

INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE

APPLICATION
INSTITUTING PROCEEDINGS

filed in the Registry of the Court
on 17 May 1991

PASSAGE THROUGH THE GREAT BELT

(FINLAND v. DENMARK)

COUR INTERNATIONALE DE JUSTICE

REQUÊTE
INTRODUCTIVE D'INSTANCE

enregistrée au Greffe de la Cour
le 17 mai 1991

PASSAGE PAR LE GRAND-BELT

(FINLANDE c. DANEMARK)

APPLICATION OF THE REPUBLIC OF FINLAND

To the Registrar of the International Court of Justice,

I have the honour to submit to the International Court of Justice, in accordance with Article 40 (1) of its Statute, read in conjunction with Articles 38 and 40 of its Rules of Court, an Application instituting proceedings by Finland against Denmark in the following case :

SUBJECT OF THE DISPUTE

1. On 10 June 1987 the Danish Folketinget (Parliament) passed Act No. 380 on the construction of a fixed traffic connection for both road and rail traffic across the strait of the Great Belt (Ann. 1). According to a Circular Note of the Ministry of Foreign Affairs of Denmark to all Heads of Mission accredited to Denmark of 30 June 1987 that traffic connection would either be a "high-level bridge" or "tunnel" (Ann. 2). In a further Circular Note of 24 October 1989 it was stated that the intention was to construct a "high-level bridge" with clearance for passage of "65 metres above mean sea level" (Ann. 3).

2. The planned suspension bridge over the main channel of the Great Belt has no opening. Thus, it will permanently close the Baltic for deep draught vessels of over 65 metres' height. As a Baltic State with a coastline only on the Baltic, Finland is seriously affected by such a project. It will prevent the passage of oil rigs and drill ships through the Great Belt between the Baltic and the North Sea. Such drill ships and oil rigs have been constructed in Finland since 1972. Most of them have navigated to their exploration or production fields through the Great Belt. If the projected construction works are carried out as planned that will mean an end to Finnish commercial activity in the field of the production of craft used for these purposes. The prospects for the Finnish shipbuilding industry are adversely affected. The eventuality of regular ships of over 65 metres' height is no longer a remote possibility. Some of the cruisers recently produced in Finnish shipyards already reach a height of close to 60 metres.

3. Finnish concerns had been drawn to the attention of the Danish authorities even before information was made public that Denmark had given up its tunnel alternative. These concerns were made explicit in a letter from the Finnish Embassy in Copenhagen to the Danish Board of Navigation (Sjøfartsstyrelsen) of 18 July 1989 (Ann. 4). In a reply from the Danish Ministry of Foreign Affairs, dated 29 August 1989, it was affirmed that rigs and drill ships which might extend to 150 metres' height could not pass through the Great Belt once the planned bridge had been completed (Ann. 5). The contacts between Finnish and Danish authorities culminated in an exchange of letters in February 1991 between the Prime Minister of Finland, Mr. Harri Holkeri, of 6 February 1991 and the Prime Minister of Denmark, Mr. Poul Schlüter, of 20 February 1991 (Anns. 6-7).

REQUÊTE DE LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE

[Traduction]

A l'attention du Greffier de la Cour internationale de Justice,

J'ai l'honneur de présenter à la Cour internationale de Justice, conformément au paragraphe 1 de l'article 40 du Statut de la Cour et aux articles 38 et 40 du Règlement de la Cour, une requête par laquelle la Finlande introduit une instance contre le Danemark en l'affaire ci-après :

OBJET DU LITIGE

1. Le 10 juin 1987, le Folketinget (Parlement) danois a adopté la loi n° 380 relative à la construction d'une voie de communication fixe tant pour la circulation routière que pour le trafic ferroviaire en travers du détroit du Grand-Belt (annexe 1). Aux termes d'une circulaire du 30 juin 1987 adressée par le ministre danois des affaires étrangères à tous les chefs de mission accrédités au Danemark, cette voie de communication serait soit un « haut pont » soit un « tunnel » (annexe 2). Dans une circulaire ultérieure, datée du 24 octobre 1989, il était dit que l'on projetait de construire un pont d'une hauteur navigable de « 65 mètres au-dessus du niveau moyen de la mer » (annexe 3).

2. Le pont suspendu ainsi prévu au-dessus du principal chenal du Grand-Belt n'a pas d'ouverture. Il fermera donc en permanence la Baltique aux navires à fort tirant d'eau hauts de plus de 65 mètres. En tant qu'Etat balte n'ayant de littoral que sur la Baltique, la Finlande est gravement affectée par un tel projet. Celui-ci empêchera les plates-formes pétrolières et les navires de forage d'emprunter le Grand-Belt pour passer de la Baltique à la mer du Nord. Des navires de forage et des plates-formes pétrolières sont construits en Finlande depuis 1972. La plupart d'entre eux empruntent le Grand-Belt pour gagner les sites d'exploration ou de production où ils sont utilisés. Si les travaux projetés sont exécutés comme prévu, l'activité commerciale de la Finlande dans le domaine de la production de ce type de bâtiments prendra fin. L'avenir des chantiers navals finlandais est ainsi compromis. L'apparition de navires ordinaires de plus de 65 mètres de haut n'est plus une possibilité éloignée. Certains des navires océaniques construits récemment dans les chantiers finlandais atteignent déjà près de 60 mètres de haut.

3. Les préoccupations finlandaises ont été portées à l'attention des autorités danoises avant même qu'il ait été annoncé que le Danemark avait renoncé à opter pour un tunnel. Elles ont été exposées en détail dans une lettre que l'ambassade de Finlande à Copenhague a adressée à la commission danoise de la navigation (Sjøfartsstyrelsen) le 18 juillet 1989 (annexe 4). Par lettre datée du 29 août 1989, le ministère danois des affaires étrangères a confirmé que les plates-formes et les navires de forage susceptibles d'atteindre 150 mètres de haut ne pourraient passer par le Grand-Belt une fois le pont en projet achevé (annexe 5). Les contacts entre autorités finlandaises et danoises ont abouti, en février 1991, à un échange de lettres entre le premier ministre finlandais, M. Harri Holkeri, et le premier ministre danois, M. Poul Schlüter, datées respectivement du 6 février 1991 et du 20 février 1991 (annexes 6 et 7).

4. On the Finnish side, it has been maintained that international law guarantees the right of free passage of ships, including oil rigs and drill ships, through the Great Belt and that there is no justification in international law for the unilateral limitation of that right by Denmark. It has, therefore, been observed that while Denmark clearly enjoys the sovereign right to construct a fixed traffic connection so as to link two of its islands together, this must be done in such a fashion as to safeguard the continued right of free passage.

5. Finland believes that there are several technically feasible solutions for the construction of a fixed traffic connection over the Great Belt which would meet the needs of Denmark while taking account of Finland's rights and interests.

6. On the Danish side, it has likewise been affirmed that all ships enjoy the right of free passage through the Great Belt. But it has also been maintained that the right does not cover the kinds of craft used for oil exploration produced in Finland and that it covers only "existing ships" and not ships that might be produced or navigate in the Baltic in the future (cf. Anns. 7 and 3).

7. Frequent contacts between Finnish and Danish authorities during 1989 and 1990 led to no change in these positions. The countries' views continue to differ both on their legal rights as well as on the technical and economic feasibility of taking account of the Finnish interests. The discussions ended in the Danish Prime Minister's letter of 20 February 1991 (Ann. 7) in which he noted that "there can be no question of modifying, let alone considering another alternative to the project at this advanced stage". Consequently, the project continues as planned with no regard for the Finnish points of view and with Denmark having declined even to consider any modifications in the project.

8. In these circumstances, faced with the imminent prospect of a *fait accompli*, Finland has seen no other choice than to submit the dispute to the International Court of Justice.

JURISDICTION

9. According to the declaration of acceptance of the jurisdiction of the International Court of Justice, made by Denmark on 10 December 1956:

"Pursuant to Article 36, paragraph 2, of the Statute of the International Court of Justice, the Kingdom of Denmark recognizes as compulsory *ipso facto* and without special agreement the jurisdiction of the Court in relation to any other State accepting the same obligation, that is to say on condition of reciprocity . . ."

A declaration with identical content was made by Finland on 25 June 1958. By virtue of these declarations, the jurisdiction of the International Court of Justice has been established.

10. It might be noted that a basis of jurisdiction is also provided by the Optional Protocol of Signature concerning the Compulsory Settlement of Disputes (450 UNTS 169), done at Geneva on 29 April 1958 which entered into force on 30 September 1962. The Protocol was signed definitively by Finland on 27 October 1957 and ratified by Denmark on 26 September 1968. Article I of the Protocol provides that:

4. Du côté finlandais, on a affirmé que le droit international garantissait le droit de libre passage des navires, y compris les plates-formes pétrolières et les navires de forage, par le Grand-Belt et qu'en droit international rien ne justifiait la limitation unilatérale de ce droit par le Danemark. On a donc fait observer que si le Danemark jouissait à l'évidence du droit souverain de construire une voie de communication fixe pour relier deux de ses îles, cela devait se faire de manière à préserver le droit de libre passage.

5. La Finlande estime qu'il existe plusieurs solutions techniquement possibles s'agissant de construire, au-dessus du Grand-Belt, une voie de communication fixe qui répondrait aux besoins du Danemark tout en tenant compte des droits et intérêts de la Finlande.

6. Du côté danois, il a pareillement été affirmé que tous les navires jouissaient du droit de libre passage dans le Grand-Belt. Mais il a aussi été soutenu que ce droit ne s'étendait pas aux types de bâtiments utilisés pour l'exploration pétrolière produits en Finlande et ne s'étendait qu'aux « navires existants », et non aux navires qui pourraient à l'avenir être construits ou naviguer dans la Baltique (voir annexes 7 et 3).

7. Les contacts fréquents qui ont eu lieu entre les autorités finlandaises et danoises en 1989 et 1990 n'ont amené aucune modification de ces positions. Les vues des deux pays demeurent divergentes tant sur leurs droits juridiques que sur le point de savoir s'il est techniquement et économiquement possible de tenir compte des intérêts finlandais. Les discussions ont pris fin avec la lettre datée du 20 février 1991 (annexe 7) dans laquelle le premier ministre danois a indiqué qu'il « ne peut être question de modifier le projet à ce stade avancé, encore moins d'envisager une autre solution ». En conséquence, le projet se poursuit comme prévu et sans tenir compte des observations de la Finlande, le Danemark ayant refusé ne serait-ce que d'envisager d'y apporter des modifications.

8. Dans ces conditions, placée devant l'imminence d'un fait accompli, la Finlande n'a d'autre choix que de porter le différend devant la Cour internationale de Justice.

LA COMPÉTENCE DE LA COUR

9. Aux termes de la déclaration d'acceptation de la juridiction de la Cour internationale de Justice faite par le Danemark le 10 décembre 1956 :

« Le Royaume de Danemark reconnaît comme obligatoire de plein droit et sans convention spéciale, conformément à l'article 36, alinéa 2, du Statut de la Cour internationale de Justice, la juridiction de la Cour vis-à-vis de tout autre Etat acceptant la même obligation, c'est-à-dire sous condition de réciprocité... »

Une déclaration de teneur identique a été faite par la Finlande le 25 juin 1958. En vertu de ces déclarations, la juridiction de la Cour internationale de Justice a été établie.

