trajan et d'Hadrien. Voir en ce sens : P.-F. JARDIN, *Le service de santé de l'Ordre de Santé de l'hôpital de Saint Jérusalem*, op. cit., p. 166.

⁸ V. HAROUEL-BURELOUP, *Traité de droit humanitaire*, Paris, Presses Universitaires de France, 2005, p. 85.

⁹ Le premier navire-hôpital à la disposition d'un état serait un bâtiment de la Grande Armada espagnole, le San Pedro de Mayor. Ce navire est coulé lors de la bataille de Gravelines en 1588, cf. G.-J. de PLESSIX, *Le navire-hôpital : essai historique*, op. cit., p. 9.

¹⁰ G.-J. DE PLESSIX, *Le navire-hôpital : essai historique*, op. cit., p. 23.

¹¹ O. CHALINE, *La mer et la France. Quand les Bourbons voulaient dominer les océans*, Paris, Flammarion, 2016, p. 211.

¹² *Ibid.*

¹³ D. GAURIER, *Histoire du droit international. De l'Antiquité à la création de l'ONU*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2014, p. 1078.

¹⁴ V. HAROUEL-BURELOUP, « Neutralité des hôpitaux militaires de Louis XV à Henry Durant », *Revue historique de droit français et étranger*, vol. 86, n° 3, 2008, p. 360. Disponible à l'adresse : <https://www.jstor.org/stable/43851731>

conscience à l'égard de l'intérêt des navires-hôpitaux et du renforcement nécessaire de leur garantie¹⁵.

À ce sujet, l'historiographie semble significative. En effet, les études traitant des navires-hôpitaux s'intéressent principalement à leur usage lors des guerres mondiales. Tel est le cas avec l'ouvrage de Gilles Barnichon, *Les navires-hôpitaux français au XX^e siècle*, paru en 1998. En outre, les ouvrages de droit humanitaire dressent régulièrement un portrait parcellaire du rôle de ces navires ainsi que de la protection qui leur est accordée. La question de la neutralité des hôpitaux et de la protection des civils sur terre fascine davantage. Ce n'est que dans un second temps que l'utilisation progressive des navires-hôpitaux par la France provoque une extension du droit humanitaire à la mer.

En effet, si des navires-hôpitaux sont déployés à partir du XVI^e siècle, notamment avec une conception humanitaire embryonnaire, aucune réglementation de leur usage et de leur protection n'est envisagée **(I)**. Ce n'est qu'avec le retentissement des guerres supra-étatiques que la question de la neutralité des navires-hôpitaux s'imisce, permettant un élargissement du droit humanitaire **(II)**.

I) L'absence de réglementation à l'ère d'un proto droit humanitaire (XVI-XIX^e)

À compter du XVI^e siècle, les navires-hôpitaux sont conçus comme une réponse à l'augmentation du nombre de blessés. Pour autant, en France, leur utilisation est marginale. Aucune réglementation n'est alors envisagée **(a)**. L'élargissement des conflits armés provoque une première prise de conscience et amène à une réflexion autour de la protection de ces navires **(b)**.

a. L'utilisation épisodique des navires-hôpitaux (XVI-XVIII^e)

En France, les navires-hôpitaux sont déployés de manière ponctuelle¹⁶. Leur présence dans la flotte française est le reflet d'une prise de conscience quant à l'intérêt de la médecine et

¹⁵ V. HAROUËL, *L'essor du comité international de la Croix-Rouge et la France 1863-1918*, Thèse de droit, Poitiers, 1996, p. 459.

¹⁶ G.-J. DE PLESSIX, *Le navire-hôpital : essai historique*, *op. cit.*, p. 39.

d'un regard nouveau sur les conditions de navigation¹⁷. Pour autant, d'autres puissances maritimes européennes impulsent la construction et l'utilisation de navires-hôpitaux. De plus, dès le XVI^e siècle, certains ordres religieux en auraient fait l'usage.

Tel est le cas de l'Ordre de Malte¹⁸. La communauté des Hospitaliers de Saint-Jean fut fondée autour de 1070 et devient un ordre religieux à compter de 1099 sous la direction de Gerard Martigues¹⁹. À partir de 1118, l'Ordre revêt une double nature en s'attribuant des compétences militaires. Pour autant, l'idée de secours n'est pas reniée. Leurs vœux monastiques tiennent à l'obéissance, la pauvreté, la chasteté ainsi qu'à l'assistance aux pèlerins et à la protection des états latins d'Orient²⁰. Un exemple qui témoigne de leur investissement tant dans le domaine religieux que militaire est celui des croisades, avant tout aux côtés de l'Espagne²¹. L'Ordre cherche à défendre les intérêts de l'Église tout en apportant une aide aux pèlerins chrétiens présents²². Leur participation à des batailles terrestres est indéniable. Ce n'est qu'à compter de la conquête de Rhodes au XVI^e siècle que l'Ordre s'étend au fur et à mesure à la mer²³. Notamment, la pratique corsaire et les guerres contre les Ottomans en mer Égée rend indispensable l'utilisation de navires²⁴. Anne Brogini, chercheuse, souligne toutefois que les hospitaliers ont toujours disposé de bateaux, principalement pour le transport de nourriture, d'armes, de chevaux ou encore de soldats²⁵. Pourtant, aucun navire-hôpital n'est recensé à partir de leur déploiement en mer, au sein de conflits armés. En revanche, un moment charnière s'inscrit dans le cadre du siège de Rhodes par les Ottomans en 1522. Ceux-ci ne tolèrent plus l'exercice d'un contrôle des mers. Pendant cinq mois et avec trois cents bâtiments, les Ottomans encerclent l'île²⁶. En 1523, l'Ordre négocie avec les Ottomans pour pouvoir quitter la région de manière indemne en échange de toutes leurs possessions territoriales²⁷. Dans cette fuite, l'Ordre aurait transformé une galère en navire-hôpital²⁸. Néanmoins, peu de sources permettent de corroborer ce récit et laissent donc planer un doute sur la conversion réelle de cette galère. De

¹⁷ M. VERGE-FRANCESCHI, *La marine française au XVIII^e siècle*, Paris, Sedes, 1996, p. 284.

¹⁸ L'ordre de Malte n'obtient son nom qu'à compter de son installation à Malte en 1530.

¹⁹ A. BROGINI, *Les hospitaliers et la mer XIV-XVIII^e siècles*, Chamalières, Illustoria, 2015, p. 8.

²⁰ *Ibid.*

²¹ *Ibid.*, p. 15.

²² *Ibid.*

²³ *Ibid.*, p. 16.

²⁴ *Ibid.*, p. 18.

²⁵ *Ibid.*, p. 19.

²⁶ *Ibid.*, p. 25.

²⁷ *Ibid.*

²⁸ G. DE PIERREDON, « L'ordre de Malte, neuf siècles au service des pauvres », *Histoire des sciences médicales*, t. XXX, n° 1, 1996, p. 77. Disponible à l'adresse : <https://www.biusante.parisdescartes.fr/sf/hm/HSMx1996x030x001/HSMx1996x030x001x0077.pdf>

plus, une fois installée à Malte en 1530, aucune mention de navire-hôpital n'est effectuée alors même que les interventions militaires contre les Turcs et Barbaresques entraînent une croissance de leurs forces navales²⁹.

