

XIV^{me} CONFÉRENCE INTERNATIONALE DE LA CROIX-ROUGE

Bruxelles, 6 octobre 1930

COMITÉ INTERNATIONAL
DE LA CROIX-ROUGE

Action de la Croix-Rouge en mer.

(Questions X et XII de l'ordre du jour.)

La Commission IV de la XII^e Conférence internationale de la Croix-Rouge chargée d'examiner les relations des Services de santé militaire et des Sociétés nationales de la Croix-Rouge, adopta, entre autres, dans son rapport qui fut ensuite présenté et adopté par la Conférence, les conclusions 9 et 10 suivantes :

Conclusion 9

Une entente entre les Sociétés nationales et les Services de santé des marines des différents pays serait grandement à souhaiter. Elle aurait comme but principal l'entraînement systématique en temps de paix d'un nombre suffisant d'infirmières et d'infirmiers qui pourraient être mobilisés immédiatement en cas de guerre, comme services auxiliaires et qui seraient affectés aux services de la flotte, soit sur mer, soit sur terre.

Conclusion 10

Les organisations de la Croix-Rouge pourraient contribuer à la recherche des blessés, des morts et des disparus, après un combat naval, par tous les moyens appropriés et conformes aux dispositions de la Convention (X) de la Haye, de 1907.

Sur la proposition de la Commission IV, la Conférence adopta dans sa séance plénière du 9 octobre, la résolution suivante : (III/2)

La XII^e Conférence invite les organisateurs de la prochaine Conférence à prévoir dans le programme de celle-ci l'étude du développement, de l'utilisation de la Croix-Rouge pour les secours aux victimes de la guerre maritime.

La Croix-Rouge néerlandaise, qui organisa la XIII^e Conférence, présenta à celle-ci un rapport (document n° 7 A) contenant quelques suggestions concernant l'utilisation de la Croix-Rouge pour le secours aux victimes de la guerre maritime. Dans ce rapport, la Croix-Rouge néerlandaise retrace ce qui a déjà été fait dans divers pays pour préparer en temps de paix le secours aux victimes de la guerre maritime, l'instruction des infirmiers et infirmières, etc.

Concurremment avec ces suggestions, la Société néerlandaise présenta à la XIII^e Conférence internationale un projet dont le Comité international avait été saisi par lettre en date du 12 février 1913, (document n° 1) et qui avait été conçue par le Dr G. W. Boland, directeur du Service médical de la Ville de la Haye, et à cette époque, membre du Comité exécutif de la Croix-Rouge néerlandaise. Ce projet proposait de faire construire, d'aménager et d'exploiter une flotte de la Croix-Rouge composée d'au moins trois vaisseaux.

Un exposé du Secrétariat de la Ligue des Sociétés de la Croix-Rouge (document 1 B) ainsi que quelques remarques sur le projet Boland, émanant de l'auteur du projet même, relèvent l'importance qu'aurait la création d'une flotille internationale de secours de la Croix-Rouge, non seulement pour ce qui concerne les secours au cours de la guerre maritime, mais aussi en cas de calamités en temps de paix.

A la XIII^e Conférence, étant donnés leurs rapports étroits, on joignit les articles 4 et 6 de l'ordre du jour, concernant l'utilisation de la Croix-Rouge pour les victimes de la guerre maritime et la proposition du Dr Boland et, à la suite de la proposition de la Commission I,

la Conférence adopta à la séance du 25 octobre 1928, la résolution IV au texte suivant :

La XIII^e Conférence internationale de la Croix-Rouge, considérant la nécessité de soumettre à l'examen d'une commission d'experts les projets qui lui ont été présentés tendant à l'utilisation de la Croix-Rouge pour les secours aux victimes de la guerre maritime et à la création d'une flotille internationale de secours de la Croix-Rouge,

1) donne mandat au Comité international de la Croix-Rouge de prendre les mesures nécessaires pour que les Puissances maritimes les plus importantes aient un représentant dans la commission future d'experts et d'assurer à cette commission la collaboration de toutes les forces de la Croix-Rouge internationale ;

2) recommande aux Sociétés nationales de la Croix-Rouge, pour autant qu'elles sont intéressées aux questions dont il s'agit, de commencer, chacune pour son propre compte, l'étude du sujet et de faire, le cas échéant, à la commission future toute suggestion qu'elle jugerait utile.