10. On notera que la compétence de la Cour découle également du protocole de signature facultative concernant le règlement obligatoire des différends (Nations Unies, *Recueil des traités*, vol. 450, p. 171) fait à Genève le 29 avril 1958, qui est entré en vigueur le 30 septembre 1962. Ce protocole a été signé définitivement par la Finlande le 27 octobre 1957 et ratifié par le Danemark le 26 septembre 1968. Il dispose, en son article premier :

“Disputes arising out of the interpretation or application of any Convention on the Law of the Sea shall lie within the compulsory jurisdiction of the International Court of Justice, and may accordingly be brought before the Court by an application made by any party to the dispute being a Party to this Protocol.”

STATEMENT OF FACTS

11. *Geographical description.* The Great Belt (Store Baelt) is one of the three Danish straits — the Little Belt, the Great Belt and the Sound (or Öresund) — that constitute the only natural opening between the Baltic and the North Sea. Unlike most other Baltic Sea States, Finland has a coastline only in the Baltic Sea. For Finland, therefore, the Danish straits constitute the sole maritime link connecting it with locations outside the Baltic. Finnish commerce and industry are, in this sense, particularly dependent on the conditions of passage in and through the Danish straits (cf. the enclosed map, Ann. 8).

12. The Great Belt is situated between the Danish islands of Fyn-Langeland in the west and Sjaeland-Lolland in the east. Its total length is about 60 kilometres. It is delimited in the north by a line from Fyns Hoved to Rosnaes and in the south by a line from Gustav Flak to Kappeln.

13. The width of the Great Belt varies between 18.5 and 28.2 km. It is divided by Sprogø island into two channels, the West Channel (Vesterrenden) between Nyborg (Fyn) and Sprogø, and the East Channel (Oesterrenden) between Sprogø and Halsskov (Sjaeland). The navigable route in the West Channel is about 3.3 km and in the East Channel about 1.7 km wide. At their narrowest, both channels traverse through Denmark’s territorial sea (cf. Ann. 9).

14. *Conditions of passage in the Great Belt.* The Great Belt is the widest and deepest of the three straits and therefore also the one used in particular by deep draught vessels. With the object of ensuring the safety of navigation of large ships passing through the Danish waters, and of reducing the risk of oil pollution resulting from the grounding and collision of tankers, the Danish Government has established a transit route — the “Route T” — through the Great Belt (cf. Ann. 10). Route T is the primary route through the Great Belt. With a minimum depth of 17 metres (55.8 ft) it is designated as a deep water route. This is a great advantage as the depth of the Sound — the main alternative passage-way — is less than 8 metres. Because the draught of some of the ships, including oil exploration and production rigs and drill ships, is up to 15 metres, the Great Belt has been the only passage-way they can use when communicating to and from the Baltic. The importance of the Great Belt is enhanced by the on-going Danish-Swedish project to close also the Sound by building a bridge across it.

15. *Traffic in the Great Belt.* There is generally very heavy traffic through the Great Belt. During the past few years approximately 20,000 ships of over 50 GRT have passed through the Great Belt. In 1987 the relevant figures were: 10,271 ships passing northwards; 10,938 ships passing southwards. Route T directs traffic into the East Channel at Sprogø island. At this place, there is also an IMO adopted traffic separation scheme (cf. Ann. 10).

16. The East Bridge will permanently prevent passage by deep draught vessels with a height of over 65 metres between the Baltic and the North Sea. If the projected bridge over the Sound is completed as planned, then 65 metres will be

« Les différends relatifs à l'interprétation ou à l'application de toutes les conventions sur le droit de la mer relèveront de la compétence obligatoire de la Cour internationale de Justice qui, à ce titre, pourra être saisie par une requête de toute partie au différend qui sera elle-même Partie au présent protocole. »

EXPOSÉ DES FAITS

11. *Description géographique.* Le Grand-Belt (Store Bælt) est l'un des trois détroits danois — le Petit-Belt, le Grand-Belt et le Sund (Øresund) — qui constituent la seule voie naturelle entre la Baltique et la mer du Nord. A la différence de la plupart des autres Etats riverains de la Baltique, la Finlande n'a de littoral que sur la Baltique. Les détroits danois constituent donc pour elle la seule voie maritime permettant de quitter la Baltique. Le commerce et l'industrie finlandais sont en ce sens particulièrement dépendants des conditions de passage dans et par les détroits danois (voir la carte ci-jointe, annexe 8).

12. Le Grand-Belt est situé entre les îles danoises de Fyn et Langeland à l'ouest et de Sjaeland et Lolland à l'est. Il est long d'environ 60 kilomètres. Il est délimité au nord par une ligne reliant Fyns Hoved à Rosnaes et au sud par une ligne reliant Gustav Flak à Kappeln.

13. La largeur du Grand-Belt varie de 18,5 à 28,2 kilomètres. L'île Sprogøe le divise en deux chenaux, le chenal Ouest (Vesterrenden) entre Nyborg (Fyn) et Sprogøe, et le chenal Est (Oesterrenden) entre Sprogøe et Halskov (Sjaeland). La route navigable est large d'environ 3,3 kilomètres dans le chenal Ouest et d'environ 1,7 kilomètre dans le chenal Est. A leur point le plus étroit, les deux chenaux passent par la mer territoriale danoise (voir annexe 9).

14. *Conditions de passage dans le Grand-Belt.* Le Grand-Belt est le plus large et le plus profond des trois détroits et donc aussi le plus utilisé, en particulier par les navires à fort tirant d'eau. Pour assurer la sécurité de la navigation des gros navires traversant les eaux danoises et réduire le risque de pollution par les hydrocarbures résultant de l'échouage ou de l'abordage de navires-citernes, le Gouvernement danois a établi une route de transit — la « route T » — qui emprunte le Grand-Belt (voir annexe 10). La route T est la principale route pour traverser le Grand-Belt. D'une profondeur minimum de 17 mètres (55,8 pieds), elle est conçue comme une route en eau profonde. Cela représente un gros avantage du fait que la profondeur du Sund — la principale autre voie de passage — est inférieure à 8 mètres. Comme certains navires, notamment les plates-formes utilisées pour l'exploration et la production pétrolières et les navires de forage, ont un tirant d'eau pouvant atteindre 15 mètres, le Grand-Belt est la seule voie de passage qu'ils peuvent utiliser pour entrer dans la Baltique et en sortir. Le Grand-Belt est d'autant plus important que le Sund sera aussi fermé par un pont que le Danemark et la Suède projettent actuellement de construire.

15. *Trafic dans le Grand-Belt.* Dans le Grand-Belt, le trafic est généralement intense. Ces dernières années, environ 20 000 navires de plus de 50 tonnes l'ont emprunté. En 1987, 10 271 navires l'ont traversé du sud au nord et 10 938 du nord au sud. La route T canalise le trafic dans le chenal Est à partir de l'île Sprogøe. A cet endroit, il existe aussi un dispositif de séparation du trafic adopté par l'OMI (voir annexe 10).

16. Le pont franchissant le chenal empêchera définitivement le passage des navires à fort tirant d'eau d'une hauteur supérieure à 65 mètres entre la Baltique et la mer du Nord. Si le pont que l'on projette de construire au-dessus du Sund

the maximum height for all vessels navigating to and from the Baltic. Among these are most drill ships and oil rigs. Since 1972, the Finnish company Rauma-Repola Offshore Oy has manufactured 23 oil exploration rigs and drill ships plus legs and jacking units for two jack-up rigs (which later on have been assembled by Rauma-Repola as well) and other equipment and structures for use in offshore industries. All of these craft have been delivered in Finland for use outside the Baltic and some of them have occasionally returned to the Baltic for modification or maintenance. The deep water channel of the Great Belt has been the only available passage-way for many of them — the Sound being too shallow. The company continues to compete on the international offshore market by offering new offshore craft the draught of which allows navigation only through the Great Belt. The company expects to be building 10-20 new offshore craft in the 1990s.

17. *Technical details of the passage of oil rigs and drill ships.* Rauma-Repola Offshore Oy produces three types of offshore craft with dimensions exceeding those of the projected East Channel bridge. Its *drill ships* are regular ships with drilling tower and equipment. Delivered drill ships have had a height of 80.3 metres and a transit draught of 7.3 metres. Its *semi-submersible* rigs are exploration craft with two pontoons each carrying two to four columns that support the main deck. The drill towers have reached a height of 80 to 112 metres. The semi-submersible moves under its own propulsion and has a transit draught of up to 15 metres. The third type is the *jack-up* rig. Delivered jack-ups have reached a height of close to 150 metres. The company has made recent offers for jack-ups reaching 170 metres. Jack-ups are transported by heavyload transport vessels with a transit draught of up to 10 metres and more.

18. The drill ships and oil exploration rigs manufactured by Rauma-Repola Offshore Oy are fully constructed already at the shipyard. Their navigating height thus varies between 80 metres (drill ships) and 150 metres (rigs). The competitiveness of these installations is based on the fact that all construction work can be undertaken in the shipyard which is specially equipped for that purpose. It has been estimated that completing the construction only after the craft has passed the Great Belt, in the North Sea, will involve both an additional cost of approximately 30-55 million Finnmarks (US\$7.5-13.75 million) plus an extension of the time of delivery of up to four months. This will inevitably destroy their competitiveness on the international market.

19. *Projection of future ships of more than 65 metres' height.* During the past 20 years, Finland has established itself as one of the major shipbuilding nations in Western Europe. Specializing early, the Finnish shipyards are now building a relatively high number of large special vessels with a length of over 200 metres and a volume of over 70,000 GRT. Despite the international shipbuilding crisis, the building of larger passenger vessels and cruisers seems to be continuing as before. The largest cruisers delivered from Finnish shipyards during 1990 and 1991 have had a length of 260 metres and a height of 56.3 metres.

20. The largest existing passenger ships have already reached a height of 65 metres. (Even the official commentary to the Danish governmental proposi-

est achevé comme prévu, 65 mètres sera la hauteur maximum pour tous les navires à destination ou en provenance de la Baltique. Parmi ces navires, il y a bon nombre de navires de forage et de plates-formes pétrolières. Depuis 1972, la société finlandaise Rauma-Repola Offshore Oy a construit vingt-trois plates-formes d'exploration pétrolière et navires de forage ainsi que des pieds et engins de levage pour deux plates-formes autoélévatrices (qu'elle a elle-même ultérieurement assemblées) et d'autres équipements et structures destinés à des activités offshore. Tous ces bâtiments ont été livrés en Finlande pour être utilisés ailleurs que dans la Baltique et certains d'entre eux sont à l'occasion revenus en Baltique pour modification ou maintenance. Le chenal en eau profonde du Grand-Belt est pour nombre d'entre eux le seul passage praticable — le Sund n'est pas assez profond. La société demeure présente sur le marché offshore international en proposant de nouveaux bâtiments offshore qui, de par leur tirant d'eau, ne peuvent passer que par le Grand-Belt. Elle compte construire de dix à vingt nouveaux bâtiments offshore dans les années quatre-vingt-dix.