Si les navires-hôpitaux se font encore rares au début du XVI^e siècle, leur déploiement progresse en Europe, notamment en Espagne. Précurseur en la matière, l'état dispose du navire-hôpital *San Pedro de Mayor* au sein de la Grande Armada³⁰. Lors de l'expédition contre l'Angleterre, en 1588, l'Espagne prévoit deux bâtiments hospitaliers pour une flotte de cent-trente navires³¹. Toutefois, ceux-ci ne sont déployés qu'en tant que magasin médical. L'idée de soigner les blessés ou les malades au cours de conflits maritimes progresse dans les esprits. La présence de l'Ordre des frères de Saint-Jean dans les ports, dès 1545, pour assurer des services hospitaliers en témoigne³².

De son côté, l'Angleterre ne prévoit aucun navire-hôpital et estime que « les chirurgiens sont inutiles à bord »³³ des bateaux. Ces navires font leur apparition au début du XVII^e siècle dans la tradition anglaise. En 1620, lors de l'expédition contre Alger, l'Angleterre prend conscience des intérêts que représente la détention d'un tel navire³⁴. En ce sens, le *Godwill*, premier navire-hôpital anglais, est conçu. Toutefois, il n'aurait pas servi pour sa fonction hospitalière. Comme l'Espagne, les navires-hôpitaux offrent davantage de garanties et exercent avant tout des services annexes. Pour autant, l'Angleterre persiste en prévoyant à plusieurs reprises des bâtiments hospitaliers. La *Loyal Katherine*, par exemple, est utilisée pendant les guerres anglo-hollandaises de 1654 à 1674³⁵. Le navire prend en charge pas moins de cinq cents blessés. Leur nombre augmente rapidement, rendant nécessaire l'acquisition de deux autres navires-hôpitaux : Le *John Advice* et la *Catherine*. Ces navires marchands sont transformés en 1672 pour répondre aux besoins des combats³⁶. En dehors de ce conflit, l'Angleterre développe sa flotte hospitalière à compter de 1702 durant la guerre de succession d'Espagne. Quatorze navires rejoignent alors la marine anglaise³⁷. Leur déploiement progressif permet la fixation d'une organisation, notamment à l'égard de l'équipage. À partir de 1703, « un chirurgien, quatre

²⁹ A. BROGINI, *Les hospitaliers et la mer XIV-XVIIIe siècles*, Chamalières, Illustoria, 2015, p. 41.

³⁰ G.-J. DE PLESSIX, *Le navire-hôpital : essai historique, op. cit.*, p. 9.

³¹ *Ibid.*, p. 10

³² *Ibid.*

³³ *Ibid.*, p. 9.

³⁴ *Ibid.*, p. 13.

³⁵ *Ibid.*, p. 15.

³⁶ *Ibid.*, p. 16.

³⁷ *Ibid.*, p. 19.

chirurgiens sous-ordres, huit assistances et des nourrices³⁸ composent le personnel médical à bord »³⁹.

Qu'il s'agisse de l'Espagne ou de l'Angleterre, les navires-hôpitaux demeurent, au XVII^e siècle, une création spontanée et pratique. Ils correspondent à un besoin ponctuel et leur maintien au sein des flottes, au XVIII^e siècle, en témoigne par la multiplication des conflits armés et des expéditions coloniales.

En ce qui concerne la France, les navires-hôpitaux arrivent avec la réforme de la Marine Royale par Richelieu. Celle-ci permet progressivement un processus de spécialisation des navires⁴⁰. Ceux-ci sont davantage adaptés à leurs activités. En ce sens, le premier bâtiment de ce type est *le Clomp*, en 1636, dans le cadre du voyage de Belle Isle à Toulon. Toutefois, l'émergence de navires-hôpitaux au sein de la flotte française se comprend avant tout par le choc généré par les pertes humaines considérables lors des affrontements. Particulièrement, l'enchaînement de guerres et d'expéditions entraîne des décès successifs de marins et d'officiers⁴¹. L'idée de mort est omniprésente. Les maladies, comme la dysenterie, ravagent l'équipage. Ceux-ci meurent avant même le début des combats. Tel est le cas avec la guerre de Sept Ans, conflit pendant lequel le navire-hôpital *l'Apollon* est nécessaire pour limiter tant les dégâts militaires que les pertes humaines provoquées par la maladie. Une prise de conscience s'impose alors et permet tant aux médecins qu'aux chirurgiens d'embarquer « au sein des vaisseaux puis directement au sein des navires-hôpitaux »⁴². La prise de conscience ne s'arrête pas là puisqu'une réelle réflexion porte sur l'amélioration des conditions d'hygiène. Michel Vergé-Franceschi, historien français, rapporte les paroles de Colbert qui aurait soutenu que : « La propreté est comme l'âme de la Marine sans laquelle il est impossible qu'elle puisse subsister »⁴³. Dès lors, la salubrité, la nourriture, la désinfection des navires apparaissent comme un « enjeu pour la maîtrise de grands espaces maritimes »⁴⁴. Ces questions semblent perdurer au XVIII^e siècle, avec des « crises d'effectifs »⁴⁵ similaires. L'historien de la marine André

³⁸ Il faut ici comprendre le terme de nourrice comme une traduction de « nurse », se rapprochant davantage du métier d'infirmière que de celui de nourrice.

³⁹ *Ibid.*, p. 21.

⁴⁰ O. Chaline, *La mer et la France. Quand les Bourbons voulaient dominer les océans*, Paris, Flammarion, 2016, p. 211.

⁴¹ M. VERGE-FRANCESCHI, *La marine française au XVIII^e siècle*, *op. cit.*, p. 284.

⁴² *Ibid.*, p. 285.

⁴³ *Ibid.*, p. 287.

⁴⁴ *Ibid.*

⁴⁵ A. REUSNER, « L'hygiène navale à la fin du XVIII^e siècle », *Revue de l'histoire des colonies françaises*, t. 19, n° 79, 1931, p. 37. Disponible à l'adresse : https://www.persee.fr/doc/outre_0399-1377_1931_num_19_79_1041

Reusner compare en ce sens le recensement des expéditions et des campagnes militaires à des « martyrologies, tellement la maladie touche les marins et soldats »⁴⁶.

Ces évolutions dans les esprits se retrouvent juridiquement dans diverses ordonnances du XVII^e et XVIII^e siècle. D'une part, l'ordonnance de la marine de 1689, prise par Louis XIV, se charge de réglementer le contrôle par l'intendant des « bâtiments destinés pour servir d'hôpitaux à la suite de l'armée » et de vérifier qu'ils « sont commodes et bien disposés pour y recevoir les malades et s'il y a tous les meubles, médicaments et rafraichissements convenables, dont il sera donné un inventaire »⁴⁷. Également, dans le cas de figure où un navire prend en charge un nombre trop important de blessés, celui-ci peut les « transporter dans les lieux les plus proches du mouillage, pour y faire disposer des tentes ou des logements »⁴⁸. D'autre part, l'ordonnance de 1765 dispose que : « il y aura un vaisseau ou autre bâtiment, de grandeur convenable pour servir d'hôpital à la suite des escadres de sa majesté, composées de dix vaisseaux, ou d'un moindre nombre, suivant leur destination »⁴⁹. À partir de cette ordonnance, l'utilisation des navires-hôpitaux est perçue comme essentielle. Que ce soit pour la gestion d'épidémies, pour des expéditions coloniales ou des guerres, ces bâtiments constituent des pièces centrales de l'histoire maritime française.

