

DECLARATION OF JUDGE TARASSOV

I have voted for the present Order, albeit not without some hesitation. As it seems to me, the continuation of the construction work on the East Channel Bridge over the Great Belt even now constitutes a serious threat to the continued, unimpeded passage of international shipping through this international strait. The present bridge project has been conceived in such a way that not only after its final realization, but even during the construction process, it would impose serious physical limitations upon the possibilities and scope of navigation for Finland as well as upon the whole international community and, in particular, the Baltic States.

This is my preoccupation and my concerns are strengthened by the fact that the East Channel Bridge is only a part of a bigger road and rail communication link over the Great Belt and that, given this situation, the implementation of other parts of the whole project would inevitably make it more difficult to correct the present plan of the East Channel Bridge if the Court were to find in favour of Finland on the merits.

At the same time I fully subscribe to the recognition, reflected in the present Order of the Court, of the indisputable right of Finland to passage through the Great Belt and also accept the possibility that the Court may, if circumstances so require, indicate provisional measures for the protection of this right and its disputed application to certain drill ships and oil rigs.

I see the main significance of the present Order in the Court's resolute intention to prevent a situation from arising in which, *pendente lite*, both the Parties to the case, the Court itself, and also all States interested in free and unimpeded maritime navigation through the Great Belt (which by virtue of conventional and customary international law, has the status of an international strait), might be confronted with a *fait accompli*, which could be brought about in the event of an accelerated continuation by Denmark of its present construction plans for the bridge, without any modification. That intention of the Court, as I understand it, is expressed very distinctly in the following provisions of the present Order:

(1) The Court has established in paragraph 24 of the Order that, as stated by Denmark, the planned schedule for the construction of the East Channel Bridge is such that "no physical hindrance for the passage through the Great Belt will occur before the end of 1994", which means that the status quo of passage through the Great Belt will not be changed prior to the decision of the Court on the merits of the case.

(2) In paragraph 26 of the Order the Court has recognized that:

DÉCLARATION DE M. TARASSOV

[Traduction]

J'ai voté pour la présente ordonnance, mais non sans hésitation.

Il me semble que la poursuite des travaux de construction du pont sur le chenal Est du Grand-Belt fait peser dès maintenant une menace grave sur le maintien de l'absence d'entrave au passage de la navigation internationale par ce détroit international. Le projet actuel de pont a été conçu de telle manière qu'il créerait, non seulement une fois mené à son terme, mais dès le stade des travaux de construction, un obstacle matériel grave aux possibilités et à l'étendue de la navigation, pour la Finlande ainsi que pour la communauté internationale tout entière, en particulier les Etats de la Baltique.

Telle est ma préoccupation, et mes craintes sont d'autant plus grandes que le pont sur le chenal Est n'est qu'un élément d'une liaison routière et ferroviaire plus importante au-dessus du Grand-Belt et qu'à ce titre la mise en œuvre d'autres parties du projet d'ensemble ne manquerait pas de rendre plus difficile toute modification du projet actuel de pont sur le chenal Est si la Cour statuait en faveur de la Finlande au fond.

Parallèlement, je m'associe entièrement à la reconnaissance du droit incontestable de la Finlande au passage par le Grand-Belt, qu'exprime la présente ordonnance de la Cour, et j'accepte aussi la possibilité, si les circonstances l'exigent, que la Cour indique des mesures conservatoires pour protéger ce droit et son application contestée à certains navires de forage et plates-formes pétrolières.

Je vois la principale signification de la présente ordonnance dans la ferme intention de la Cour d'éviter une situation où, *pendente lite*, les deux Parties à l'affaire, la Cour elle-même et également tous les Etats ayant un intérêt à la navigation maritime libre et sans entrave dans le Grand-Belt (qui en vertu du droit international coutumier et conventionnel a le statut de détroit international) risqueraient d'être placés devant un fait accompli, ce qui pourrait être le cas si le Danemark accélérât la réalisation de ses projets actuels, non modifiés, de construction du pont. Cette intention de la Cour, telle que je la comprends, est exprimée très clairement dans les passages ci-après de la présente ordonnance :

1) La Cour a établi au paragraphe 24 de l'ordonnance que, comme l'avait déclaré le Danemark, selon le déroulement prévu des travaux de construction du pont sur le chenal Est, « il n'y aura pas d'obstacle matériel au passage par le Grand-Belt avant la fin de l'année 1994 », ce qui signifie que le *statu quo* concernant le passage par le Grand-Belt ne sera pas modifié avant la décision de la Cour sur le fond de l'affaire.

2) Au paragraphe 26 de l'ordonnance, la Cour a reconnu que :

“if construction works on the East Channel Bridge which would obstruct the right of passage claimed were expected to be carried out prior to the decision of the Court on the merits in the present proceedings, this might justify the indication of provisional measures”.

In this provision of the present Order I see not only a possibility that Finland may, in accordance with Article 75, paragraph 3, of the Rules of Court, renew its request for provisional measures “based on new facts”, but also some indication that the Court, in accordance with Article 75, paragraph 1, may examine *proprio motu* whether the further construction of the bridge based on the plans in their present form will require special measures of protection of the disputed rights of Finland.

(3) While, in paragraphs 33 and 34 of the Order, the Court cautions both Parties equally about the need to take into consideration, in any further actions related to the present dispute, the final judgment of the Court (whatever it may be), paragraphs 31 and 32 of the Order emphasize very strongly that no action should be taken *pendente lite* to change the status quo in respect of passage through the Great Belt.