17. *Précisions techniques concernant le passage des plates-formes pétrolières et des navires de forage.* Rauma-Repola Offshore Oy produit trois types de bâtiments offshore dont les dimensions dépassent celles du pont en projet au-dessus du chenal Est. Ses navires de forage sont des navires ordinaires dotés d'une tour de forage et de l'équipement connexe. Les navires de forage livrés jusqu'ici étaient hauts de 80,3 mètres, pour un tirant d'eau de 7,3 mètres. Ses plates-formes *semi-submersibles* sont des bâtiments d'exploration comprenant deux pontons dont chacun supporte de deux à quatre colonnes sur lesquelles repose le pont principal. Les tours de forage sont hautes de 80 à 112 mètres. Les plates-formes semi-submersibles sont autopropulsées et leur tirant d'eau peut atteindre 15 mètres. Le troisième type de bâtiment est la plate-forme *autoélévatrice*. Celles qui ont été livrées étaient hautes de près de 150 mètres. La société a récemment fait des offres en vue de la construction de plates-formes autoélévatrices atteignant 170 mètres. Ces plates-formes sont transportées par de gros cargos dont le tirant d'eau peut dépasser 10 mètres.

18. Les navires de forage et plates-formes d'exploration pétrolière fabriqués par Rauma-Repola Offshore Oy sont entièrement montés dans le chantier naval. Leur hauteur navigable varie ainsi de 80 mètres (navires de forage) à 150 mètres (plates-formes). La compétitivité commerciale de ces installations tient au fait qu'elles peuvent être entièrement construites dans le chantier naval, qui est spécialement équipé à cet effet. On a calculé qu'en achever la construction dans la mer du Nord une fois le Grand-Belt traversé entraînerait un surcoût de 30 à 55 millions de marks finlandais (7,5 à 13,75 millions de dollars des Etats-Unis) et un allongement des délais de livraison pouvant atteindre quatre mois. Inévitablement, cela leur ôterait toute compétitivité sur le marché international.

19. *Apparition future de navires hauts de plus de 65 mètres.* Au cours des vingt dernières années, la Finlande a pris place parmi les premiers constructeurs de navires d'Europe occidentale. S'étant spécialisés tôt, les chantiers navals finlandais construisent aujourd'hui un nombre relativement élevé de gros navires spéciaux longs de plus de 200 mètres et d'un tonnage supérieur à 70 000 tonnes. Malgré la crise que connaît la construction navale au niveau international, la construction de paquebots et de navires océaniques de plus fort tonnage semble se poursuivre. Durant les années 1990-1991, les plus gros navires océaniques livrés par les chantiers navals finlandais atteignaient 260 mètres de long et 56,3 mètres de haut.

20. Les plus gros paquebots atteignent actuellement 65 mètres de hauteur. (Même le commentaire officiel du projet de loi du Gouvernement danois

tion for the law of 1987 suggests that only a height of 76-77 metres will allow necessary passage.) The trend in the shipbuilding industry generally is towards larger cruisers and other vessels. This can be seen also in the attached chart indicating the increase of the height and draught of vessels recently constructed in Finland (Ann. 11). If the bridge is completed as planned, Finnish shipyards will no longer enjoy the same opportunities to participate in the development of larger ship units as our rival nations around the North Sea or the Mediterranean.

21. *Description of the Danish projects.* (a) The first projects for a fixed connection over the Great Belt date back to the 1930s. A Governmental Commission was set up in 1948 to study the possibilities of a fixed connection over the strait. The final report of the Commission was published in December 1959 (Report 237/1960) and suggested the construction of a bridge for both road and rail traffic over the Great Belt. During the 1960s and 1970s further studies on the matter were carried out. In 1972 a suggestion for a tunnel for car trains in the East Channel was made by a Governmental Working Group. In 1973 a law (414/13 June 1973) was passed concerning the Great Belt bridge. In 1978, however, the Danish State company created for the project was wound up and the project was suspended *sine die*.

(b) On 12 June 1986 a political agreement was reached in Denmark on the establishment of a fixed connection over the Great Belt. This agreement became the basis for the current law of 1987. The law provides for a rail and road traffic link. The rail connection would be established as a low bridge of 6.6 km over the West Channel and two 8 km tunnels under the East Channel. The road traffic connection would also cross the Western Channel on the low bridge. For the East Channel, provision was made for two alternatives: either a high bridge or a tunnel. In 1989 (cf. para. 1 *supra*) foreign embassies in Copenhagen were informed that though rail traffic would cross the East Channel in drilled tunnels, the road traffic connection over the East Channel was to be established in the form of an elevated bridge 6.7 km long. No reason was given for this choice.

(c) The present project is to be carried out in several stages. The railway link (i.e. low-level bridge over the West Channel, tunnel under the East Channel) was planned for completion in 1993. Some delays have, however, occurred. The motorway link is expected to be completed in 1996. Presently, it is expected that the contracts for the East Channel suspension bridge should be signed in May-June 1991. (For details, see Ann. 12). The total construction budget of the project is now estimated at approximately 22 billion DKK (US\$3.35 billion).

22. *The economic interest of passage to Finland.* For Finland, the right of passage in the Danish straits is of the utmost importance because of Finland's geographical location, as outlined in paragraph 11 *supra*, and because of the importance of shipbuilding to Finnish metal industries and export in general. The right of passage is essential for the continued participation of Finnish shipbuilding industry in the construction of large ships for the international market as well as for the continued possibility for navigation by large ships more generally to and from Finnish ports.

23. In addition to its long-term interest, Finland also has an immediate economic interest relating to the continued possibility of Rauma-Repola Offshore Oy to manufacture and deliver drill ships and oil exploration and production rigs. As pointed out above, Rauma-Repola Offshore Oy has delivered a large

concernant la loi de 1987 donne à penser que seule une hauteur de 76-77 mètres en permettra le passage.) La tendance générale, dans la construction navale, est aux navires océaniques et autres de plus grandes dimensions. C'est aussi ce qui ressort du diagramme annexé à la présente requête qui indique l'augmentation de la hauteur et du tirant d'eau des navires construits récemment en Finlande (annexe 11). Si le pont est construit comme prévu, les chantiers navals finlandais n'auront plus les mêmes possibilités que leurs rivaux des nations du pourtour de la mer du Nord ou de la Méditerranée de participer à la production de plus gros bâtiments.

21. *Description des projets danois.* a) Les premiers projets de construction d'une liaison fixe au-dessus du Grand-Belt remontent aux années trente. Une commission gouvernementale fut créée en 1948 pour étudier la possibilité de construire une liaison fixe au-dessus du détroit. Le rapport final de cette commission, publié en décembre 1959 (rapport 237/1960), recommandait qu'un pont destiné à la circulation routière et au trafic ferroviaire soit construit au-dessus du Grand-Belt. Au cours des années soixante et soixante-dix d'autres études furent menées sur cette question. En 1972, un groupe de travail gouvernemental proposa qu'un tunnel ferroviaire soit construit sous le chenal Est. En 1973, une loi (414/13 de juin 1973) fut adoptée concernant le pont du Grand-Belt. Néanmoins, en 1978, l'entreprise publique danoise créée pour le projet fut dissoute et le projet ajourné *sine die*.

b) Le 12 juin 1986, un accord politique fut conclu au Danemark sur l'établissement d'une liaison fixe au-dessus du Grand-Belt. Cet accord sert de base à la loi actuelle, celle de 1987. Cette loi prévoit la construction d'une route et d'une voie ferrée. La voie ferrée empruntera un pont à faible hauteur long de 6,6 kilomètres pour franchir le chenal Ouest et deux tunnels de 8 kilomètres pour franchir le chenal Est. La route empruntera le même pont pour franchir le chenal Ouest. Pour ce qui est du chenal Est, deux solutions étaient envisagées : soit un pont suspendu, soit un tunnel. En 1989 (voir ci-dessus, par. 1) les ambassades à Copenhague furent informées que la voie ferrée emprunterait des tunnels pour franchir le chenal Est, mais que la route franchirait ce chenal par un pont suspendu de 6,7 kilomètres de long. Les raisons de ce choix n'étaient pas indiquées.

c) Le projet actuel doit être exécuté en plusieurs étapes. La liaison ferroviaire (c'est-à-dire le pont bas franchissant le chenal Ouest, le tunnel passant sous le chenal Est) doit être achevée en 1993. Des retards sont néanmoins intervenus. On compte que la liaison routière sera achevée en 1996. Actuellement, on prévoit que les marchés pour la construction du pont suspendu sur le chenal Est seront signés en mai/juin 1991 (pour plus de détails, voir annexe 12). Le budget total des travaux du projet est actuellement estimé à environ 22 milliards de couronnes danoises (3 milliards 350 millions de dollars des Etats-Unis).

22. *Intérêt économique que revêt le passage pour la Finlande.* Le droit de passage par les détroits danois est de la plus haute importance pour la Finlande étant donné sa position géographique décrite au paragraphe 11 ci-dessus, et en raison de l'importance de la construction navale pour la métallurgie finlandaise et les exportations en général. Ce droit de passage est indispensable pour que les chantiers navals finlandais puissent continuer à construire des gros navires pour le marché international et plus généralement pour que de tels navires puissent continuer à gagner ou quitter les ports finlandais.

23. Outre cet intérêt à long terme, la Finlande a aussi un intérêt économique immédiat à ce que Rauma-Repola Offshore Oy puisse continuer à fabriquer et à livrer des navires de forage et des plates-formes d'exploration et de production pétrolières. Comme indiqué ci-dessus, Rauma-Repola Offshore Oy a livré un

number of drill ships and oil exploration rigs for use outside the Baltic. Currently, two jack-ups are being constructed in co-operation with a corporation from the Soviet Union. The value of one such craft is approximately 400 million Finnmarks (US\$100 million). Their annual value to Finnish exports has been from 400 million to over one billion Finnmarks (US\$100-over 250 million). It has been estimated that the global offshore oil exploration market will be needing from 200 to 400 new exploration rigs or drill ships in the 1990s. Assuming a market share similar to that in the 1970s and 1980s, Rauma-Repola Offshore Oy can be assumed to have a demand for 10-20 drill ships and rigs in the 1990s.

THE LAW

24. *The Great Belt is a strait used for international navigation.* The breadth of the Danish territorial sea in the Great Belt is 3 miles. At their narrowest, both the East and West Channels traverse fully through Denmark's territorial sea (cf. Ann. 9). It is, then, impossible to pass through the Great Belt without passing through Denmark's territorial sea. Nevertheless, it is clear that the Danish straits are "straits used for international navigation between two parts of the high seas" as defined by the International Court of Justice in the *Corfu Channel* case. This is also the Danish position, as reflected, for example, in Ordinance No. 437 (1985) governing the Delimitation of the Territorial Sea (para. 3, see Ann. 13).

25. *The régime of free passage through the Great Belt* can be claimed to be governed by two instruments, the 1857 Treaty of Copenhagen on the Abolition of the Sound Dues and the 1958 Geneva Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone. Account will also have to be taken of customary law relating to free passage through international straits and, so far as applicable, of the transit passage régime of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea.