Toutefois, aucune ordonnance ne traite de la protection de ces navires. Les premières idées sur la neutralité lors de conflits armés font leur apparition, mais concerne principalement les batailles terrestres. À titre exceptionnel, une convention de 1790, entre la France et l'Angleterre, prévoit l'inviolabilité des vaisseaux qui exercent une mission hospitalière et qui transportent des prisonniers pris en mer⁵⁰. Cet acte pose une seule condition, celle de ne pas détenir de matériel de guerre. La question de la neutralité découle dès lors du statut du bâtiment, en fonction de s'il est regardé, ou non, comme un navire de guerre⁵¹.

Ces thématiques trouvent un écho particulier au XIX^e siècle face à une montée en gradation des conflits et ainsi à une utilisation plus intensive des navires-hôpitaux.

⁴⁶ *Ibid.*, p. 35.

⁴⁷ « Ordonnance de Louis XIV pour les armées navales et arsenaux de Marine », Paris, Imprimerie royale, 1689, Livre I, titre IV, article 2, p. 6.

⁴⁸ *Ibid.*, p. 9.

⁴⁹ « Ordonnance du Roi concernant la marine », Paris, Imprimerie Royale, 1765, Livre XIV, Titre LXXXVII, article MX, p. 257.

⁵⁰ G.-J. DE PLESSIX, *Le navire-hôpital : essai historique*, *op. cit.*, p. 75.

⁵¹ D. GAURIER, *Histoire du droit international. De l'Antiquité à la création de l'ONU*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2014, p. 777.

b. L'élaboration d'une protection induite par les guerres continentales (XIX-XX^e)

Après la Révolution française, la guerre change de nature, passant du roi à la nation⁵². L'évolution des armes à feu et des stratégies militaires rend nécessaire l'établissement d'un cadre légal. Toutefois, au début du XIX^e siècle, l'utilisation de navires-hôpitaux par la France reste encore hétérogène et les réflexions sur la neutralité embryonnaires.

En effet, la France ne compte aucun navire-hôpital au début du siècle⁵³. L'intervention contre l'Espagne en 1823 l'illustre bien puisque sur soixante-sept bâtiments, aucun navire hospitalier n'est prévu⁵⁴. Leur usage renaît avec le colonialisme, pour une fonction tant d'ambulance que d'hôpital flottant. L'*Armide* joue ce second rôle au moment où l'épidémie de fièvre jaune gagne La Réunion en 1832⁵⁵. De surcroît, les navires-hôpitaux exercent pleinement leur mission lors de la Guerre de Crimée en évacuant les blessés et en tentant de soigner les malades. À bord de la *Belle Poule* et de la *Proserpine*, le choléra, le typhus et le scorbut touchent tous les passagers⁵⁶. Pour autant, les traitements demeurent insuffisants puisque 60 % des blessés et malades décèdent⁵⁷. Le paradoxe tient au fait que les services annexes de ces bâtiments restent grandement favorisés, préférant parfois réduire le personnel médical pour gagner de la place. Durant l'expédition du Maroc en 1907, quatre navires-hôpitaux sont déployés, mais trois servent au transport des troupes, des animaux et du matériel militaire⁵⁸. Seul le *Ving-Long*, déjà utilisé pour la campagne de Chine de 1900, revêt réellement une fonction hospitalière.

Les avancées techniques et les réflexions nouvelles à l'égard de la salubrité permettent toutefois d'envisager, dès la conception, l'amélioration de ces navires. Par exemple, le bois de la coque est progressivement remplacé par du fer de sorte qu'elle ne se décompose pas. De

⁵² P. BUIRETTE, « La Croix-Rouge : aux origines du droit international humanitaire », *Le droit international humanitaire*, 2019, p. 9. Disponible à l'adresse : <https://www.cairn.info/le-droit-international-humanitaire--9782707197597-page-8.htm>

⁵³ Pour la plupart, les navires-hôpitaux détenus par la France ont été coulés ou ne sont plus en état de naviguer. Sous les règnes de Louis XVIII et Charles X, les interventions et expéditions se font sans navire-hôpital. Voir en ce sens : ⁵³ G.-J. DE PLESSIX, *Le navire-hôpital : essai historique*, op. cit., p. 55.

⁵⁴ G.-J. DE PLESSIX, *Le navire-hôpital : essai historique*, op. cit., p. 55.

⁵⁵ *Ibid.*, p. 57.

⁵⁶ *Ibid.*, p. 60.

⁵⁷ P. BUIRETTE, « La Croix-Rouge : aux origines du droit international humanitaire », art. cit., p. 9. Disponible à l'adresse : <https://www.cairn.info/le-droit-international-humanitaire--9782707197597-page-8.htm>

⁵⁸ G.-J. DE PLESSIX, *Le navire-hôpital : essai historique*, op. cit., p. 68-69.

même, la question du renouvellement de l'air est discutée afin de prévenir les infections⁵⁹. Néanmoins, malgré ces évolutions, les navires-hôpitaux font l'objet de critiques. Le chirurgien principal de la Marine, Charles Adolphe Victor Sénard, affirme que ce type de bâtiment « serait le lieu le plus incommode pour traiter des maladies »⁶⁰ et que « ce système très onéreux pour le trésor n'était même pas utile aux malades »⁶¹. Pour lui, le seul avantage tient dans la possibilité de transporter rapidement vers un hôpital ceux dans le besoin⁶².

Toutefois, dans le cadre d'un conflit, la navigation présente un risque. Les navires-hôpitaux constituent des cibles privilégiées puisqu'ils ne sont, en principe, pas armés. Dès le début du XIX^e siècle, les réflexions sur leur neutralité et leur protection émergent. Les hôpitaux sont d'abord concernés. Jean Philippe Graffenauer, médecin français de la grande armée, soutient en 1807 qu'il est souhaitable « que les puissances belligérantes signent une convention » en ce sens⁶³. Auguste Ferdinand Wassenfuhr rejoint cette position en ajoutant, en 1820, que la protection de tous les blessés apparaît comme essentielle⁶⁴. Enfin, Lucien Baudens touche un point central en posant la question d'un signe distinctif duquel découlerait une protection⁶⁵, à l'approche de conflits armés dont l'ampleur est exponentielle.

La concrétisation de ces idées et l'établissement d'un droit humanitaire proviennent justement du choc provoqué par ces combats d'une violence inouïe. Le traumatisme du carnage de la bataille de Solferino, en 1859, conduit d'ailleurs Henri Dunant à réagir. Son ouvrage, *Un souvenir de Solferino*, publié en 1862, retrace les événements de ce conflit qui oppose l'Autriche au Royaume de Sardaigne et à la France lors de la campagne d'Italie. En assistant à « une entraide spontanée et mutuelle »⁶⁶, dans le but de pallier le manquement des services sanitaires, l'auteur prend conscience de l'établissement nécessaire « d'une aide privée nationale pour assister les services médicaux »⁶⁷. Il prône en ce sens l'adoption d'un traité de sorte à faciliter la coalition⁶⁸.