If it were to be established that the construction works involve an infringement of the legal right, the Court does not exclude the possibility of a judicial finding that such works “must not be continued” or even “must be modified or dismantled”.

(4) The last factor aimed at securing the respective rights of the Parties until the decision on the merits is the intention of the Court reflected in paragraph 36 of the Order to ensure, with the co-operation of the Parties, that that decision be reached with all possible expedition.

All these provisions of the Order permitted me, together with all the other Judges, to arrive at the final conclusion that, at present, the circumstances are not such as to require from the Court the immediate indication of special provisional measures.

I have also had some difficulties with those provisions of the Order which deal with the possibility of negotiations between the Parties, pending a decision of the Court on the merits. It seems to me that the position of the Court relating to such negotiations, which in the wording of the Order are “welcomed”, might, in accordance with the previous practice of the Permanent Court of International Justice and also with its own practice, be more straightforward and somewhat stronger. The Court could promote the positive outcome of negotiations if it were to indicate that the aim of such negotiations is to search for the best technical possibilities which may fully guarantee that

“the erection of the bridge section crossing the Eastern Channel will, in conformity with international law, allow for the maintenance of free passage for international shipping between the Kattegat and the Baltic Sea as in the past” (Danish Circular Note of 30 June 1987, reproduced as Annex 2 to the Application by Finland and in Written

« s'il était prévu d'exécuter, avant la décision de la Cour sur le fond dans la présente instance, des travaux de construction du pont sur le chenal Est susceptibles de faire obstruction à l'exercice du droit de passage revendiqué, l'indication de mesures conservatoires pourrait se justifier ».

Cette clause de la présente ordonnance me semble non seulement donner à la Finlande, conformément à l'article 75, paragraphe 3, du Règlement de la Cour, la possibilité de présenter une nouvelle demande en indication de mesures conservatoires « fondée sur des faits nouveaux », mais également signaler que la Cour, conformément à l'article 75, paragraphe 1, peut examiner d'office si les travaux ultérieurs de construction du pont, basés sur les plans actuels, appellent des mesures particulières de protection des droits contestés de la Finlande.

3) Si, aux paragraphes 33 et 34 de l'ordonnance, la Cour met les deux Parties également en garde quant à la nécessité de tenir compte de l'arrêt définitif de la Cour (quel qu'il soit) dans leurs actions futures éventuelles liées au présent litige, les paragraphes 31 et 32 de l'ordonnance soulignent très fermement qu'aucune mesure ne doit être prise *pendente lite* qui modifie le *statu quo* concernant le passage par le Grand-Belt.

S'il devait être établi que les travaux de construction comportent une atteinte au droit en cause, la Cour n'exclut pas la possibilité d'une décision judiciaire ordonnant « de cesser les travaux » ou même « de modifier ou démanteler les ouvrages ».

4) Le dernier élément qui vise à protéger les droits respectifs des Parties jusqu'à la décision au fond est l'intention de la Cour, énoncée au paragraphe 36 de l'ordonnance, de veiller, avec la coopération des Parties, à parvenir à cette décision dans les meilleurs délais.

Toutes ces dispositions de l'ordonnance m'ont permis d'arriver, avec tous les autres juges, à la conclusion finale que, à l'heure actuelle, les circonstances ne sont pas de nature à exiger que la Cour indique des mesures conservatoires particulières dans l'immédiat.

J'ai aussi éprouvé certaines réticences à l'égard de la façon dont l'ordonnance traite de la possibilité de négociation entre les Parties en attendant une décision de la Cour sur le fond. Il me semble que la position de la Cour au sujet d'une telle négociation qui, dans les termes de l'ordonnance, « serait la bienvenue », aurait pu, conformément à la pratique antérieure de la Cour permanente de Justice internationale et à celle de la présente Cour elle-même, être plus directe et un peu plus ferme. La Cour pourrait contribuer à l'issue favorable des négociations si elle indiquait que de telles négociations ont pour objet de rechercher les meilleures possibilités techniques qui pourraient pleinement garantir que :

« le montage de la section du pont traversant le chenal Est permettra, conformément au droit international, de maintenir le libre passage de la navigation internationale entre le Cattégat et la mer Baltique comme dans le passé » (circulaire du Danemark, du 30 juin 1987, reproduite comme annexe 2 à la requête de la Finlande et dans les

Observations of Denmark on the Finnish request for provisional measures, Annex 8).

I am sure that it was in the power of the Court — albeit not as a special provisional measure — to recommend that the Parties, given the significance of the Great Belt for international shipping, should invite for such negotiations the experts of third countries, especially of those countries interested in free passage through this international strait, or should conduct such negotiations under the aegis of the International Maritime Organization.

(Signed) Nikolai K. TARASSOV.

observations écrites du Danemark sur la requête finlandaise en indication de mesures conservatoires, annexe 8).

Je suis sûr que la Cour avait le pouvoir — encore que ce n'eût pas été au titre de mesures conservatoires particulières — de recommander aux Parties, compte tenu de l'importance du Grand-Belt pour la navigation internationale, d'inviter à ces négociations les experts de pays tiers, particulièrement des pays ayant un intérêt au libre passage par ce détroit international, ou de conduire ces négociations sous l'égide de l'Organisation maritime internationale.

(Signé) Nikolai K. TARASSOV.