26. While it may be the case that each of these sources of applicable law differs in some respect from the others (some being more liberal in their construction of the extent of passage rights than others), their general content is roughly the same as far as the present situation is concerned. Each provides for free passage in the Great Belt. Indeed, this has not been contested by the Danish Government itself. To the contrary, in its notes of 1987 and 1989 (cf. Anns. 2-3) and in its correspondence with the Finnish Government, it has consistently maintained the position that free passage through the Great Belt exists and will continue to exist even after the construction of the East Channel bridge.

27. *Free passage through the Great Belt extends to drill ships, oil rigs and future ships.* Finland understands the Danish position to be that though passage through the Great Belt is governed by the right of free passage, it does not extend to the kinds of craft produced in Finland.

28. This position cannot be sustained. It is obvious that the right of free passage applies to drill ships and ships carrying jack-ups on deck, in all respects

grand nombre de navires de forage et de plates-formes d'exploration pétrolière destinés à être utilisés hors de la Baltique. Actuellement, deux plates-formes autoélévatrices sont en construction en collaboration avec une société d'Union soviétique, dont chacune a une valeur d'environ 400 millions de marks finlandais (100 millions de dollars des Etats-Unis). Ces plates-formes entrent chaque année pour 400 millions à plus de 1 milliard de marks finlandais (100 à plus de 250 millions de dollars des Etats-Unis) dans les exportations finlandaises. On estime que l'ensemble du marché de l'exploration pétrolière offshore aura besoin de 200 à 400 plates-formes d'exploration ou navires de forage supplémentaires dans les années quatre-vingt-dix. En supposant que la part de marché de Rauma-Repola Offshore Oy soit similaire à ce qu'elle était durant les années soixante-dix et quatre-vingt, dix à vingt navires ou plates-formes de forage devraient être commandés à cette société dans les années quatre-vingt-dix.

LE DROIT

24. *Le Grand-Belt est un détroit utilisé pour la navigation internationale.* Dans le Grand-Belt, la mer territoriale danoise est large de 3 milles. A leur point le plus étroit, les chenaux Est et Ouest sont totalement à l'intérieur de la mer territoriale danoise (voir annexe 9). Il est donc impossible d'emprunter le Grand-Belt sans passer par la mer territoriale danoise. Néanmoins, il est clair que les détroits danois sont « des détroits qui servent, aux fins de la navigation internationale, à mettre en communication deux parties de la haute mer » selon la définition donnée par la Cour internationale de Justice dans l'affaire du *Détroit de Corfou*. Telle est aussi la position du Danemark, telle qu'elle ressort, par exemple, de l'ordonnance n° 437 (1985) régissant la délimitation de la mer territoriale (par. 3, voir annexe 13).

25. On peut dire que le régime du libre passage par le Grand-Belt est régi par deux instruments, le traité de Copenhague de 1857 sur l'abolition des droits de péage dans le Sund et la convention de Genève de 1958 sur la mer territoriale et la zone contiguë. Il faudra aussi tenir compte du droit coutumier relatif au libre passage par les détroits internationaux et, dans la mesure où il est applicable, du régime du passage en transit établi par la convention des Nations Unies sur le droit de la mer (1982).

26. S'il est possible que chacune de ces sources de droit diffère des autres par certains aspects (certaines étant plus libérales que d'autres dans leur interprétation de l'étendue des droits de passage), leur contenu général est en gros le même en ce qui concerne la présente espèce : chacun de ces instruments permet le libre passage dans le Grand-Belt. De fait, le Gouvernement danois lui-même ne l'a pas contesté. Au contraire, dans ses notes de 1987 et 1989 (voir annexes 2 et 3) et dans sa correspondance avec le Gouvernement finlandais, il a toujours eu la même position, à savoir que le droit de libre passage par le Grand-Belt existe et continuera d'exister même après la construction d'un pont au-dessus du chenal Est.

27. *Le droit de libre passage par le Grand-Belt s'étend aux navires de forage, plates-formes pétrolières et futurs navires.* La Finlande croit comprendre que la position danoise est que le passage par le Grand-Belt est régi par le droit de libre passage, mais que ce droit ne s'étend pas aux types de bâtiments produits en Finlande.

28. Une telle position est indéfendable. Il est évident que le droit de libre passage s'applique aux navires de forage et aux navires transportant des engins

conforming to ships in transit. The right of free passage must be equally applicable to semi-submersible rigs that have their own means of propulsion and are towed only to speed up their passage. They enter the Great Belt for the purpose of regular maritime transit. In a number of international conventions they are considered as ships. Many national shipping registries, including those of Denmark and Finland, include drilling rigs. Indeed, if regular navigation rules were not applied to them, it is hard to see how they could move at sea at all.

29. The right of free passage must apply also to *reasonably foreseeable* cruisers, ferries etc. of over 65 metres. Cruisers and ferries used in or delivered from Finnish shipyards today already exceed 56 metres in height. Elsewhere, the largest ships have already reached 65 metres' height. During the past 20 years, there has been a constant tendency towards building larger ships. Though it is clear that the right of free passage should not be assumed to extend to any imaginable vessels, it is equally clear that to limit it to presently existing ships is an arbitrary restriction. The relevant criterion which takes account both of the interests of shipbuilding nations and those of strait States can only be that of reasonable foreseeability.

THE FINNISH CLAIM

30. Finland contends that there is no foundation in international law for the unilateral exclusion by Denmark of passage between the Baltic and the North Sea by vessels such as drill ships and oil rigs or other existing or reasonably foreseeable ships with a height of 65 metres or above to and from Finnish shipyards and ports. Such exclusion, through the completion of the fixed Great Belt traffic connection in its presently planned form, violates Finland's rights in respect of free passage through the Great Belt as established in the relevant conventions and customary international law. The right of free passage belongs to all States but more particularly to Finland for whom it constitutes the only legal guarantee for continued maritime communication between its shores and the world oceans.

31. Finland is in no way asserting that international law prohibits Denmark from exercising the right to construct a fixed traffic connection over the Great Belt to connect two parts of its land territory. Denmark is fully entitled, as the territorial sovereign, to take measures to improve its internal and international traffic connections. But Denmark's entitlement to take such measures is necessarily limited by the established rights and interests of all States, and of Finland in particular, in the maintenance of the legal régime of free passage through the Danish straits. By refusing to enter into negotiations with Finland on the possibilities of finding a solution that would accommodate and satisfy the legally protected rights and interests of both States, and by insisting that the planned bridge project will be completed without modification, Denmark has chosen a way of unilateral action and ignored the legally protected rights of other States, and of Finland in particular.

32. The Charter of the United Nations, customary international law and

autoélévateurs, conformes sous tous leurs aspects aux navires en transit. Le droit de libre passage doit être également applicable aux plates-formes semi-submersibles qui ont leurs propres moyens de propulsion et que l'on ne remorque que pour en accélérer le passage. Ces plates-formes pénètrent dans le Grand-Belt pour un transit maritime ordinaire. Un certain nombre de conventions internationales les considèrent comme des navires et dans de nombreux pays, notamment au Danemark et en Finlande, elles sont inscrites sur les registres maritimes. De fait, si les règles ordinaires de la navigation ne leur étaient pas appliquées, on voit mal comment elles pourraient effectuer le moindre déplacement en mer.

29. Le droit de libre passage doit aussi s'appliquer aux navires océaniques, ferry-boats, etc., *raisonnablement prévisibles*, hauts de plus de 65 mètres. La hauteur des navires océaniques et ferry-boats utilisés dans les chantiers navals finlandais ou livrés par eux dépasse d'ores et déjà 56 mètres. Ailleurs, les plus gros navires dépassent 65 mètres. Au cours des vingt dernières années, la tendance à construire de plus gros navires a été constante. S'il est clair qu'on ne saurait considérer que le droit de libre passage s'étend à tous les navires imaginables, il est tout aussi clair qu'en limiter le bénéfice aux navires existant actuellement constituerait une restriction arbitraire. Le critère pertinent, qui tient compte tant des intérêts des nations construisant des navires que de ceux des Etats riverains des détroits, ne peut être que celui de la prévisibilité raisonnable.

LA DEMANDE FINLANDAISE

30. La Finlande affirme que le Danemark n'est pas fondé en droit international à exclure unilatéralement le passage entre la Baltique et la mer du Nord de bâtiments tels que les navires de forage, les plates-formes pétrolières et autres bâtiments d'un tirant d'air de 65 mètres ou plus, qui existent ou dont on peut raisonnablement prévoir qu'ils existeront, en provenance ou à destination de ports et de chantiers navals finlandais. *Une telle exclusion, par la construction dans la forme actuellement prévue d'une voie de communication fixe au-dessus du Grand-Belt, viole le droit de la Finlande en matière de libre passage par le détroit du Grand-Belt tel qu'établi dans les conventions pertinentes et en droit international coutumier. Le droit de libre passage appartient à tous les Etats mais plus particulièrement à la Finlande pour laquelle il constitue la seule garantie juridique du maintien des liaisons maritimes entre ses côtes et les océans du monde.*

31. La Finlande n'affirme en aucune manière que le droit international interdit au Danemark d'exercer le droit de construire une voie de communication fixe au-dessus du Grand-Belt pour relier deux parties de son territoire terrestre. Le Danemark a pleinement le droit, en sa qualité de souverain territorial, de prendre des mesures pour améliorer ses voies de communication internes et internationales. Mais le droit du Danemark de prendre de telles mesures est nécessairement limité par les droits et intérêts établis de tous les Etats, et de la Finlande en particulier, au maintien du régime juridique du libre passage par les détroits danois. En refusant d'engager des négociations avec la Finlande pour rechercher une solution conciliant et satisfaisant les droits et intérêts juridiquement protégés des deux Etats, et en insistant pour que le pont en projet soit achevé sans modification, le Danemark a choisi d'agir unilatéralement et a méconnu les droits juridiquement protégés d'autres Etats, en particulier de la Finlande.

32. La Charte des Nations Unies, le droit international coutumier et

several bilateral and multilateral treaties binding on Denmark and Finland oblige these countries to negotiate in good faith and in a spirit of co-operation for the peaceful settlement of their disputes. Finland has been, and continues to be, ready to start meaningful negotiations with Denmark on how to reconcile the conflicting sets of interests without derogating from either State's rights as established by international law. This could be done by taking account of all available technologies relating to tunnel and bridge construction; possible economic measures to offset whatever modifications either party would have to make to its current activities or future plans as well as joint legal arrangements for the safeguarding of both countries' rights in the future.

THE SUBMISSIONS

33. Accordingly, the Government of Finland asks the Court to adjudge and declare:

- (a) that there is a right of free passage through the Great Belt which applies to all ships entering and leaving Finnish ports and shipyards;
- (b) that this right extends to drill ships, oil rigs and reasonably foreseeable ships;
- (c) that the construction of a fixed bridge over the Great Belt as currently planned by Denmark would be incompatible with the right of passage mentioned in subparagraphs (a) and (b) above;
- (d) that Denmark and Finland should start negotiations, in good faith, on how the right of free passage, as set out in subparagraphs (a) to (c) above, shall be guaranteed.