⁵⁹ *Ibid.*, p. 65.

⁶⁰ C. SENARD, « Sur l'emploi des navires-hôpitaux », *Gazette hebdomadaire de médecine et de chirurgie de Paris*, t. II, n° 34, 1855, p. 3.

⁶¹ *Ibid.*, p. 2.

⁶² *Ibid.*, p. 6.

⁶³ V. HAROUEL-BURELOUP, *Traité de droit humanitaire, op. cit.*, p. 95.

⁶⁴ *Ibid.*, p. 96.

⁶⁵ *Ibid.*

⁶⁶ P. BUIRETTE, « La Croix-Rouge : aux origines du droit international humanitaire », art. cit., p. 10. Disponible à l'adresse : <https://www.cairn.info/le-droit-international-humanitaire--9782707197597-page-8.htm>

⁶⁷ D. GAURIER, *Histoire du droit international. De l'Antiquité à la création de l'ONU, op. cit.*, p. 1080.

⁶⁸ *Ibid.*

Toutefois, la guerre maritime n'est pas visée par ses propos. La guerre terrestre reste la seule directement concernée. L'hécatombe de ces conflits provoque une vague d'émotion là où les réflexions autour du secours en mer sont encore peu considérées. En ce sens, la Conférence internationale de Genève, en 1863, qui fonde la Croix-Rouge, ne mentionne pas les guerres navales⁶⁹. De plus, la Convention de Genève de 1864 pour l'amélioration du sort des militaires blessés dans les armées en campagne ne prévoit aucune disposition à l'égard du secours en mer. En revanche, un projet de révision pour l'extension de cette convention aux guerres maritimes propose l'ajout d'un article 11. Il dispose que « des stipulations analogues à celles qui précèdent, relatives aux guerres maritimes, pourront faire l'objet d'une stipulation postérieure entre les puissances intéressées ». Le secours aux victimes de la guerre maritime apparaît au fur et à mesure dans les débats. Le docteur Le Roy présente également diverses clauses à ce sujet. Pour autant, la prudence et la réticence amènent le comité à supprimer l'article. Il aurait préféré appliquer la convention au préalable pour adapter ultérieurement les mesures aux guerres navales⁷⁰.

En France, la Croix Rouge est reconnue comme d'utilité publique par un décret du 23 juin 1866 et prend officiellement le nom de Société de secours aux blessés des armées de terre et de mer. L'article 1 du décret la qualifie « d'auxiliaire des armées de terre et de mer »⁷¹. Malgré la suppression de l'article permettant une extension des dispositions, l'idée de secours chemine et se concrétise au sein de l'organisation humanitaire française. Le *Bulletin de la société* l'exprime en 1865 : « On reconnaît partout aujourd'hui que les services sanitaires les mieux organisés par les intendances et par les administrations les plus actives et les plus éclairées, ne sauraient suffire, à un moment donné, aux nécessités des guerres actuelles et aux louables exigences de la philanthropie moderne. Aucune puissance ne peut maintenir en temps de paix, le personnel que réclament les blessés un jour de bataille. Aussi, la Société est-elle acceptée par tous les gouvernements comme une œuvre de secours auxiliaire ouverte à tous les concours généreux et dévoués »⁷². Le soutien apporté par la Croix-Rouge ne peut pas se limiter aux frontières terrestres.

Or, ces questions restent débattues au sein du comité. Le président de la Conférence, le Comte Charles Sérurier, est opposé au secours des blessés en mer⁷³. Il estime que cette possibilité ne devrait pas être envisagée dans la mesure où les navires pourraient se mettre en

⁶⁹ V. HAROUEL, *L'essor du comité international de la Croix-Rouge et la France 1863-1918*, Thèse de droit, Poitiers, 1996, p. 459.

⁷⁰ *Ibid.*, p. 460.

⁷¹ *Ibid.*, p. 461.

⁷² « Bulletin de la Société de secours aux blessés militaires des armées de terre et de mer », n° 1, 1865, p. 1. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k96869755>

⁷³ V. HAROUEL, *L'essor du comité international de la Croix-Rouge et la France 1863-1918*, *op. cit.*, p. 464.

danger eux-mêmes. La Conférence internationale de Paris qui se déroule en 1867 fait abstraction de ce sujet. Les discussions ne refont surface que dans l'intimité des séances des groupes de travail⁷⁴. En outre, ceux-ci prévoient un projet adopté à l'unanimité. La neutralité des hôpitaux, ambulances et matériels est étendue à la mer. Le personnel et le transport sont, dès lors, protégés et les sociétés de secours sont reconnues comme des entités neutres. Pour cela, tout navire-hôpital a l'obligation de hisser le pavillon blanc de la croix rouge⁷⁵. Enfin, la Seconde Conférence diplomatique de Genève officialise l'extension du droit humanitaire à la mer en ajoutant des articles additionnels. Les navires-hôpitaux sont protégés à la condition de détenir des blessés à bord. L'article 6 et l'article 9 sont rédigés en ce sens, démontant une vision du « réalisme militaire qui capitule du droit humanitaire »⁷⁶. En revanche, lorsqu'éclate la guerre franco-allemande de 1870, la France n'a pas encore ratifié les articles additionnels. Elle s'engage à appliquer les dispositions et souhaite faire du droit humanitaire sa priorité.

Après ce conflit, l'insatisfaction règne toujours à l'égard de la protection des navires-hôpitaux. L'officier Alfred Houette propose un projet en 1891 qui pose la neutralité absolue de ces bâtiments. De plus, il n'effectue aucune distinction entre les navires d'un état et ceux des sociétés de secours⁷⁷. Toutefois, la Convention de La Haye de 1899 ne reprend pas ses dispositions et supprime le terme « neutre ». Elle prévoit, cependant, l'interdiction explicite de capturer un navire-hôpital⁷⁸ et insiste sur l'indifférence de la nationalité des individus lors du secours en mer⁷⁹. De surcroît, la Convention de La Haye de 1907 adopte une position de méfiance envers ces bâtiments⁸⁰. La réglementation porte avant tout sur les abus potentiels. Pour cette raison, un navire-hôpital d'une société de secours doit être rattaché à un belligérant pour être considéré comme neutre⁸¹. De même, un droit de visite des navires est instauré pour vérifier qu'ils ne détiennent pas de matériel militaire et qu'ils répondent bien aux exigences du

⁷⁴ *Ibid.*, p. 465.

⁷⁵ *Ibid.*, p. 467.

⁷⁶ *Ibid.*, p. 482.

⁷⁷ *Ibid.*, p. 520-523.

⁷⁸ Article 1, « Convention III pour l'adaptation à la guerre maritime des principes de la Convention de Genève du 22 août 1864 ». Disponible à l'adresse : <https://ihl-databases.icrc.org/fr/ihl-treaties/hague-conv-iii-1899/article-1?activeTab=undefined>

⁷⁹ Article 4, « Convention III pour l'adaptation à la guerre maritime des principes de la Convention de Genève du 22 août 1864 ». Disponible à l'adresse : <https://ihl-databases.icrc.org/fr/ihl-treaties/hague-conv-iii-1899/article-4?activeTab=undefined>

⁸⁰ V. HAROUEL, *L'essor du comité international de la Croix-Rouge et la France 1863-1918*, op. cit., p. 581.