En exécution de ce mandat, le Comité international de la Croix-Rouge a sondé un certain nombre de personnalités particulièrement compétentes, en commençant par l'amiral Amet, secrétaire général de l'Union des femmes de France qui avait été le rapporteur de la Commission I au sein de la XIII^e Conférence internationale et qui, en cette qualité, avait recommandé l'étude du projet Boland. L'amiral Amet ayant fait part au Comité international des démarches qu'il avait entreprises auprès de personnalités françaises qui étaient plutôt sceptiques quant aux possibilités de réalisation du projet Boland, le Comité international n'a pas cru pouvoir donner suite au mandat que lui avait conféré la XIII^e Conférence de prendre des mesures nécessaires pour réunir une commission d'experts avant la réunion de la XIV^e Conférence. De plus, le Comité international a été désireux d'attendre le résultat de la Conférence internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer qui s'est réunie à Londres, en avril 1929, ainsi que la Conférence diplomatique de Genève, en juillet 1929, qui a modifié la Convention de

Genève. En vue justement de la connexité des questions soulevées par les résolutions III/2 de la XII^e Conférence internationale et IV de la XIII^e Conférence, questions touchant à la fois la situation de la Croix-Rouge en temps de guerre et en temps de paix, le Comité international de la Croix-Rouge s'est décidé de considérer les situations à envisager et les solutions possibles dans un nouveau rapport qu'il a l'honneur de soumettre à l'examen de la XIV^e Conférence. Le Comité estime que si une commission d'étude devait se réunir à la suite du vœu de la XIII^e Conférence, il serait opportun de lui soumettre un programme aussi concis que possible.

* * *

Comme le relèvent les documents que nous venons de citer, la Croix-Rouge, en considérant son programme maritime, doit envisager la situation au double point de vue du temps de guerre et du temps de paix.

Pendant la guerre maritime, ce sont, en premier lieu, les blessés et les naufragés qui devront bénéficier d'une protection analogue à celle que la Convention de Genève accorde aux blessés de la guerre sur terre. Ce sont eux qui devront, en première ligne, être sauvés ou recueillis sur les navires hôpitaux ; en outre, l'article 17 de la Convention X de la Haye, de 1907, contient une stipulation concernant la recherche d'identité des décès survenus parmi les blessés et malades tombés au pouvoir de l'ennemi. Le sauvetage des naufragés et les recherches individuelles surtout ne pourraient manquer d'intéresser la Croix-Rouge et il est indispensable de prévoir la manière dont la Croix-Rouge pourrait se mettre — le cas échéant — au service des victimes de la guerre maritime.

La base de l'action de la Croix-Rouge, en cas de guerre maritime, est la Convention X de la Haye de 1907, concernant l'adaptation à la guerre maritime des principes de la Convention de Genève (1906). Entre autres, il sera donc de notre devoir d'examiner si la Convention

de la Haye aura besoin d'être modifiée en vue de son adaptation aux principes de la nouvelle Convention de Genève de 1929. Ces instruments (la Convention de Genève et la Convention X de la Haye) forment la base de l'activité secourable de la Croix-Rouge en faveur des victimes de la guerre maritime.

Quant aux moyens par lesquels s'effectuent les secours aux victimes d'un combat naval, la nécessité pour une marine moderne de posséder des navires hôpitaux, ne peut pas être mise en doute. Nous savons par les récits des intéressés que les « postes de blessés », même sur les navires où leur emplacement sous pont cuirassé les met à l'abri des projectiles ou des incendies qui ravagent les « hauts » ne suffisent pas. Les blessés n'y peuvent pas être secourus d'une manière efficace. Les médecins et les infirmiers en supportent malaisément la chaleur et la raréfaction de l'air. Il est donc nécessaire que ces postes soient évacués le plus tôt possible après la fin du combat sur des navires hôpitaux, spécialement aménagés pour recevoir des blessés et des malades. Nous savons également qu'une fois le combat terminé, il est nécessaire de faire explorer le théâtre des opérations par des navires spéciaux destinés à recueillir les hommes accrochés à des épaves ou se trouvant dans des embarcations appartenant à des navires coulés. De ce fait, nous concluons que les forces navales doivent, si possible, être accompagnées d'un convoi de navires-hôpitaux, en nombre proportionné à leur importance.

