

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 :

« 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 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.