⁸¹ Article 3, « Convention de la Haye 1907 ». Disponible à l'adresse : <https://ihl-databases.icrc.org/fr/ihl-treaties/hague-conv-iii-1899/article-3?activeTab=undefined>

droit humanitaire⁸². Enfin, la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritime de 1910 est venue s'ajouter aux précédentes. Son article 11 dispose, notamment, que le capitaine est tenu de « prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer et en danger de se perdre »⁸³.

Les premières guerres continentales ont contribué à l'élaboration de règles internationales permettant la protection des navires-hôpitaux. Ces dispositions constituent une consécration des revendications touchant à leur neutralité et à la volonté d'établir un droit qui surpasse les conflits interétatiques. Toutefois, la violence ne cesse d'augmenter, conduisant ces principes à rester lettre morte.

II) L'élargissement du droit humanitaire face aux guerres supra-étatiques (XXe-XXI^e)

Les règles conceptualisées à la fin du XIX^e et au début du XX^e siècle tendent à encadrer les pratiques de la guerre. Pour autant, en parallèle, les conflits armés gagnent en puissance et s'écartent des principes instaurés (a). Ces pratiques abusives sont vivement condamnées. Cela conduit à repenser l'encadrement de la guerre maritime et à l'intégrer véritablement dans le champ du droit humanitaire (b).

a. Les violations au droit humanitaire (XX^e)

Malgré les règles du droit humanitaire, le XX^e siècle est marqué par deux guerres mondiales qui balayent ces principes. Les navires-hôpitaux sont déployés intensivement, à la frontière du droit.

Toutefois, en 1914, lorsque la guerre éclate, le service de santé militaire française est en pleine réorganisation et n'est pas prêt pour des combats de cette envergure. L'officier Grandclément relate par ailleurs que : « La guerre devait être continentale, et les ressources du territoire national devaient, seules, être prévues comme utilisables pour chaque pays. [...] Aucun bâtiment de ce genre n'était armé ni même prévu pour les besoins des armées

⁸² Article 12, « Convention de la Haye 1907 ». Disponible à l'adresse : <https://ihl-databases.icrc.org/fr/ihl-treaties/hague-conv-iii-1899/article-12?activeTab=undefined>

⁸³ P. EBERLIN, *Crimes de guerre en mer 1939-1945*, Fécamp, La Falaise, 2007, p. 115.

navales »⁸⁴. Dans ces conditions, seul le soutien de la Croix-Rouge française pour seconder le service et la réquisition de navires permettent de reprendre la main⁸⁵. Avec la poussée de l'Allemagne dans le nord de la France, le *Ceylan*, le *Tchad* et l'*Amiral Duperré* sont indispensables⁸⁶. De plus, dès le début de la guerre, le nombre important de blessés rend impossible l'évacuation par voie ferrée. Les navires-hôpitaux font alors office de train sanitaire maritime⁸⁷ en les transportant tant au Havre, qu'à Cherbourg ou encore Saint-Nazaire⁸⁸. Cependant, la mer particulièrement déchaînée ne fait qu'augmenter le nombre de décès. Les équipages sont confrontés tant à la mort qu'à ces cas d'alinéation mentale difficiles à gérer au sein d'un navire⁸⁹. La vétusté de certains bâtiments, à l'instar du Duguay Trouin, considéré comme un « mauvais marin »⁹⁰, n'arrange pas la situation. Pour autant, il a transporté à lui seul 10 525 hommes⁹¹, sur un total de 52 901 malades et blessés pour sept navires-hôpitaux⁹².

Le secours en mer est toutefois perturbé par les violations des règles du droit humanitaire. La France accuse à plusieurs reprises l'Allemagne de bombarder tant les hôpitaux que les ambulances ou encore les navires-hôpitaux⁹³. De plus, le torpillage de ces bâtiments par des sous-marins devient chose commune. Dès 1914, l'Allemagne torpille l'*Amiral Ganteaume*, paquebot français, qui transportait 2 500 blessés⁹⁴. La Turquie prend le relai en torpillant un navire franco-russe, nommé le *Portugal*. Le commandant du sous-marin soutient qu'il a agi car

⁸⁴ G. GRANDCLEMENT, « Les navires-hôpitaux », *Revue internationale de la Croix-Rouge*, 1938, p. 401. Disponible à l'adresse : <https://international-review.icrc.org/sites/default/files/S1026881200094861a.pdf>

⁸⁵ V. HAROUEL, *L'essor du comité international de la Croix-Rouge et la France 1863-1918*, op. cit., p. 972.

⁸⁶ M.-B. VETZEL, *Les ambulances de la mer au cours de la guerre 1914-1918*, Thèse de médecine, Lyon, 1921, p. 14.

⁸⁷ G. GRANDCLEMENT, « Les navires-hôpitaux », *Revue internationale de la Croix-Rouge*, 1938, p. 402. Disponible à l'adresse : <https://international-review.icrc.org/sites/default/files/S1026881200094861a.pdf>

⁸⁸ M.-B. VETZEL, *Les ambulances de la mer au cours de la guerre 1914-1918*, op. cit., p. 15.

⁸⁹ *Ibid.*, p. 23.

⁹⁰ M. SARDET, « Le service de la santé de la Marine dans la guerre 1914-1918 et les évacuations sanitaires par les navires-hôpitaux », *ASNOM*, n° 127, 2014, p. 40. Disponible à l'adresse : https://www.asnom.org/media/Bulletin_127_marine_evacuations_navires-hopitaux.pdf

⁹¹ *Ibid.*

⁹² M.-B. VETZEL, *Les ambulances de la mer au cours de la guerre 1914-1918*, op. cit., p. 41.

⁹³ V. HAROUEL, *L'essor du comité international de la Croix-Rouge et la France 1863-1918*, op. cit., p. 993.

⁹⁴ *Ibid.*, p. 998.

le navire avait un pavillon de commerce et était armé⁹⁵. Le Comité International de la Croix-Rouge intervient alors en affirmant que le Portugal respectait bien les prescriptions et que l'acte turc constituait, à l'inverse, une violation⁹⁶.

En revanche, une affaire de torpillage a un retentissement plus large. Le navire-hôpital *Elekta* de la Croix-Rouge, rattaché à l'Autriche, est torpillé le 20 mars 1916 par la France. La Croix-Rouge autrichienne, indignée, formule une plainte auprès du Comité International. Elle argue, notamment, que son navire était bien doté des signes distinctifs et que le nom avait bien été communiqué⁹⁷. Le ministre de la Marine française s'excuse en soutenant qu'un manque de visibilité l'avait conduit à confondre le bâtiment avec un bateau de transport de troupes⁹⁸. Ces excuses sont refusées et l'organisation autrichienne exige du Comité International que la reconnaissance d'une violation volontaire du droit humanitaire soit actée. Elle demande réparation pour le préjudice subi⁹⁹. Pour autant, l'instance centrale adopte elle aussi une position de neutralité en publiant une note explicative¹⁰⁰. Elle ne souhaite pas s'ériger en arbitre mais simplement défendre les intérêts du droit humanitaire.