Finland reserves its right to modify or to add to the above submissions and in particular its right to claim compensation for any damage or loss arising from the bridge project. A request for provisional measures in accordance with Article 41 of the Statute will be filed by Finland with the Court shortly.

Helsinki, 17 May 1991.

(Signed) Tom GRÖNBERG,
Agent of the Government of Finland.

The Embassy of Finland to the Netherlands,
Groot Hertoginnelaan 16,
2517 KH Den Haag.
Tel.: (070) 346 97 54;
Fax: (070) 310 71 74.

plusieurs traités multilatéraux et bilatéraux liant le Danemark et la Finlande obligent ces pays à négocier de bonne foi et dans un esprit de coopération pour le règlement pacifique de leurs différends. La Finlande est et demeure disposée à entamer des négociations sérieuses avec le Danemark pour déterminer comment concilier les intérêts antagonistes sans porter atteinte aux droits de chacun des Etats tels qu'établis par le droit international. Cela pourrait être fait en tenant compte de toutes les technologies dont dispose le génie civil; et éventuellement par des mesures économiques visant à compenser les modifications que l'une ou l'autre partie pourrait être amenée à apporter à ses activités actuelles ou futures ainsi que par des arrangements juridiques conjoints visant à sauvegarder les droits des deux pays pour l'avenir.

CONCLUSIONS

33. En conséquence, le Gouvernement finlandais prie la Cour de dire et juger :

- a) qu'il existe un droit de libre passage par le Grand-Belt, qui s'applique à tous les navires gagnant ou quittant les ports et chantiers navals finlandais;
- b) que ce droit s'étend aux navires de forage, aux plates-formes pétrolières et aux navires dont on peut raisonnablement prévoir qu'ils existeront;
- c) que la construction par le Danemark d'un pont fixe au-dessus du Grand-Belt, telle que projetée actuellement, serait incompatible avec le droit de passage mentionné aux alinéas a) et b) ci-dessus;
- d) que le Danemark et la Finlande devraient engager des négociations, de bonne foi, sur la manière de garantir le droit de libre passage exposé aux alinéas a) à c) ci-dessus.

La Finlande se réserve le droit de modifier ou de compléter les conclusions ci-dessus et en particulier le droit de demander réparation pour tout dommage ou perte découlant du projet de construction d'un pont. La Finlande soumettra sous peu à la Cour une demande en indication de mesures conservatoires, conformément à l'article 41 du Statut de la Cour.

Helsinki, le 17 mai 1991.

L'agent du Gouvernement finlandais,
(Signé) Tom GRÖNBERG.

Ambassade de Finlande aux Pays-Bas,
Groot Hertoginnelaan 16,
2517 KH La Haye.
Tél. (070) 346 97 54.
Télécopieur (070) 310 71 74.

LIST OF ANNEXES

To the Registrar of the International Court of Justice,

I have the honour to submit, in connection with the Application of Finland, dated today and instituting proceedings against Denmark in a case concerning the right of passage in the Great Belt, the following Annexes:

1. Unofficial translation of Danish Law No. 380, 10 June 1987 (extracts);
2. Text of Danish Circular Note of 30 June 1987;
3. Text of Danish Circular Note of 24 October 1989;
4. Unofficial translation of a letter of 18 July 1989 from the Finnish Embassy in Copenhagen to the Danish Board of Navigation (Sjøfartsstyrelsen);
5. Unofficial translation of a letter from the Danish Ministry of Foreign Affairs to the Finnish Embassy in Copenhagen of 29 August 1989;
6. Unofficial translation of a letter from the Prime Minister of Finland, Mr. Harri Holkeri, of 6 February 1991 to the Prime Minister of Denmark, Mr. Poul Schlüter;
7. Unofficial translation of a letter from the Prime Minister of Denmark, Mr. Poul Schlüter, of 20 February 1991 to the Prime Minister of Finland, Mr. Harri Holkeri;
8. A general map of the Baltic Sea and the Danish Straits;
9. A map of the territorial waters of Denmark;
10. Map showing the "Route T" and the IMO adopted traffic separation scheme through and in the Great Belt;
11. A chart indicating the height of passenger ships recently constructed in Finland;
12. A brochure of the Great Belt project ("Storebælt");
13. Translation of text of Ordinance No. 437 (1985) governing the Delimitation of the Territorial Sea (extract).

The copies of the original-language versions of the unofficial translations (Annexes 1, 4, 5, 6, 7) have been deposited under a separate cover with the Registrar of the Court.

Helsinki, 17 May 1991.

(Signed) Tom GRÖNBERG,
Agent of the Government of Finland.

LISTE DES ANNEXES

A l'attention du Greffier de la Cour internationale de Justice,

J'ai l'honneur de vous communiquer ci-jointes les annexes à la requête datée d'aujourd'hui par laquelle la Finlande introduit une instance contre le Danemark dans une affaire concernant le droit de passage dans le Grand-Belt :

1. Loi danoise n° 1380 du 10 juin 1987 (extraits) (traduction non officielle);
2. Note circulaire du Danemark du 30 juin 1987;
3. Note circulaire du Danemark du 24 octobre 1989;
4. Lettre du 18 juillet 1989 adressée au Conseil danois de la navigation (Sjøfartsstyrelsen) par l'ambassade de Finlande à Copenhague (traduction non officielle);
5. Lettre du 29 août 1989 adressée à l'ambassade de Finlande à Copenhague par le ministre des affaires étrangères du Danemark (traduction non officielle);
6. Lettre du 6 février 1991 adressée au premier ministre du Danemark, M. Poul Schlüter, par le premier ministre de la Finlande, M. Harri Holkeri (traduction non officielle);
7. Lettre du 20 février 1991 adressée au premier ministre de la Finlande, M. Harri Holkeri par le premier ministre du Danemark, M. Poul Schlüter (traduction non officielle);
8. Carte de la mer Baltique et des détroits danois;
9. Carte des eaux territoriales du Danemark;
10. Carte de la « route T » et des voies de navigation séparées adoptées par l'OMI pour le Grand-Belt;
11. Graphique indiquant le gabarit des paquebots construits récemment en Finlande;
12. Brochure sur le projet du Grand-Belt (« Storebælt »);
13. Décret n° 437 (1985) relatif à la délimitation de la mer territoriale (extrait).

Les annexes 1, 4, 5, 6 et 7, dont la traduction n'est pas officielle, ont été déposées en langue originale au Greffe de la Cour sous pli séparé.

Helsinki, le 17 mai 1991.

L'agent du Gouvernement finlandais,
(Signé) Tom GRÖNBERG.

Annex 1

DANISH LAW NO. 380 OF 10 JUNE 1987

(Unofficial translation)

[Extract from the]

ACT ON THE FIXED LINK ACROSS THE GREAT BELT

We, Margarethe the Second, by the Grace of God Queen of Denmark, by these presents make known:

The Folketinget has adopted, and We by Our consent have caused the following to be enacted:

Installation

1. The Minister for Public Works shall under this Act be authorized to make provisions to ensure the installation of a fixed link for rail and road traffic across the Great Belt.

2.1. The installation shall be implemented in two stages of which the first shall be the rail link and the second the motorway link.

2.2. The installation for the second stage shall begin no later than one year before the expected opening of the rail link, but the speed of implementation shall in other respects be determined according to economic and entrepreneurial criteria, i.a. by the establishment of a rational step-by-step plan for the project as a whole.

3.1. The rail link shall be installed with two tracks in a tunnel under the East Channel and over the low bridge of the West Channel.

3.2. As a link in the first installation stage, the low bridge shall to the extent economically justifiable be constructed for motorway traffic in addition to railway traffic.

4.1. The motorway link shall consist of four traffic lanes and one service lane.

4.2. The motorway link shall cross East Channel by a high bridge with a clearance sufficient for navigation, or by a sunken tunnel. A Project for tendering bids on a sunken tunnel shall also be prepared for the event that it technically and economically is deemed appropriate to tender for both alternatives.

4.3. The motorway link shall cross the West Channel by the same low bridge as the rail link, since the low bridge will be completed as a link in the second stage of installation.

5. Out of consideration for the marine environment of the Baltic Sea, the two stages of the installation shall be implemented separately, so as to ensure that the flow of water through the Great Belt remains unaltered after the completion of the Fixed Link.

6.1. The Minister for Public Works shall be empowered to have built requisite connecting installations for i.a. the motorway and railway, and in this context to undertake the removal of the Korsoer and Nyborg railway stations.

Annexe I

LOI DANOISE N° 380 DU 10 JUIN 1987

(Traduction non officielle)

LOI RELATIVE À LA LIAISON FIXE À TRAVERS LE GRAND-BELT

[Extraits]

Nous Margarethe, deuxième du nom, reine du Danemark par la grâce de Dieu, faisons par les présentes savoir ce qui suit :

Le Folketinget (Parlement) a adopté le texte suivant, auquel Notre consentement donne force de loi :

Construction

1. Le ministre des travaux publics est autorisé par la présente loi à prendre les dispositions nécessaires à la construction d'une liaison fixe ferroviaire et routière à travers le Grand-Belt.

2.1. La construction se fera en deux étapes, la première consacrée à la liaison ferroviaire, la deuxième à la liaison routière.

2.2. Les travaux de la deuxième étape commenceront au plus tard un an avant la date prévue pour la mise en service de la liaison ferroviaire, mais ils seront au demeurant conduits avec la diligence que permettent les considérations économiques et techniques, notamment en fonction d'un plan d'ordonnement rationnel de l'ensemble du projet.

3.1. Le chemin de fer comportera deux voies passant dans un tunnel sous le chenal Est et sur un pont à faible hauteur sur le chenal Ouest.

3.2. Le pont à faible hauteur assurant la liaison pendant la première étape des travaux sera construit, dans la mesure où les considérations économiques le justifient, de manière à pouvoir accueillir la circulation automobile en sus du trafic ferroviaire.

4.1. La liaison routière comportera quatre voies de circulation et une contre-voie de secours.

4.2. La liaison routière franchira le chenal Est sur un pont à grande hauteur laissant un passage suffisant à la navigation, ou par un tunnel sous-marin. Il sera également rédigé un projet d'appel d'offres pour la construction d'un tunnel sous-marin au cas où il semblerait techniquement et économiquement utile de recevoir des offres pour l'une et l'autre solution.

4.3. La liaison routière franchira le chenal Ouest sur le même pont à faible hauteur que le chemin de fer, ce pont devant être terminé lors de la deuxième étape des travaux de construction.

5. Pour respecter le milieu marin de la Baltique, les travaux des deux étapes seront réalisés séparément en sorte que le flux des eaux passant par le Grand-Belt restera inchangé après la construction de la voie de communication fixe.

6.1. Le ministère des travaux publics est habilité à faire construire les raccordements nécessaires notamment à la circulation automobile et au trafic ferroviaire, et à procéder dans ce cadre à la démolition des gares de chemins de fer de Korsoer et de Nyborg.

6.2. The Minister for Public Works shall determine which parts of the total installations shall be deemed to be principally part of the State railway installations and which shall be deemed to be principally part of the main roads network.