Dans le document n° 25 (coopération des Croix-Rouges avec les Services de santé des marines de guerre) soumis à la XII^e Conférence internationale de la Croix-Rouge, par le Comité international, il est question des arrangements qui ont été pris par les marines de guerre des Etats les plus importants pour les soins à donner aux malades et aux blessés. Il est dit dans ce document, qu'en temps de paix il est impossible d'entretenir une grande escadre de ces navires-hôpitaux, à cause de la lourde charge financière qu'elle entraîne. En outre, il est facile

de mobiliser des paquebots en temps de guerre et de les transformer dans l'espace de quelques jours, en bateaux hôpitaux. La marine britannique ne maintient, en temps de paix, qu'un seul navire-hôpital en service permanent comme unité de la flotte. Dans les marines française, italienne et japonaise, il n'existe pas de navire-hôpital en tant qu'unité de la flotte. Cependant, tous les arrangements sont pris pour pouvoir, dans le plus bref délai, transformer des bateaux de commerce en navires-hôpitaux, avec un personnel fourni par la Croix-Rouge nationale. Ainsi, pendant la dernière campagne au Maroc, le Gouvernement français a transformé en huit jours un bateau de commerce en navire-hôpital, pour le rapatriement de blessés et de malades. Relevons encore qu'en Norvège, l'Etat a fait don du croiseur *Viking* à la Croix-Rouge norvégienne qui l'a fait transformer en bateau-hôpital aménagé d'une manière moderne, pour porter des secours aux pêcheurs du nord de la Norvège et pouvant recevoir 50 malades. Aux Etats-Unis, la marine maintient un navire-hôpital en service permanent et un autre prêt pour le service. Nous trouvons une liste des pays possédant des transports-hôpitaux ou garde-pêches aménagés, faisant partie de la flotte nationale, à la fin du document 1 B du Secrétariat de la Ligue des Sociétés de la Croix-Rouge soumis à la XIII^e Conférence, à propos du projet Boland.

Quant au personnel de secours : infirmiers, etc., leur instruction en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis est réglée par l'Etat. Et grâce à l'action de sociétés privées, il est possible de disposer d'une large réserve d'auxiliaires. D'autres pays, ne disposant que de réserves plus restreintes, dépendent en grande partie du personnel que les Sociétés nationales de la Croix-Rouge peuvent mettre à leur disposition en cas d'urgence. Seulement la Grande-Bretagne et les Etats-Unis ont, dans leurs hôpitaux de la marine et sur leurs vaisseaux, des infirmières dont l'instruction a eu lieu en coopération directe avec les services sanitaires de la marine. (Cf. à ce sujet aussi le

document n° 7 A soumis à la XIII^e Conférence internationale par la Croix-Rouge néerlandaise).

Nous sommes obligés de considérer aussi la situation de la Croix-Rouge en vue des secours en temps de paix étroitement liée au problème de sauvetage au cours de la guerre maritime, comme nous le verrons dans la suite. En temps de paix, le problème de secours se présente sous trois aspects :

1. Il s'agit de secours médicaux dans les ports, en haute mer et sur certaines côtes relativement lointaines, habituellement fréquentées par des pêcheurs, par exemple les bancs de Terre-Neuve.