L'Allemagne, de son côté, augmente la tension en prenant une ordonnance le 29 janvier 1917. Celle-ci prévoit que les navires-hôpitaux qui entrent dans la zone entre la Manche et la Mer du nord seraient torpillés¹⁰¹. De fait, l'*Asturias* et le *Glocester Castle* le sont. L'Allemagne estime que les bâtiments hospitaliers des alliés sont utilisés pour le transport de matériels et de troupes et considère qu'ils sont, dans ce cas, en droit de violer les dispositions¹⁰². En réponse, la France fait pression en menaçant d'embarquer les prisonniers précieux pour l'Allemagne sur ses navires-hôpitaux¹⁰³. Cela semble dissuader la Triple-Alliance qui ne torpille plus aucun navire-hôpital français. De plus, les alliés décident, d'un commun accord, de faire naviguer leurs bâtiments hospitaliers sans signes distinctifs et feux éteints pour qu'ils soient perçus de la même manière que des navires marchands. Ils retirent également leurs navires-hôpitaux des listes officielles pour ne pas être reconnus¹⁰⁴. Cette violation volontaire des conventions « peut

⁹⁵ *Ibid.*

⁹⁶ *Ibid.*

⁹⁷ *Ibid.*, p. 1010.

⁹⁸ *Ibid.*, p. 1011.

⁹⁹ *Ibid.*, p. 1012.

¹⁰⁰ *Ibid.*, p. 1014.

¹⁰¹ G. ADOR, « Torpillage des navires-hôpitaux », *Revue mensuelle des samaritains suisses*, 1917, p. 67. Disponible à l'adresse : <https://www.e-periodica.ch/cntmng?pid=acf-001%3A1917%3A25%3A%3A229>

¹⁰² V. HAROUËL, *L'essor du comité international de la Croix-Rouge et la France 1863-1918*, op. cit., p. 1015.

¹⁰³ *Ibid.*, p. 1016.

¹⁰⁴ *Ibid.*

être interprétée comme l'abandon d'une protection »¹⁰⁵. En d'autres termes, les dispositions du droit humanitaire se retournent contre ceux qui les respectent face à des pratiques militaires cruelles. Cette fois-ci, le Comité Internationale de la Croix-Rouge réagit en rappelant l'interdiction formelle de torpiller les navires-hôpitaux. Elle s'exprime en ces termes : « En torpillant les navires-hôpitaux, on s'attaque non à des combattants, mais à des êtres sans défense, à des blessés mutilés ou brisés par la mitraille, à des femmes qui se dévouent à une œuvre de secours et de charité, à des hommes qui ont pour armes non celles qui servent à ôter la vie à l'adversaire, mais celles, au contraire, qui peuvent la lui conserver et apporter quelques soulagements à ses souffrances. Rien ne saurait excuser le torpillage d'un navire-hôpital »¹⁰⁶.

Le rappel à l'ordre du Comité n'a pas suffi et les leçons de la Première Guerre mondiale n'ont pas été retenues. Alors que le droit humanitaire a pour ambition de faire du secours en mer un principe qui dépasse l'usage de navires-hôpitaux, les dispositions des conventions sont une nouvelle fois violées dans le cadre de la Seconde Guerre mondiale. Dans la soirée du 3 septembre 1939, neuf heures après la déclaration de la guerre, le paquebot civil anglais *Athenia* est torpillé par un sous-marin allemand¹⁰⁷. À bord, 1 418 passagers étaient présents¹⁰⁸. Dès lors, la « guerre sans restriction » débute.

Au total, la Croix-Rouge déploie quarante-trois navires, ce qui permet de secourir un milliard de prisonniers et un million de déportés civils¹⁰⁹. Aucun navire hôpital français torpillé, mais ceux des alliés en sont victimes. Notamment, le *Socratis*, navire grec, est torpillé par un hydravion en 1941 alors que les signes distinctifs et la visibilité permettaient de l'identifier¹¹⁰. À côté, l'Ordre de Malte déploie quatre navires-hôpitaux qui servent de train sanitaire¹¹¹. Ils transportent plus de 24 000 blessés et malades tout au long de la guerre¹¹².

Malgré ces violations répétées, différents organismes coopèrent ensemble, avec cette vision humanitaire et fraternelle. Ils essaient, avec leurs moyens, de compenser les actes de

¹⁰⁵ *Ibid.*

¹⁰⁶ G. ADOR, « Torpillage des navires-hôpitaux », *Revue mensuelle des samaritains suisses*, 1917, p. 68. Disponible à l'adresse : <https://www.e-periodica.ch/cntmng?pid=acf-001%3A1917%3A25%3A%3A229>

¹⁰⁷ *Ibid.*, p. 116.

¹⁰⁸ *Ibid.*

¹⁰⁹ *Ibid.*, p. 27.

¹¹⁰ *Ibid.*, 117.

¹¹¹ « L'engagement de l'Ordre de Malte pendant les guerres du XXe siècle : une glorieuse tradition du secours », p. 1. Disponible à l'adresse : https://www.orderofmalta.int/wp-content/uploads/2014/02/Corpo-Soccorso-Militare-FR_Layout-1.pdf

¹¹² *Ibid.*, p. 2.

ceux qui agissent dans l'indifférence de la souffrance et des vies retirées. La fin du XX^e siècle est alors marquée par le traumatisme de ces guerres barbares. Pour cette raison, le droit humanitaire tente d'évoluer pour que ces pratiques abusives ne se reproduisent plus jamais.

b. La correction des pratiques abusives de la guerre maritime (XX^e-XXI^e)

À la fin de la guerre, les crimes sont dénoncés et les coupables recherchés. La notion de réparation résonne tout au long du procès de Nuremberg, entre 1945 et 1946. Pour autant, les demandes qui concernent le torpillage des navires-hôpitaux sont rejetées¹¹³. Les officiers ont suivi les ordres du gouvernement avec la croyance qu'ils étaient légitimes, en temps de guerre. Pour cette raison, la juridiction accepte « la défense d'ordres supérieurs » qui les rend irresponsables¹¹⁴.

En revanche, le droit humanitaire essaye de répondre aux abus de la guerre par une évolution des conventions. En ce sens, la Conférence diplomatique de 1949 se réunit pour réviser la Convention de 1929 et celle de La Haye de 1907, pour l'adaptation à la guerre maritime¹¹⁵. Cette conférence adopte alors quatre conventions le 12 août 1949, dont deux qui portent, en partie, sur les navires-hôpitaux.

La première, pour l'amélioration du sort des blessés et des malades dans les forces armées en campagne, prévoit une protection générale des formations sanitaires et soutient que les autorités compétentes veilleront à ce qu'elles ne soient pas prises pour cibles¹¹⁶. Elle précise également que les navires-hôpitaux ne pourront être attaqués de la terre¹¹⁷. Toutefois, en cas d'actes nuisibles commis contre l'ennemi, leur protection cesse¹¹⁸. L'utilisation d'armes pour

¹¹³ P. EBERLIN, *Crimes de guerre en mer, 1939-1945*, Fécamp, La Falaise, 2007, p. 113.