7. The Minister for Public Works shall be empowered to suspend DSB (Danish State Railway) ferry traffic between Korsoer and Nyborg once the railway link is operative, and DSB ferry traffic between Halsskov and Knudshoved, once the motorway link is operative.

.....
[Paragraphs 8-19 of the Act constitute a separate chapter under the heading *Ownership and Administration.*]
.....

Other Provisions

20.1. The Minister for Public Works shall be empowered to acquire such real property for the company and the State through expropriation, as may be necessary for the implementation of the installation referred to in this Act. Expropriation shall take place in accordance with the provisions on the procedure relative to expropriation of real property.

20.2. The Minister for Public Works shall determine the direction of the installation in respect of sea territory.

21. The following Acts are hereby repealed:

- (1) Act No. 414 of 13 June 1973 on the construction of a bridge across the Great Belt.
- (2) Act. No. 296 of 6 June 1984 on the extension of the ferry traffic across the Great Belt.

Christiansborg, 10 June 1987.

By Our Royal Hand and Seal
Margarethe R.

Frode Noer Christensen.

6.2. Le ministère des travaux publics définira les parties de l'ouvrage qui seront réputées relever principalement des chemins de fer de l'Etat et celles qui seront réputées relever principalement du réseau routier à grande circulation.

7. Le ministre des travaux publics est habilité à suspendre le service des bacs DSB (société nationale des chemins de fer danois) entre Korsoer et Nyborg, quand la liaison ferroviaire sera en service, et entre Halsskov et Knudshoved, quand la liaison routière sera en service.

.....
[Les paragraphes 8 à 19 de la loi forment un chapitre distinct intitulé *Propriété et exploitation.*]
.....

Dispositions diverses

20.1. Le ministre des travaux publics est habilité à acquérir pour la société et l'Etat, par voie d'expropriation, tout bien immeuble qui pourrait être nécessaire à la réalisation des travaux de construction visés dans la présente loi. L'expropriation se fera selon les procédures régissant l'expropriation des biens immeubles.

20.2. Le ministre des travaux publics déterminera la direction de la construction en ce qui concerne le territoire maritime.

21. Sont abrogées les lois suivantes :

- 1) loi n° 414 du 13 juin 1973 relative à la construction d'un pont sur le Grand-Belt;
- 2) loi n° 296 du 6 juin 1984 relative à l'extension du service de ferry-boats dans le Grand-Belt.

Fait à Christiansborg, le 10 juin 1987.

Signé de Notre main et revêtu de Notre sceau royal,
Margarethe R.

Frode Noer Christensen.

Annex 2**DANISH CIRCULAR NOTE OF 30 JUNE 1987**

MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS

R.H. File No. 55.D.33.

The Ministry of Foreign Affairs has the honour to inform that on 26 May 1987 the Danish Folketing (Parliament) passed a new Act No. 380 of 10 June 1987 on the construction of a fixed traffic connection for both vehicular and rail traffic across the Great Belt, i.e. between Halskov on Zealand and Knudshoved on Funen.

The new Act repeals the former Act No. 414 of 13 June 1983 on the construction of a bridge across the Great Belt, of which all Heads of Mission accredited to Denmark were informed by Circular Note of 12 May 1977.

According to the new Act, the construction works will be carried out in two stages. The first stage consists of a railway connection with two sets of railway tracks, which will cross the Great Belt through a tunnel under the Eastern Channel (Østerrenden), and of a low-level bridge across the Western Channel (Vesterrenden).

The second stage comprises a four-lane motorway with emergency lanes. The motorway will cross the Western Channel on the same low-level bridge as the railway connection. It has not yet been decided whether the motorway shall cross the Eastern Channel on a high-level bridge or through a tunnel. In case the bridge solution is selected, 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.

The first stage, i.e. the railway connection, which has already started, is expected to be completed at the end of 1992. The construction of the motorway connection shall be initiated not later than one year before the railway is taken into use. The motorway will probably be completed at the end of 1995.

Copenhagen, 30 June 1987.

To all Heads of Mission accredited to Denmark.

Annexe 2

NOTE CIRCULAIRE DU DANEMARK DU 30 JUIN 1987

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

R.H. Dossier n° 55.D.33.

Le ministère des affaires étrangères a l'honneur d'annoncer que le Folketing (Parlement) danois a adopté, le 26 mai 1987, le texte d'une nouvelle loi (loi n° 380 du 10 juin 1987) relative à la construction d'une voie de communication fixe à la fois routière et ferroviaire à travers le Grand-Belt, c'est-à-dire entre Halskov (Sjaelland) et Knudshoved (Fionie).

La nouvelle loi abroge la loi n° 414 du 13 juin 1983, relative à la construction d'un pont sur le Grand-Belt, dont les chefs de mission accrédités au Danemark avaient été informés par la note circulaire du 12 mai 1977.

Selon la nouvelle loi, les travaux procéderont en deux étapes. La première étape comprend la construction d'un chemin de fer à double voie, qui franchira le Grand-Belt par un tunnel passant sous le chenal Est (Østerrenden) et par un pont à faible hauteur passant sur le chenal Ouest (Vesterrenden).

La deuxième étape comprend la création d'une route à quatre voies, avec contre-voies de secours. La route traversera le chenal Ouest sur le même pont à faible hauteur que le chemin de fer. On n'a pas encore décidé si elle franchira le chenal Est sur un viaduc ou par un tunnel. Si c'est la solution du pont qui est retenue, la section située au-dessus du chenal sera ainsi construite qu'elle laissera libre passage à la navigation internationale, comme par le passé, entre le Cattégat et la mer Baltique, comme le veut le droit international.

Les travaux de la première étape, celle de la liaison ferroviaire, ont déjà commencé et devraient être achevés à la fin de 1992. La construction de la voie routière commencera au plus tard un an avant la mise en service du chemin de fer. Elle sera probablement terminée à la fin de 1995.

Copenhague, le 30 juin 1987.

Destinataires: les chefs de mission accrédités au Danemark.

Annex 3

DANISH CIRCULAR NOTE OF 24 OCTOBER 1989

MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS

Referring to Circular Note of 30 June 1987 by which all Heads of Mission accredited to Denmark were informed of the adoption of Act No. 380 of 10 June 1987 on the Construction of a Fixed Traffic Connection across the Great Belt the Ministry of Foreign Affairs has the honour to convey the following supplementary information on the status of the Great Belt link and in particular on the high-level bridge across the Eastern Channel of the Great Belt, i.e. between Zealand and the island of Sprogø:

The first stage of the construction works comprises the railway connection. The railway tracks will cross the Western Channel (i.e. between the islands of Funen and Sprogø) on a low-level bridge with a vertical clearance (i.e. the free sailing height or air-draught) for passage of 18 metres above mean sea level in the navigation spans at the centre of the bridge. Across the Eastern Channel the railway connection will consist of a tunnel to be drilled through the subsoil of the Great Belt. The railway connection is expected to be completed during 1993.

As regards the second stage of the Great Belt link, which consists of a motorway connection, it has been decided to construct a high-level bridge across the Eastern Channel. In the navigation span at the centre of the bridge the vertical clearance for passage under this high-level bridge will be 65 metres above mean sea level. The horizontal clearance will be a total of not less than 750 metres or at least 375 metres for each traffic separation lane for northbound and southbound sailing, respectively. The motorway will cross the Western Channel on the same low-level bridge as the railway tracks.

During the period of construction which has been initiated in autumn 1989 as regards construction of the low-level bridge across the Western Channel and will be terminated at the end of 1995 as far as the high-level bridge across the Eastern Channel is concerned, the free and safe passage of ships through the Great Belt will be ensured. Details on the implications of the construction works for navigation in the Great Belt will be given in due course through the appropriate maritime channels of communication.

Thus the construction of the traffic connection across the Great Belt will, in conformity with international law, allow for the maintenance of free passage as in the past for all existing ships navigating this strait between the Kattegat and the Baltic Sea.

Copenhagen, 24 October 1989.

To all Heads of Mission accredited to Denmark.

Annexe 3**NOTE CIRCULAIRE DU DANEMARK DU 24 OCTOBRE 1989****MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES**

Se référant à la note du 30 juin 1987 par laquelle les chefs de mission accrédités au Danemark ont été informés de l'adoption de la loi n° 380 du 10 juin 1987, relative à la construction d'une voie de communication fixe à travers le Grand-Belt, le ministère des affaires étrangères a l'honneur de communiquer des renseignements complémentaires sur le franchissement du Grand-Belt, et notamment sur le pont à grande hauteur du chenal Est, entre la Sjælland et l'île de Sprogø :

La première étape des travaux de construction est celle de la liaison ferroviaire. La voie ferrée traversera le chenal Ouest (entre la Fionie et l'île de Sprogø) sur un pont à faible hauteur offrant un passage vertical (c'est-à-dire un tirant d'air ou une hauteur de mât) de 18 mètres au-dessus du niveau moyen de la mer, sous l'arche batelière située en son milieu. Sur le chenal Est, la liaison ferroviaire sera assurée par un tunnel creusé dans le sous-sol du Grand-Belt. Ce dernier ouvrage sera achevé dans le courant de 1993.

Pour ce qui est de la deuxième étape, qui concerne la liaison routière, il a été décidé de construire un pont à grande hauteur au-dessus du chenal Est. Sous la travée batelière située en son milieu, la hauteur libre sera de 65 mètres au-dessus du niveau moyen de la mer. L'ouverture horizontale sera au total de 750 mètres au moins, soit un minimum de 375 par voie de navigation, l'une pour les navires allant vers le nord, l'autre pour les navires allant vers le sud. La route franchira le chenal Ouest sur le même pont à faible hauteur que la voie ferrée.

Pendant les travaux — qui ont commencé à l'automne de 1989 pour le pont à faible hauteur du chenal Ouest et s'achèveront à la fin de 1995 pour le viaduc du chenal Est — les navires seront assurés de pouvoir passer le Grand-Belt librement et en sécurité. Des précisions sur les incidences qu'auront les travaux de construction sur la navigation dans le Grand-Belt seront données en temps utile, par les moyens de communication maritime appropriés.

La construction de la voie de communication à travers le Grand-Belt laissera comme par le passé, ainsi que le prévoit le droit international, le libre passage à tous les navires existants qui empruntent le détroit entre le Cattégat et la mer Baltique.

Copenhague, le 24 octobre 1989.

Destinataires : les chefs de mission accrédités au Danemark.

Annex 4

**LETTER OF 18 JULY 1989 FROM THE FINNISH EMBASSY IN COPENHAGEN TO THE
DANISH BOARD OF NAVIGATION (SjØFARTSSTYRELSEN)**

(Unofficial translation)

The Embassy of Finland,
Commercial Department,
Esplanaden 46,
DK-1263 Copenhagen K.

K-307

Board of Navigation
Ib Winkel Smith

18 July 1989.

LINK OVER THE GREAT BELT AND LARGE TRANSPORTS THROUGH THE DANISH STRAITS

Representatives of the Finnish industry who have followed the planning of a fixed bridge over the Great Belt have turned to us inquiring how big transports by sea through the Danish Straits can be carried out in the future in case the bridge will have the dimensions planned.