Le Comité international n'a pas la prétention de s'occuper de ces questions de secours médicaux qui sont plutôt du ressort de la Ligue des Sociétés de la Croix-Rouge et dont il ne fait mention qu'en raison de leur connexité avec l'action de la Croix-Rouge sur mer en général. La II^e Conférence sur l'hygiène et le bien-être dans la marine marchande, réunie à Genève en octobre 1929 sous les auspices de la Ligue, a adopté au sujet des secours médicaux dans les ports et en haute mer, une série de résolutions qui ne peuvent manquer d'intéresser au plus haut point la Croix-Rouge. Des organisations privées, en divers pays, ont pour but d'apporter des secours médicaux à des pêcheurs qui souvent pendant plusieurs mois sont privés de toute communication avec le reste du monde. Elles recueillent à bord de leurs bateaux-ambulants ceux qui sont tombés malades et qui doivent être rapatriés. C'est ce que fait, par exemple, le bateau *Viking* de la Croix-Rouge norvégienne, que nous avons déjà mentionné plus haut et la *Jeanne d'Arc* de la « Société des Œuvres de Mer » qui accompagne chaque année la flotte des voiliers français se rendant à Terre-Neuve.

De plus, la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine signée à Londres le 31 mai 1929 par les représentants de 18 pays maritimes les plus impor-

tants, stipule le port d'appareils radiotélégraphiques par tous les navires à passagers et par tous les navires de charge de 1600 tonneaux de jauge brut et au-dessus, ce qui facilitera les appels de secours en cas d'urgence, accidents, épidémies, etc.

2. En ce qui concerne le sauvetage de naufragés, il faudrait distinguer entre le sauvetage côtier et le sauvetage en haute mer proprement dite. Le sauvetage côtier est admirablement organisé dans la plupart des pays maritimes. Rappelons à ce sujet l'existence de Sociétés déjà anciennes et disposant de ressources considérables comme la *Royal National Life-boat Institution*, la Société centrale de sauvetage des naufragés et de sociétés analogues dans divers autres pays. (Cf. la Conférence internationale des services de sauvetage des naufragés, tenue à Paris les 26 et 27 juin 1928.) Au-delà d'une cinquantaine de milles de la côte, le service de sauvetage ne peut être assuré que par des navires en cours de voyage répondant à l'appel S. O. S. d'un navire également en cours de route. C'est pour cette raison que la Conférence internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, qui se réunit la dernière fois à Londres en 1929, a énoncé que tout capitaine de navire qui reçoit un appel de secours lancé par un navire en détresse est tenu de se porter au secours de celui-ci. Comme nous l'avons déjà dit, cette même Convention, chapitre IV, oblige les bateaux d'une certaine grandeur ou ayant plus de 12 passagers à bord, de porter certains engins de sauvetage, des appareils de radiotélégraphie, etc.

Le chapitre V concerne l'emploi de signaux d'alarme, de détresse et d'urgence, qui sont les mêmes pour les navires de tous les pays signataires. Entre autres, il est stipulé qu'il sera fait usage du signal urgent (x x x) prévu par la Convention radiotélégraphique internationale de Washington de 1927, (Cf. *International Convention for the Safety of Life at Sea*, 1929).

En dehors des secours médicaux et du sauvetage proprement dit, le rapport de la Ligue des Sociétés de la

Croix-Rouge à la XIII^e Conférence (document 1 B) fait mention d'autres occasions qui rendent extrêmement désirable et utile le transport des secours par mer. Ainsi en cas de catastrophe sismique, souvent accompagnée par la destruction et la désorganisation des chemins de fer, il est souvent nécessaire d'apporter des secours par la voie maritime. Ceci permet aux navires transportant des secours de recueillir, le cas échéant, des malades et des blessés et de les transporter en lieu sûr.