¹¹⁴ G. DUFOUR, « La défense d'ordres supérieurs existe-t-elle vraiment ? », *Revue internationale de la Croix-Rouge*, n° 840, 2000. Disponible à l'adresse : <https://international-review.icrc.org/sites/default/files/S1560775500105425a.pdf>

¹¹⁵ Y. TERNON, *Guerres et génocides au XX^e siècle*, Paris, Odile Jacob, 2007, p. 50.

¹¹⁶ Article 19, « Convention pour l'amélioration du sort des blessés et des malades dans les forces armées en campagne du 12 août 1949 ». Disponible à l'adresse : <https://ihl-databases.icrc.org/fr/ihl-treaties/gci-1949/article-19?activeTab=undefined>

¹¹⁷ Article 20, « Convention pour l'amélioration du sort des blessés et des malades dans les forces armées en campagne du 12 août 1949 ». Disponible à l'adresse : <https://ihl-databases.icrc.org/fr/ihl-treaties/gci-1949/article-20?activeTab=undefined>

¹¹⁸ Article 21, « Convention pour l'amélioration du sort des blessés et des malades dans les forces armées en campagne du 12 août 1949 ». Disponible à l'adresse : <https://ihl-databases.icrc.org/fr/ihl-treaties/gci-1949/article-21?activeTab=undefined>

sa propre défense ou celle des passagers, l'usage d'une escorte, ou la présence d'armes portatives, ne sont pas comprises comme des conduites légitimant cette cessation¹¹⁹.

La deuxième convention, pour l'amélioration du sort des blessés, des malades, et des naufragés des forces armées sur mer, consacre un chapitre entier sur les navires-hôpitaux qui les définit pour la première fois. Ainsi, les navires-hôpitaux militaires sont des « navires construits ou aménagés par les puissances, spécialement et uniquement en vue de porter secours aux blessés, malades et naufragés, de les traiter et de les transporter »¹²⁰. Ils ne peuvent être ni attaqués ni capturés. En revanche, la protection tient à la condition de communiquer, dans un délai de dix jours avant son utilisation, le nom et les caractéristiques aux parties au conflit. De cette façon, le tonnage, la longueur de la poupe à la proue, le nombre de mâts et de cheminées doivent être précis. D'autres informations peuvent être transmises, comme « une description détaillée du navire, avec photographies et silhouettes [...] un inventaire des moyens de radiocommunications, ou une description des radars »¹²¹. En outre, les navires des Sociétés de secours reçoivent la même protection, mais sont rattachés à une partie au conflit et doivent obtenir une commission officielle¹²². Un droit de visite et de contrôle est également accordé. Enfin, les dispositions de la première convention sur la cessation de la protection sont reprises¹²³. Pour la première fois, une convention cherche à régler de manière concrète l'utilisation des navires-hôpitaux et à étendre réellement le droit humanitaire à la mer.

En dehors des évolutions juridiques, des transformations techniques permettent à ces navires d'être davantage reconnu sans qu'un manquement de visibilité soit invoqué. Ces bâtiments ont à leur disposition des moyens innovants, comme les feux bleus scintillants, des signaux radio, des radars plus précis ou encore des systèmes d'identification acoustique¹²⁴. Ces améliorations, couplées avec les nouvelles conventions, rendent possible une protection pérenne des navires-hôpitaux. La guerre des Malouines de 1982 en témoigne avec l'utilisation

¹¹⁹ Article 22, « Convention pour l'amélioration du sort des blessés et des malades dans les forces armées en campagne du 12 août 1949 ». Disponible à l'adresse : <https://ihl-databases.icrc.org/fr/ihl-treaties/gci-1949/article-22?activeTab=undefined>

¹²⁰ *Ibid.*

¹²¹ P. EBERLIN, « Identification des navires-hôpitaux et des navires protégés par les Conventions de Genève du 12 août 1949 », *Revue internationale de la Croix-Rouge*, n° 738, 1982, p. 325. Disponible à l'adresse : <https://international-review.icrc.org/sites/default/files/S0035336100178621a.pdf>

¹²² Article 24, « Convention pour l'amélioration du sort des blessés, des malades, et des naufragés des forces armées sur mer du 12 août 1949 ». Disponible à l'adresse : <https://ihl-databases.icrc.org/fr/ihl-treaties/gci-1949/article-24?activeTab=undefined>

¹²³ Article 35, « Convention pour l'amélioration du sort des blessés, des malades, et des naufragés des forces armées sur mer du 12 août 1949 ». Disponible à l'adresse : <https://ihl-databases.icrc.org/fr/ihl-treaties/gci-1949/article-35?activeTab=undefined>

¹²⁴ P. EBERLIN, « Identification des navires-hôpitaux... », art. cit., p. 338.

de six bâtiments hospitaliers restés intacts¹²⁵. Pour autant, ce conflit est incomparable avec les grandes guerres, dans leurs intensités comme dans les pertes humaines et matérielles.

Depuis, les navires-hôpitaux militaires sont employés pour des missions humanitaires sous la direction des puissances maritimes. Récemment, ces bâtiments se sont déployés en tant qu'hôpital flottant et train sanitaire face à la pandémie du Covid-19. Tel est le cas du *USNS Comfort*, ancien pétrolier construit en 1976 et converti en 1986¹²⁶. La Royal Navy a disposé un de ses navires-hôpitaux aux Caraïbes¹²⁷ et la France a utilisé le *PHA Tonnerre* pour transporter des malades « de la Corse au continent »¹²⁸. En revanche, aucun navire-hôpital français n'a été édifié depuis la Seconde Guerre mondiale. Des « navires avec de grandes capacités hospitalières »¹²⁹ sont privilégiés en cas de besoin. Cela rejoint le programme américain *Common Hull Auxiliary Multi-Mission Platform* qui prévoit la construction de bâtiments multi-usages.

Conclusion

Les navires-hôpitaux nous renvoient à l'émergence d'un droit humanitaire maritime. Par leur utilisation, les acteurs internationaux ont œuvré pour leur protection et donc aussi celles des malades et blessés auxquels ils portent secours. Pour autant, le terme de « neutralité » est questionnable. L'usage des navires-hôpitaux par les états, sous couvert d'une diplomatie humanitaire, s'inscrit dans le développement d'un *soft power* qui sert avant tout leurs propres intérêts. La Chine, d'un côté, tente de devenir une puissance internationale depuis 2008 et construit ce type de bâtiments¹³⁰. Ceux-ci sont déployés tant en Asie du Sud, qu'en Proche-Orient ou encore en Afrique de l'Est. Les États-Unis, d'un autre côté, cherchent à « soigner leur image à l'étranger »¹³¹ en se déployant aux quatre coins du monde. Leurs navires sont présents en Amérique latine et centrale, en Indonésie, au Vietnam ainsi qu'aux Caraïbes. Ces missions humanitaires sont teintées régulièrement d'ingérence. Dès lors, le jeu de représentation des états pose la question de leur propre neutralité. Sans oublier que le contexte actuel, entre la guerre en Ukraine et les tensions entre la Chine et Taïwan, pourrait donner une nouvelle impulsion aux navires-hôpitaux.