The minimum clearance that enables large transports of e.g. drilling platforms is as follows:

- depth 15 m
- free height 150 m
- free passage width 200 m.

According to our knowledge, transports of the above-mentioned size will be obstructed by the new bridge. If this is the case we would like to receive information on eventual other feasible routes.

We are looking forward to your reply to the above issues.

With best regards,

(Signed) Clas-Erik JUTHAS,
Commercial Secretary.

Annexe 4

LETRE DU 18 JUILLET 1989
ADRESSÉE AU CONSEIL DANOIS DE LA NAVIGATION (SjØFARTSSTYRELSEN)
PAR L'AMBASSADE DE FINLANDE À COPENHAGUE

(Traduction non officielle)

Ambassade de Finlande,
Affaires commerciales,
Esplanaden 46,
DK-1263 Copenhague K.

K-307

Conseil de la navigation
Ib Winkel Smith

Le 18 juillet 1989.

CONSTRUCTION D'UNE VOIE DE COMMUNICATION SUR LE GRAND-BELT ET PASSAGE
DES TRANSPORTS DE GRANDES DIMENSIONS DANS LES DÉTROITS DANOIS

Les représentants des milieux industriels finlandais, ayant suivi l'évolution du projet de construction d'un pont fixe sur le Grand-Belt, se sont adressés à nos services pour s'enquérir des dimensions maximales des transports maritimes dans les détroits danois dans le cas où le pont envisagé aurait les dimensions prévues.

Le gabarit minimum à prévoir pour les transports de grandes dimensions, par exemple les plates-formes de forage pétrolier, est le suivant :

- profondeur: 15 m
- hauteur libre: 150 m
- largeur libre: 200 m.

Nous croyons savoir que les transports au gabarit ci-dessus seront rendus impossibles par le nouveau pont. Si tel est bien le cas, nous souhaiterions recevoir des informations sur les autres itinéraires qui pourraient éventuellement être empruntés.

Dans l'attente de votre réponse aux questions posées ci-dessus, nous vous prions d'agréer, etc.

Le secrétaire
du service des relations commerciales,
(Signé) Clas-Erik JUTHAS.

Annex 5

**LETTER FROM THE DANISH MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS TO THE FINNISH
EMBASSY IN COPENHAGEN OF 29 AUGUST 1989**

(Unofficial translation)

Commercial Secretary,
Clas-Erik Juthas,
Embassy of Finland,
Esplanaden 46,
1263 Copenhagen.

29 August 1989.

With reference to your letter of 18 August *[sic]* 1989 addressed to the Danish Board of Navigation concerning the bridge over the Great Belt I can following agreement with the Board and the A/S Storebaeltsforbindelsen inform you that the clearance of the planned bridge is not going to permit the passage of structures measuring 150 metres in height. Such structures could, however, use the alternative route of Oeresund insofar as their depth does not exceed 8 metres under sea-level. According to Storebaeltsforbindelsen 8 metres is the normal depth of e.g. drilling-platforms being towed.

According to A/S Storebaeltsforbindelsen drilling-platforms, jacks and other high structures on them, can usually be partly dismantled (lowered) for transportation, which is often done for safety reasons on the open sea, and this would, furthermore, permit the free passage of the construction under the Great Belt bridge.

Yours truly,
(Signed) Povl THESTRUP.

Annexe 5

LETTRE DU 29 AOÛT 1989
ADRESSÉE À L'AMBASSADE DE FINLANDE À COPENHAGUE
PAR LE MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES DU DANEMARK

(Traduction non officielle)

Monsieur Clas-Erik Juthas,
Secrétaire commercial,
Ambassade de Finlande,
Esplanaden 46,
1263 Copenhague.

Le 29 août 1989.

Me référant à la lettre que vous avez adressée le 18 août *[sic]* 1989 au conseil danois de la navigation à propos du pont sur le Grand-Belt, je suis en mesure, ayant pris l'avis du conseil et de la société A/S Storebaeltsforbindelsen, de vous informer que le passage laissé libre par le pont envisagé ne permettra pas le transit de structures mesurant 150 mètres de haut. Ces structures pourraient cependant emprunter l'autre itinéraire, qui passe par l'Oeresund, à condition que leur tirant d'eau ne soit pas supérieur à 8 mètres. Selon la Storebaeltsforbindelsen, l'enfoncement normal des plates-formes de forage en remorque est de 8 mètres.

Selon la A/S Storebaeltsforbindelsen, les plates-formes de forage, supports et autres structures qui y sont érigés peuvent en général être partiellement démontés (abaissés) pour le transport, comme cela se pratique souvent pour des raisons de sécurité en haute mer; cette solution permettrait aux structures de ce genre de passer librement sous le pont du Grand-Belt.

Je vous prie d'agréer, etc.

(Signé) Povl THESTRUP.

Annex 6

LETTER FROM THE PRIME MINISTER OF FINLAND, MR. HARRI HOLKERI, OF
6 FEBRUARY 1991 TO THE PRIME MINISTER OF DENMARK, MR. POUL SCHLÜTER

(Unofficial translation)

Helsinki, 6 February 1991.

Dear Poul,

I am turning to you in an urgent matter. As you probably know, Finnish and Danish authorities have in various contexts discussed the issue of building a fixed traffic connection over the Great Belt. What is problematic in the context is that the bridge would close the traffic for oil drilling units built in Finland for export. Since the early 1970s more than ten such units, including several oil-detecting craft have used the Great Belt as the only possible passage from the Baltic Sea to world oceans.

No progress has been made in the discussions. The Danish authorities have not wanted to discuss any alternative solution, but have insisted on the strictly legalistic argument that oil drilling units are not ships and therefore do not have the right to free passage. Consequently Denmark does not find that it in any way need consider Finnish interests in this matter. Our viewpoint is that international law guarantees free and unhampered passage to all such rigs and vessels.

The Danish authorities have, furthermore, suggested that it is technically impossible to accommodate the Finnish claims.

This is difficult for us to accept in the absence of any technical or economic data whatever on potential alternatives to the current plans.

Parallel with our discussions the bridge project is coming closer to a point where it is too late to influence the plans.

It is very much in Finland's economic and industrial interest to secure the continued operation of one of its major sectors in the shipyard industry. We cannot accept that its competitiveness be radically reduced through a restriction of the right to innocent passage through the Great Belt. We are of the opinion that there must be other solutions which would take into account our interests while satisfying the legitimate requirements of road and rail traffic.

For the Finnish Government it would be important to know as soon as possible whether there is any real possibility of satisfying the Finnish claims in accordance with the technical data at the disposal of the Danish authorities. This would presuppose that the negotiations be given sufficient mandate and the bridge project postponed for the duration of the negotiations. Thus a situation could be avoided where the question could only be settled by recourse to international jurisdiction.

Annexe 6

LETTRE DU 6 FÉVRIER 1991
ADRESSÉE AU PREMIER MINISTRE DU DANEMARK, M. POUL SCHLÖTER,
PAR LE PREMIER MINISTRE DE LA FINLANDE, M. HARRI HOLKERI

(Traduction non officielle)

Helsinki, le 6 février 1991.

Cher Poul,

Je m'adresse à vous dans une affaire urgente. Vous n'ignorez probablement pas que les autorités de la Finlande et du Danemark ont examiné dans divers contextes la question de la construction, sur le Grand-Belt, d'une liaison fixe de transport terrestre. Dans l'affaire que je vous sou mets, le problème est que ce pont fermerait le passage aux unités de forage pétrolier en mer qui sont construites par la Finlande pour être exportées. Depuis le début des années soixante-dix, plus d'une dizaine de ces unités, dont plusieurs destinées à la prospection, ont emprunté le Grand-Belt, seule voie de passage possible entre la Baltique et le reste des océans.

Les discussions n'ont pas avancé. Les autorités danoises n'ont pas voulu examiner de solution de remplacement, insistant au contraire sur l'argument strictement légaliste selon lequel ces unités de forage ne sont pas des navires et n'ont donc pas le droit de libre passage. En conséquence, le Danemark ne s'estime aucunement dans l'obligation de tenir compte des intérêts finlandais dans cette affaire. Notre point de vue est que le droit international garantit le libre passage sans entrave de toutes les plates-formes et de tous les navires de ce type.

Les autorités danoises ont, en outre, laissé entendre qu'il était impossible d'un point de vue technique de donner satisfaction aux demandes de la Finlande.

Il nous est difficile de l'admettre en l'absence de toute donnée technique ou économique sur les solutions de rechange possibles aux plans actuels.

Pendant que se déroulent nos discussions, le projet se rapproche d'un point où il sera trop tard pour modifier les plans.

La Finlande a le plus grand intérêt économique et industriel à garantir l'existence de l'un des principaux secteurs de son industrie navale. Nous ne pouvons pas admettre que les capacités de concurrence de ce secteur soient radicalement réduites par une restriction du droit de passage inoffensif par le Grand-Belt. Nous sommes d'avis qu'il doit exister d'autres solutions qui tiennent compte de nos intérêts tout en répondant aux exigences légitimes du trafic routier et ferroviaire.

Il est important pour le Gouvernement finlandais de savoir dès que possible s'il existe une possibilité réelle de répondre aux demandes de la Finlande d'une manière compatible avec les données techniques dont disposent les autorités danoises. Cela supposerait qu'un objectif suffisant soit assigné aux négociations et que la mise en œuvre du projet de pont soit différée pendant la durée de celles-ci. Il serait ainsi possible d'éviter une situation dans laquelle la question pourrait seulement être réglée par un recours à une juridiction internationale.

J'espère que nous pourrons trouver une solution compatible avec la tradition d'excellentes relations qui existe entre nos deux pays.

Je vous prie d'agréer, etc.

(Signé) Harri HOLKERI.

Annex 7

LETTER FROM THE PRIME MINISTER OF DENMARK, MR. POUL SCHLÖTER, OF
20 FEBRUARY 1991 TO THE PRIME MINISTER OF FINLAND, MR. HARRI HOLKERI

(Unofficial translation)

Copenhagen, 20 February 1991.

Dear Harri,

I have received your letter explaining the Finnish viewpoint on the right to innocent passage through the Great Belt in relation to building a fixed link over it.

It is obviously true that assembled Finnish oil rigs will not be able to pass under the East Bridge with clearance in the accepted project being 65 metres.

Preparing the project has included thorough studies of international law as well as factual and technical aspects. We in Denmark have, for the very reason of fulfilling our obligations under international law, made great efforts not to disrupt passage of ships and to change traffic conditions as little as possible. Consequently, we have opted for a rather expensive solution, purely out of consideration for navigation.

I do not consider, however, that our obligations under international law extend further than ships, and this has been the firm basis of our negotiations both in relation to earlier projects and the current one.

You describe the matter as urgent for Finland, but nevertheless confirm that the mode of transport in question has been taking place since the early 70s. Denmark has endeavoured to keep the international community up to date on its plans, and as you know, we informed all heads of mission accredited to Copenhagen already in 1977 of the then current project (clearance 62 metres). To my knowledge Finland did not react at that time, but it was nevertheless found that the planned clearance was not sufficient for the biggest ships. This problem has been remedied in the current project.