C'est de ces secours en cas de calamités que s'occupe la Convention du 12 juillet 1927 qui créa l'Union internationale de secours comportant, selon l'idée du sénateur Ciruolo, une organisation internationale de secours immédiats aux populations frappées de calamités imprévues. Comme le dit le rapport déjà mentionné de la Ligue, l'intervention de navires en cas de calamités est donc souvent une nécessité. Beaucoup de Sociétés nationales de la Croix-Rouge des pays maritimes ont souvent envisagé les avantages que présentaient pour elles des navires appropriés à ce genre de secours. La Croix-Rouge norvégienne a même pu réaliser ce désir comme nous l'avons dit plus haut. Il est probable que d'autres sociétés de la Croix-Rouge seraient désireuses de suivre l'exemple de la Croix-Rouge norvégienne si leurs moyens le leur permettaient. Non seulement le prix de revient d'un tel navire, mais aussi les frais d'entretien sont considérables. Il serait assez naturel que les différentes Sociétés de la Croix-Rouge puissent se concerter sur un programme en commun concernant l'équipement de navires-hôpitaux internationaux appartenant à la Croix-Rouge. C'est sous cet aspect que se présente le projet Boland qui a été l'objet d'un rapport à la XIII^e Conférence et que cette Conférence a soumis à l'examen du Comité international.

Le projet Boland

Comme nous l'avons dit, il est nécessaire d'évacuer les malades et les blessés d'un combat maritime à bord d'un navire-hôpital aussitôt que possible. Ces bateaux-hôpitaux, consacrés particulièrement au transport et au traitement des malades et blessés sous la protection de l'emblème de la Croix-Rouge, sont considérés, au point de vue du droit international, comme immunisés et exempts des actes d'hostilités, en vertu de la Convention X de la Haye de 1907. Des événements malheureux au cours de la grande guerre où des bateaux-hôpitaux ont néanmoins été exposés à des attaques du côté des belligérants ont amené le Comité international de la Croix-Rouge à reprendre le projet formulé par le Dr G. W. Boland, en 1913, comportant la création d'une flottille de la Croix-Rouge. Ce projet fut présenté à la XIII^e Conférence par la Croix-Rouge néerlandaise. (Cf. doc. n^o 25, à la XII^e Conférence internationale et document n^o 1 à la XIII^e Conférence). L'idée initiale de l'auteur était de constituer une flottille battant pavillon de la Croix-Rouge, constituant une réserve générale et un service permanent de secours toujours prêt à se porter à l'endroit où on en aurait besoin. Le Dr Boland, proposa l'équipement d'au moins trois unités réparties sur trois points géographiques éloignés, chaque unité ayant sa propre zone d'action bien définie. La flotte de la Croix-Rouge, une fois organisée, aurait un caractère international et serait contrôlée par le Comité international de la Croix-Rouge. Les vaisseaux seraient outillés pour le traitement d'un grand nombre de malades et de blessés et serviraient en même temps de magasins flottants pour un grand nombre d'ambulances, avec tous leurs accessoires, montés d'après un type uniforme. Les vaisseaux devraient être munis de la télégraphie sans fil, d'engins de sauvetage et de tous les appareils de transport requis pour les secours. Le Dr Boland insistait sur la nécessité d'avoir au moins trois vaisseaux en vue spécialement de la guerre. Chacun des belligérants pourrait exiger un

navire, le troisième servant de réserve pour les autres catastrophes et calamités qui pourraient se produire entre temps. L'équipage devrait être international et composé de préférence d'hommes de toutes les nations participantes. Il en serait de même du personnel des ambulances formé d'un noyau permanent qui, en cas de nécessité, serait complété aussitôt par des volontaires de toutes les nations et organisé alors de façon à tenir compte des différences de race et de religion. La mobilisation devrait être facile et rapide, grâce au matériel disponible et au concours de la télégraphie sans fil.

Après une bataille sur mer, les vaisseaux se porteraient au secours des naufragés et prendraient à bord les blessés qui se trouveraient sur les vaisseaux de guerre, pour les transporter en grande vitesse vers les hôpitaux de base.

En temps de paix, ces navires-hôpitaux pourraient être maintenus à différentes bases avec un équipage réduit. Ils serviraient avec les flottes de pêche et resteraient utilisables en cas de désastre. Une fois par an au moins, l'équipage de chacun de ces navires-hôpitaux devrait être complété et le navire envoyé pour accompagner la flotte d'une des Puissances participantes pendant les manœuvres. De cette manière, espérait-on, le personnel s'accoutumerait aux conditions de la vie sur mer.