¹²⁵ *Ibid.*, p. 325.

¹²⁶ G. NOUGUE, « Les navires-hôpitaux dans la lutte contre la pandémie aux États-Unis », *Revue Défense nationale*, t. 1165, 2020, p. 1. Disponible à l'adresse : [https://www.defnat.com/pdf/Nogue%20\(T%201165\).pdf](https://www.defnat.com/pdf/Nogue%20(T%201165).pdf)

¹²⁷ *Ibid.*, p. 2.

¹²⁸ *Ibid.*, p. 4.

¹²⁹ *Ibid.*

¹³⁰ *Ibid.*

¹³¹ *Ibid.*, p. 2.

Sources imprimées

« Bulletin de la Société de secours aux blessés militaires des armées de terre et de mer », n° 1, 1865, p. 1-3.

« Convention de la Haye 1907 », <icrc.org>.

« Convention pour l'amélioration du sort des blessés et des malades dans les forces armées en campagne du 12 août 1949 », <icrc.org>.

« Convention pour l'amélioration du sort des blessés, des malades, et des naufragés des forces armées sur mer du 12 août 1949 », <icrc.org>.

« Convention pour l'exécution et la réglementation des réquisitions des transports auxiliaires et des navires-hôpitaux », *Bulletin officiel de la Marine*, 1917, p. 101.

« Convention III pour l'adaptation à la guerre maritime des principes de la Convention de Genève du 22 août 1864 », <icrc.org>.

« L'association des Dames françaises et son activité en 1906 », *Revue internationale de la Croix-Rouge*, n° 151, 1907, p. 184-186.

« Ordonnance de Louis XIV pour les armées navales et arsenaux de Marine », Paris, Imprimerie royale, 1689.

« Ordonnance du Roi concernant la marine », Paris, Imprimerie Royale, 1765.

FOURNIER G., *Hydrographie contenant la théorie et la pratique de toutes les parties de la navigation*, Paris, Michel Soly, 1643.

SENARD M., « Sur l'emploi des navires-hôpitaux », *Gazette hebdomadaire de médecine et de chirurgie de Paris*, t. II, n° 34, 1855, p. 1-8.

Bibliographie

I) Articles

« L'engagement de l'Ordre de Malte pendant les guerres du XXe siècle : une glorieuse tradition du secours », p. 1-8.

ADOR G., « Torpillage des navires-hôpitaux », *Revue mensuelle des samaritains suisses*, 1917, p. 67-68.

BROUSOLLE B., « Les navires-hôpitaux à Toulon pendant la guerre 1914-1918 », *ASNOM*, n° 129, 2015, p. 40-47.

BUCHET C., « L'Homme de la santé et la mer », *Annales Histoire, sciences sociales*, n° 2, 1998, p. 343-345.

BUIRETTE P., « La Croix-Rouge : aux origines du droit international humanitaire », *Le droit international humanitaire*, 2019, p. 8-31.

DUFOUR G., « La défense d'ordres supérieurs existe-t-elle vraiment ? », *Revue internationale de la Croix-Rouge*, n° 840, 2000, <icrc.org>.

EBERLIN P., « Identification des navires-hôpitaux et des navires protégés par les Conventions de Genève du 12 août 1949 », *Revue internationale de la Croix-Rouge*, n° 738, 1982, p. 325-339.

GRANDCLEMENT G., « Les navires-hôpitaux », *Revue internationale de la Croix-Rouge*, 1938, p. 395-427.

HAROUËL-BURELOUP V., « Les projets genevois de révision de la Convention de Genève du 22 août 1864 », *CICR*, vol. 81, n° 834, 1999, p. 365-386.

HAROUËL-BURELOUP V., « Neutralité des hôpitaux militaires de Louis XV à Henry Durant », *Revue historique de droit français et étranger*, vol. 86, n° 3, 2008, p. 359-381.

MORILLON M., « Les blessés et leur prise en charge pendant la Grande Guerre », *L'Homme et la guerre*, 2018, p. 175-185.

NOUGUE G., « Les navires-hôpitaux dans la lutte contre la pandémie aux États-Unis », *Revue Défense nationale*, t. 1165, 2020, p. 1-6.

PIERREDON G.-M., « L'ordre de Malte, neuf siècles au service des pauvres », *Histoire des sciences médicales*, t. XXX, n° 1, 1996, p. 77-86.

REUSNER A., « L'hygiène navale à la fin du XVIIIe siècle », *Revue de l'histoire des colonies françaises*, t. 19, n° 79, 1931, p. 35-54.

SARDET M., « Le service de la santé de la Marine dans la guerre 1914-1918 et les évacuations sanitaires par les navires-hôpitaux », *ASNOM*, n° 127, 2014, p. 40-47.

II) Ouvrages

BARNICHON G., *Les navires hôpitaux français au XXe siècle*, Le Touvet, Marcel Didier, 1998.

BROGINI A., *Les hospitaliers et la mer XIV-XVIIIe siècles*, Chamalières, Illustoria, 2015.

BROGINI A., *Une noblesse en méditerranée : le couvent des hospitaliers dans la première modernité*, Aix-en-Provence, Presse Universitaire de Provence, 2017.

CHALINE O., *La mer et la France. Quand les Bourbons voulaient dominer les océans*, Paris, Flammarion, 2016.

DEMERLIAC A., *La marine de Louis XIV. Nomenclature des vaisseaux du Roi Soleil de 1661 à 1715*, Nice, Omega, 1992.

EBERLIN P., *Crimes de guerre en mer 1939-1945*, Fécamp, La Falaise, 2007.

GAURIER D., *Histoire du droit international. De l'Antiquité à la création de l'ONU*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2014.

HAROUEL-BURELOUP V., *Traité de droit humanitaire*, Paris, Presses Universitaires de France, 2005.

HAROUEL-BURLOUP V., *Histoire de la Croix-Rouge*, Paris, Presses Universitaires de France, 1999.

TERNON Y., *Guerres et génocides au XXe siècle*, Paris, Odile Jacob, 2007.

VERGE-FRANCESCHI M., *La marine française au XVIIIe siècle*, Paris, Sedes, 1996.

III) Thèses et mémoires

HAROUEL V., *L'essor du comité international de la Croix-Rouge et la France 1863-1918*, Thèse de droit, Poitiers, 1996.

JARDIN P.-F., *Le service de santé de l'Ordre de Santé de l'hôpital de Saint Jérusalem*, Thèse de pharmacie, Nantes, 1972.

JOCHAND DU PLESSIX G., *Le navire-hôpital : essai historique*, Thèse de médecine, Bordeaux II, 1977.

VETZEL M.-B., *Les ambulances de la mer au cours de la guerre 1914-1918*, Thèse de médecine, Lyon, 1921.

IV) Dictionnaires

Dictionnaire historique de la langue française, « Navire », A. REY, Paris, Larousse, 2019, p. 2329.

Dictionnaire historique de la langue française, « Neutre », A. REY, Paris, Larousse, 2019, p. 2347.

Dictionnaire d'histoire maritime, « Navire-hôpital », VERGE-FRANCESHI M., Paris, Robert Laffont, 2002.