

OPINION DISSIDENTE DE M. MORENO QUINTANA

Je regrette vivement de ne pas rallier dans cette affaire, ni la conclusion ni le raisonnement qui l'appuie, de la majorité de mes Collègues de la Cour. Et cela pour les motifs que j'exprime synthétiquement par la suite.

Telle qu'elle a été posée à la Cour, la demande d'avis consultatif relève essentiellement de l'application d'un texte légal; dans l'espèce, l'interprétation donnée par l'Assemblée de l'IMCO qui fit l'élection des membres de son Comité de la Sécurité maritime, au paragraphe *a)* de l'article 28 de sa Convention de création. Cette disposition énonce, pour l'élection des quatorze membres dudit Comité de la Sécurité maritime, une norme d'application générale et deux normes d'application particulière. La norme générale est une norme de base qui qualifie tout le système: celle selon laquelle lesdits membres seront élus « parmi les membres, gouvernements des pays qui ont un intérêt important dans les questions de sécurité maritime ». Les normes d'application particulière visent, l'une l'élection au moins de huit membres qui « doivent être ceux qui possèdent les flottes de commerce les plus importantes », l'autre celle des six autres membres. Il résulte clairement que la norme de base, qui est la norme principale, joue en toutes circonstances, qu'il s'agisse de l'élection des huit membres possédant les flottes de commerce les plus importantes, ou des six autres membres. Tous sont élus en fonction de la contribution qu'ils peuvent offrir à la sécurité maritime. La norme d'application particulière qui se réfère aux pays possédant les flottes de commerce les plus importantes est logiquement conditionnée à l'observance de la norme principale. Celle-ci est inséparable du contexte en entier dudit article 28, paragraphe *a)*, de la Convention.

L'Assemblée de l'IMCO a été douée par ladite Convention des pouvoirs nécessaires pour procéder à l'élection de tous les membres de son Comité de la Sécurité maritime. Elle en constitue son corps électoral. Sa tâche ne se borne pas à faire une simple constatation de quels sont les pays qui possèdent les flottes de commerce les plus importantes pour élire les huit premiers membres. Elle doit les qualifier. Une interprétation contraire à ce point de vue donnerait aux chiffres de tonnage de jauge brute des navires, selon les tableaux périodiques du *Lloyd's Register of Shipping*, une fonction déterminante que la Convention ne leur a pas attribuée. Si telle avait été l'intention des rédacteurs de la Convention, ils n'auraient pas assuré pour remplir cette tâche le procédé d'une élection, sinon celui d'une nomination *ex officio*. Un pouvoir d'élection est incompatible avec une obligation impérative de désigner tel ou tel pays. L'Assemblée a, par conséquent, un degré d'appréciation suffisant

pour établir selon son critère quels sont les pays qui, ayant un intérêt important dans les questions de sécurité maritime, sont ceux qui possèdent les flottes de commerce les plus importantes. Constituée comme elle l'est par des représentants de pays qui sont directement intéressés dans la navigation maritime, elle était à même d'apprécier lesquels étaient les mieux qualifiés du point de vue technique pour assurer la tâche de la sécurité en mer.

Il faut donner en conséquence, au membre de phrase qui a trait aux pays « qui possèdent les flottes de commerce les plus importantes », une signification réelle touchant la navigation commerciale maritime internationale. Cette expression ne se réfère pas nécessairement aux chiffres des tableaux statistiques d'une organisation internationale privée qui indiquent le tonnage de jauge brute des différents pays. Aucune clause de la Convention ne le dit. Ces tableaux n'ont pas pour but d'établir l'importance des flottes de commerce des différents pays, sinon l'enregistrement du tonnage de jauge brute des navires qui battent leur pavillon. Une chose est l'enregistrement de navires fait par une autorité administrative; la possession d'une flotte marchande en est une autre. Elle traduit une réalité économique internationale que seul un lien substantiel d'attachement du propriétaire d'un navire au pavillon qu'il porte peut établir d'une manière satisfaisante. Telle a été la doctrine exprimée par l'article 5 de la Convention sur la haute mer signée à Genève le 29 avril 1958 à l'unanimité des quatre-vingt-six États représentés à la Conférence qui l'élabora. Cette disposition, par laquelle le droit international crée une obligation à la charge du droit national, constitue aujourd'hui l'*opinio juris gentium* en la matière.

Une marine marchande n'est pas une création artificielle. Elle est un fait qui obéit à des besoins inéluctables d'une économie nationale. C'est elle qui règle, en fonction de l'activité économique d'un pays, le montant du mouvement normal de ses échanges internationaux. Elle ne saurait être destinée à d'autres fins, sauf quand un développement considérable de cette activité la conduit, comme dans le cas de pays d'une économie surdéveloppée, à la réalisation des industries de services. Le pavillon — symbole suprême de la souveraineté que le droit international autorise les navires à porter — doit représenter le degré d'indépendance économique d'un pays et non pas l'intérêt de tierces personnes ou sociétés. Ceci est une conséquence qui découle de la structure même de l'économie mondiale dont la navigation de commerce est l'un des principaux soutiens.

En vertu de tous ces motifs que l'Assemblée de l'IMCO eût plein droit et loisir d'apprécier, je considère que le Comité de la Sécurité maritime de l'Organisation, élu le 15 janvier 1959, a été établi conformément à la Convention qui le créa.

(Signé) Lucio M. MORENO QUINTANA.