C'est ainsi qu'on peut résumer brièvement les points principaux du projet Boland comme cela a été fait dans les documents cités plus haut.

Ce projet du Dr Boland comportant la création d'une flottille de la Croix-Rouge placée sous l'autorité d'un organisme essentiellement neutre et en dehors des préoccupations politiques doit être considéré en principe comme la solution idéale du problème. Non seulement il fait droit à ce qu'on peut exiger de la Croix-Rouge en cas de guerre, mais en même temps il constituerait une réserve pour l'activité de la Croix-Rouge en temps de paix. De ce fait, il est bien naturel que la XIII^e Conférence l'ait pris en considération et ait donné mandat au Comité inter-

national de considérer la création d'une flottille internationale de secours de la Croix-Rouge.

Fidèle au mandat qui lui a été conféré, le Comité international, comme nous l'avons rappelé, s'est mis en rapport avec des personnalités compétentes, surtout avec l'amiral Amet qui avait soutenu le projet Boland lors de la XIII^e Conférence, en vue de le soumettre à l'examen d'une Commission d'experts. Le résultat de nos investigations nous a cependant amenés à considérer avant tout les difficultés pratiques auxquelles se heurte ce projet généreux. Ces difficultés sont même tellement nombreuses que nous ne pouvons nous défendre de les considérer de plus près.

1. *Difficultés juridiques*

Il est un principe de la Convention de Genève de rattacher toute organisation privée de secours aux militaires à une armée nationale. Ainsi les services de secours sur mer doivent appartenir à la nationalité de la force navale qu'ils doivent assister. Il faut, en effet, que les commandants, les officiers, les équipages mêmes de ces navires-hôpitaux, soient familiarisés avec la navigation en escadre et avec le chef de la force navale à laquelle ils sont attachés, afin de pouvoir interpréter et exécuter ses ordres, résultant d'un signal qui peut être d'une extrême concision, surtout si le combat est inopiné, et d'une exécution délicate, ou dans le cas où le navire a pu être éloigné de la force navale qu'il est censé secourir. Donc il est nécessaire de soumettre ces navires de secours à un pavillon national quelconque.

Un pavillon national est nécessaire aussi pour régler les statuts de ces bateaux et de leur équipage. C'est le pavillon national d'un bateau qui, en dehors des eaux territoriales, règle le droit civil de l'équipage, le droit pénal, qui le cas échéant, lui sera appliqué, etc. Si on admet la possibilité de la création d'une flottille internationale de la Croix-Rouge on se trouvera dans l'obligation d'adopter un code civil, un code pénal, etc., auxquels

seront soumis l'équipage et le personnel à bord des navires. Or, il est extrêmement douteux que deux codes pareils puissent subsister sans juridiction territoriale proprement dite.

2. *Difficultés financières*

Il faut aussi considérer les frais de la création et de l'entretien de trois bateaux comme le propose le D^r Boland, les frais d'achat et d'équipement d'un seul bateau sont tellement considérables qu'il faut se demander si les Sociétés nationales de la Croix-Rouge peuvent les envisager dans leur budget.

Il est évident que les frais dépendent de l'importance des bateaux affrétés. Même à supposer que les Sociétés nationales aient reçu à titre gracieux des navires-hôpitaux, l'entretien de ces navires et de leur équipage constituerait une charge considérable, que beaucoup de Sociétés ne seraient peut-être pas en mesure d'envisager. Les renseignements que nous avons cherché à obtenir concernant ces frais ont indiqué des sommes extraordinairement divergentes. Les dépenses minima annuelles s'élèveraient sans doute à plusieurs centaines de mille francs or.

3. *Difficultés pratiques*

On pourrait éventuellement conseiller aux Sociétés nationales d'envisager des sacrifices financiers, même lourds, si l'on était persuadé qu'une flottille telle que l'a proposée le D^r Boland, servirait efficacement à réaliser son but. Comme nous l'avons dit, il est nécessaire que les équipages soient entraînés avec la marine de guerre qu'ils sont censés secourir. Ceci est tout à fait exclu dans le cas d'une flottille internationale, puisqu'on ne pourra jamais prévoir quelle marine aura le cas échéant besoin de secours. Aussi le projet Boland, tout en stipulant que l'équipage et le personnel sanitaire seraient internationaux, ne considère pas la question de la langue.

Or, il est évident que les ordres doivent être donnés dans *une* langue et non pas dans plusieurs. Le document n° 7 A (préparé pour la XIII^e Conférence par la Croix-Rouge néerlandaise) semble croire que la langue au moins du personnel sanitaire pourrait être éventuellement l'espéranto. Il ne nous appartient pas d'apprécier cette possibilité. Nous croyons cependant que la question de la langue constitue une difficulté très sérieuse en vue de la réalisation d'un projet comme celui du Dr Boland.

Il y a encore une autre objection d'ordre pratique qui a été relevée par toutes les autorités que nous avons consultées, c'est qu'il faut craindre la démoralisation de l'équipage désœuvré pendant plusieurs mois par an, étant donné que ces bateaux stationneront la plupart du temps dans des ports. Or, comme nous le savons, c'est surtout dans les ports que les marins se démoralisent quand ils n'y ruinent pas leur santé.

En raison de ces difficultés d'ordre juridique, financier et pratique, le Comité international trouve qu'il vaudrait mieux examiner, si le but du projet Boland ne pouvait pas être atteint d'une autre manière. Il préfère donc chercher des solutions qui, sans comporter la création d'une flottille spéciale de la Croix-Rouge, permettraient de réaliser, dans la mesure du possible, l'intention si excellente et si noble du Dr Boland. C'est dans cette idée que le Comité international se permet de soumettre à l'examen de la Conférence internationale d'autres solutions éventuelles.

* * *

*Solutions ne comportant pas la création d'une flottille
spéciale de la Croix-Rouge*

A considérer les difficultés juridiques, financières et pratiques que présente le projet Bolland, le Comité international de la Croix-Rouge a examiné, d'accord avec quelques éminents spécialistes, d'autres solutions tendant au même but, solutions ne comportant pas la création d'une flottille internationale :

1) Selon notre opinion, il faudrait avant tout étudier la possibilité d'arrangements entre les Sociétés nationales et leurs gouvernements respectifs, concernant l'acquisition, l'équipement, etc., de navires-hôpitaux susceptibles de servir en temps de paix comme en temps de guerre. Nous avons déjà cité à ce sujet l'exemple de la Croix-Rouge norvégienne à laquelle son gouvernement a fait don d'un navire que cette Société a transformé en navire-hôpital. On pourrait, croyons-nous, suggérer aux Sociétés nationales, partout où le besoin s'en fait sentir, d'entrer en relations avec leurs gouvernements, en vue de se faire céder des unités de la marine nationale, au moment de leur désarmement. De cette façon, les Sociétés nationales pourraient peut-être obtenir des navires sans faire de dépenses trop considérables, l'Etat ayant un intérêt manifeste à ce que des Sociétés reconnues partagent ses responsabilités, surtout en temps de paix. En temps de guerre, les navires-hôpitaux de la Croix-Rouge aideront la marine nationale, bénéficiant des stipulations de la Convention X de la Haye. Ceci permettrait aussi, comme l'a proposé la Ligue des Sociétés de la Croix-Rouge, d'employer, en cas d'urgence, le personnel de la Croix-Rouge sur les navires-hôpitaux équipés par les gouvernements. Nous estimons que la future commission d'experts devra examiner la possibilité d'accords de ce genre entre les Sociétés nationales de la Croix-Rouge et leurs gouvernements.

2) Nous proposerons aussi à cette même commission d'examiner les possibilités pour les Sociétés nationales de

la Croix-Rouge d'équiper en cas d'urgence une série de chaloupes de grande vitesse et de bateaux automobiles destinés à secourir les victimes de la guerre maritime dans des cas où les engagements navals ont eu lieu à des endroits pas trop éloignés de la côte, dans des embouchures de fleuves, etc. Ceci nous amènera à considérer la nécessité de certaines modifications à apporter à la Convention X de la Haye sur lesquelles nous nous permettrons de revenir dans la suite.

3) Il est urgent que la commission future examine aussi les possibilités d'arrangement entre les Sociétés nationales de la Croix-Rouge et les organisations existantes de sauvetage et de secours. Il n'est pas très probable que ces organisations, souvent très anciennes et très riches, soient disposées à se subordonner en temps de paix à la Croix-Rouge. Tout de même, nous croyons qu'elles pourraient être amenées à un arrangement en vue de la protection de leur œuvre humanitaire aussi en temps de guerre. Dans ce cas, il faudrait examiner si et dans quelle mesure on pourrait couvrir leur activité du signe de la Croix-Rouge.

4) Nous croyons qu'il faudrait aussi examiner l'utilité d'accords entre différentes Sociétés nationales de la Croix-Rouge et peut-être d'autres organisations encore en vue du secours commun aux pêcheurs sur certaines côtes, par exemple sur les côtes de Terre Neuve, d'Islande, etc., fréquentées pendant une grande partie de l'année par des bateaux de pêche de plusieurs nations. Rappelons à ce sujet que la Croix-Rouge d'Islande étudie en ce moment l'établissement le long de ses côtes de huttes de secours pour les marins naufragés. Ce serait une œuvre intéressante de collaboration internationale et charitable dans le domaine de la Croix-Rouge.

5) La Ligue des Sociétés de la Croix-Rouge ainsi que le Comité international de la Croix-Rouge ont déjà examiné la possibilité d'une entente entre les Sociétés nationales de la Croix-Rouge et les services de santé des marines des

différents pays, ayant pour but l'entraînement systématique en temps de paix d'un nombre suffisant d'infirmiers et d'infirmières qui pourraient être mobilisés immédiatement en cas de guerre, comme réserves auxiliaires et qui seraient affectés au service de la marine soit sur mer, soit sur terre. Le système d'entraînement adopté devrait être identique dans ses grandes lignes dans tous les pays. La Commission d'experts devrait examiner la possibilité d'une entente de ce genre.

6) Bien que le Comité international se rende fort bien compte des difficultés qu'il y a à modifier les Conventions internationales existantes, concernant la guerre maritime — en raison surtout de l'attitude actuelle des juristes internationalistes à l'égard du droit de guerre — il trouve néanmoins qu'il faudrait étudier si certains articles de la Convention X de la Haye de 1907 correspondent encore aux besoins actuels. Nous pensons surtout aux dispositions des articles 2 et 3 prescrivant que les bâtiments hospitaliers, équipés en totalité ou en partie aux frais des particuliers ou des Sociétés de secours officiellement reconnues, soient exempts de capture, seulement si l'Etat belligérant qu'ils sont censés secourir leur a donné une commission officielle et en a notifié les noms à la Puissance adverse, à l'ouverture ou au cours des hostilités, en tout cas avant toute mise en usage. Or, il sera difficile d'obtenir que toutes les chaloupes, les bateaux automobiles, etc. — que les Sociétés nationales de la Croix-Rouge pourraient mobiliser en temps de guerre — satisfassent aux exigences d'identité prescrites par les articles 2 et 3 de la Convention X, surtout s'il s'agit de bateaux appartenant à des Sociétés neutres. Nous sommes d'avis que cette question devrait être ou soumise à la commission d'experts ou qu'elle devrait faire l'objet d'une résolution spéciale de la Conférence internationale.

* * *

Ayant résumé quelques solutions possibles en vue de l'extension de l'activité de la Croix-Rouge sur mer, le Comité international, s'appuyant sur les vœux des deux Conférences internationales précédentes, reste à la disposition des Sociétés nationales pour nommer une commission d'experts de pays différents qui délibérera sur la base du programme que nous avons l'honneur de vous soumettre ici.

L'examen des solutions proposées par nous ci-dessus, par une commission composée de spécialistes éminemment qualifiés, ne manquera pas — croyons-nous — d'aboutir à un résultat utile.