The subsequent notification, in 1987, which introduced the tunnel alternative, met with no response. It was only in the summer of 1989, when the current project had been decided upon, that Finland expressed any grievance over the matter.

Your wish that work on the bridge be suspended at this advanced stage of the project seems to me quite an unreasonable demand on Denmark.

I am quite convinced that Denmark is not overstepping any obligation under international law by building the bridge. This conviction has, as already mentioned, been the basis of the current as well as previous projects.

We have nevertheless seriously considered other aspects as well. The long-standing friendly relations between our countries, which we both value inestimably, has caused us to undertake extensive last-minute investigations to see if

Annexe 7

LETTRE DU 20 FÉVRIER 1991
 ADRESSÉE AU PREMIER MINISTRE DE LA FINLANDE, M. HARRI HOLKERI,
 PAR LE PREMIER MINISTRE DU DANEMARK, M. POUL SCHLÜTER

(Traduction non officielle)

Copenhague, le 20 février 1991.

Cher Harri,

J'ai bien reçu votre lettre exposant le point de vue de la Finlande sur le droit de passage inoffensif par le Grand-Belt à l'occasion de la construction d'une liaison fixe qui le traverse.

Il est évident que les plates-formes finlandaises, une fois montées, ne pourront pas passer sous le pont est, la hauteur maximale retenue sous le pont étant de 65 mètres.

L'élaboration de ce projet a donné lieu à des études approfondies du droit international ainsi que des aspects concrets et techniques. Afin même de s'acquitter de ses obligations en droit international, le Danemark n'a ménagé aucun effort pour ne pas gêner le passage des navires et pour modifier aussi peu que possible les transports. En conséquence, nous avons opté pour une solution assez coûteuse par pur égard pour la navigation.

Je ne pense pas cependant que les obligations que nous impose le droit international concernent autre chose que les navires et c'est sur cette conviction qu'ont reposé nos négociations relatives tant aux projets antérieurs qu'au projet actuel.

Vous dites que la question est urgente pour la Finlande et confirmez cependant que le mode de transport en question existe depuis le début des années soixante-dix. Le Danemark s'est efforcé de tenir la communauté internationale informée de ses plans et vous n'êtes pas sans savoir que, dès 1977, nous avons communiqué le projet de l'époque, qui prévoyait une hauteur navigable de 62 mètres, à tous les chefs de mission accrédités à Copenhague. A ma connaissance, la Finlande n'a pas réagi à cette époque; quoi qu'il en soit, il est apparu que la hauteur navigable prévue ne suffisait pas pour les très grands navires. Le projet actuel a résolu ce problème.

La notification suivante, en 1987, proposait la solution du tunnel et n'a pas suscité de réaction. C'est seulement en été de 1989, lorsqu'il a été décidé de retenir le projet actuel, que la Finlande a formulé des plaintes.

En demandant que nous suspendions les travaux de construction du pont à ce stade avancé du projet, il me semble que vous exigez beaucoup trop du Danemark.

Je suis parfaitement convaincu que le Danemark, en construisant ce pont, n'enfreint aucune obligation de droit international. Comme je l'ai déjà dit, cette conviction a été à la base du projet actuel comme des projets précédents.

Néanmoins, nous avons examiné sérieusement d'autres aspects. Les relations amicales qui existent depuis longtemps entre nos deux pays et auxquelles nous accordons une valeur inestimable nous ont incités à de vastes

a technical solution could not be found to satisfy both parties, although we did not consider ourselves under any legal obligation to do so.

That this was to no avail I am the first to regret, but the conclusion on our part is that there can be no question of modifying, let alone considering another alternative to the project at this advanced stage.

It goes without saying that Denmark does not want to obstruct Finnish industry. On the other hand it is hardly reasonable that Denmark should be prevented from realizing a major national project for the sake of rather limited transports of which there according to your own words have been just over ten in two decades. During the negotiations the Finns have consistently refuted the possibility of a final assembly of the oil rigs only after their passage through the Great Belt and insisted that this would reduce their competitiveness, a fact which you even mention in your letter.

We have not, however, received any documentation to that effect, and in fact, experts in Denmark are of the opinion that final assembly of the ultimate sections of the legs only after passage through the Great Belt would not entail such additional costs as to seriously reduce competitiveness. I am sorry to say that we are of the impression that Finland expects Denmark to unilaterally present technical solutions and modifications.

Against this background I trust you will understand that I cannot accept as reasonable that Denmark forfeit the vital national interests connected with the implementation of the Great Belt project. We are of the view that we have fulfilled our legal obligations and have done our best to be as accommodating as possible.

Yours sincerely,
(Signed) Poul SCHLÜTER.

enquêtes de dernière minute afin de rechercher une éventuelle solution technique qui pourrait satisfaire les deux parties. Pourtant, nous ne nous considérons pas obligés de le faire.

Ces enquêtes n'ont donné aucun résultat et je suis le premier à le regretter, mais nous devons en conclure qu'il ne peut être question de modifier le projet à ce stade avancé, encore moins d'envisager une autre solution.

Il va sans dire que le Danemark n'a nullement l'intention de gêner l'industrie finlandaise. En revanche, il n'est guère justifié d'empêcher le Danemark de mener à bien un projet national de grande envergure afin de permettre des transports assez limités qui, selon ce que vous-même avez déclaré, n'ont guère dépassé la dizaine en deux décennies. Au cours des négociations, les Finlandais ont toujours affirmé qu'il n'était pas possible de procéder au montage final des plates-formes pétrolières après seulement qu'elles ont franchi le Grand-Belt et qu'une telle façon de procéder réduirait leur capacité de concurrence, ce que vous-même avez mentionné d'ailleurs dans votre lettre.

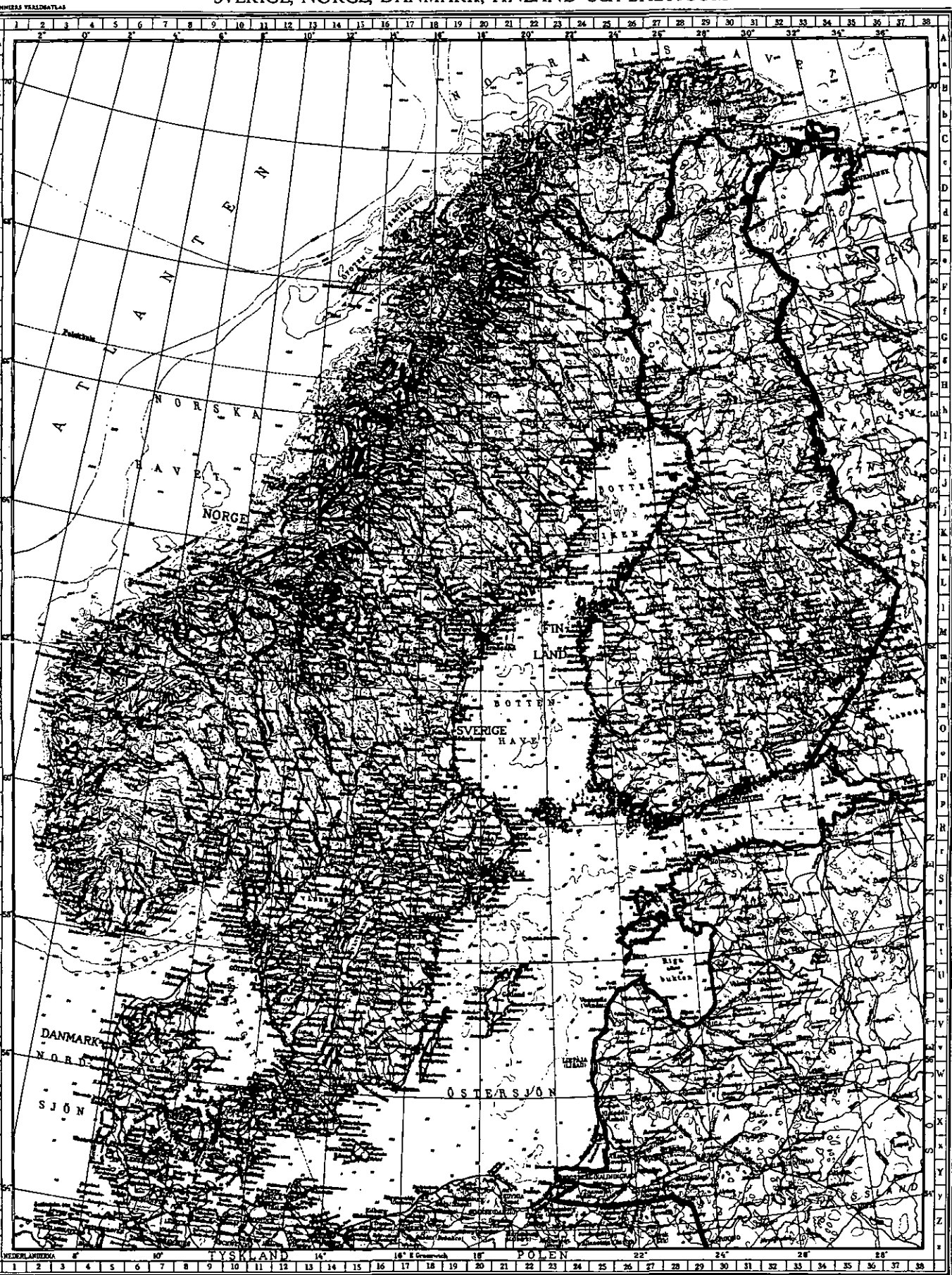
Cependant, nous n'avons reçu aucune documentation dans ce sens et, en fait, les experts danois sont d'avis que procéder au montage final des dernières sections des piliers après que les plates-formes ont franchi le Grand-Belt n'augmenterait pas les coûts au point de réduire gravement vos capacités de concurrence. Nous avons l'impression, je regrette de le dire, que la Finlande attend du Danemark qu'il propose unilatéralement des solutions et des modifications techniques.

Dans ces conditions, vous comprendrez je l'espère qu'il m'est impossible de trouver raisonnable que le Danemark renonce aux intérêts vitaux que représente pour lui la mise en œuvre du projet du Grand-Belt. Nous sommes d'avis que nous nous sommes acquittés des obligations que nous impose le droit et que nous nous sommes montrés aussi conciliants qu'il était possible.

Je vous prie d'agréer, etc.

(Signé) Poul SCHLÜTER.

SVERIGE, NORGE, DANMARK, FINLAND OCH BALTICUM



COPYRIGHT 1914 BY ALBERT ROHMANN PUBLISHERS

1 : 5 000 000 (1 cm = 40 km)

Annex 9

MAP OF THE TERRITORIAL WATERS OF DENMARK

[See facing page]

Source: Seachart "Danmark med omgivende farvande", scale 1:850 000, Identification Code F, published by Kort- Og Matrikelstyrelsen, Denmark.

Annexe 9

CARTE DES EAUX TERRITORIALES DU DANEMARK

[Voir page ci-contre]

Source: Carte marine « Danmark med omgivende farvande », échelle 1/850 000, publiée sous la lettre F par Kort- Og Matrikelstyrelsen, Danemark.

Légende

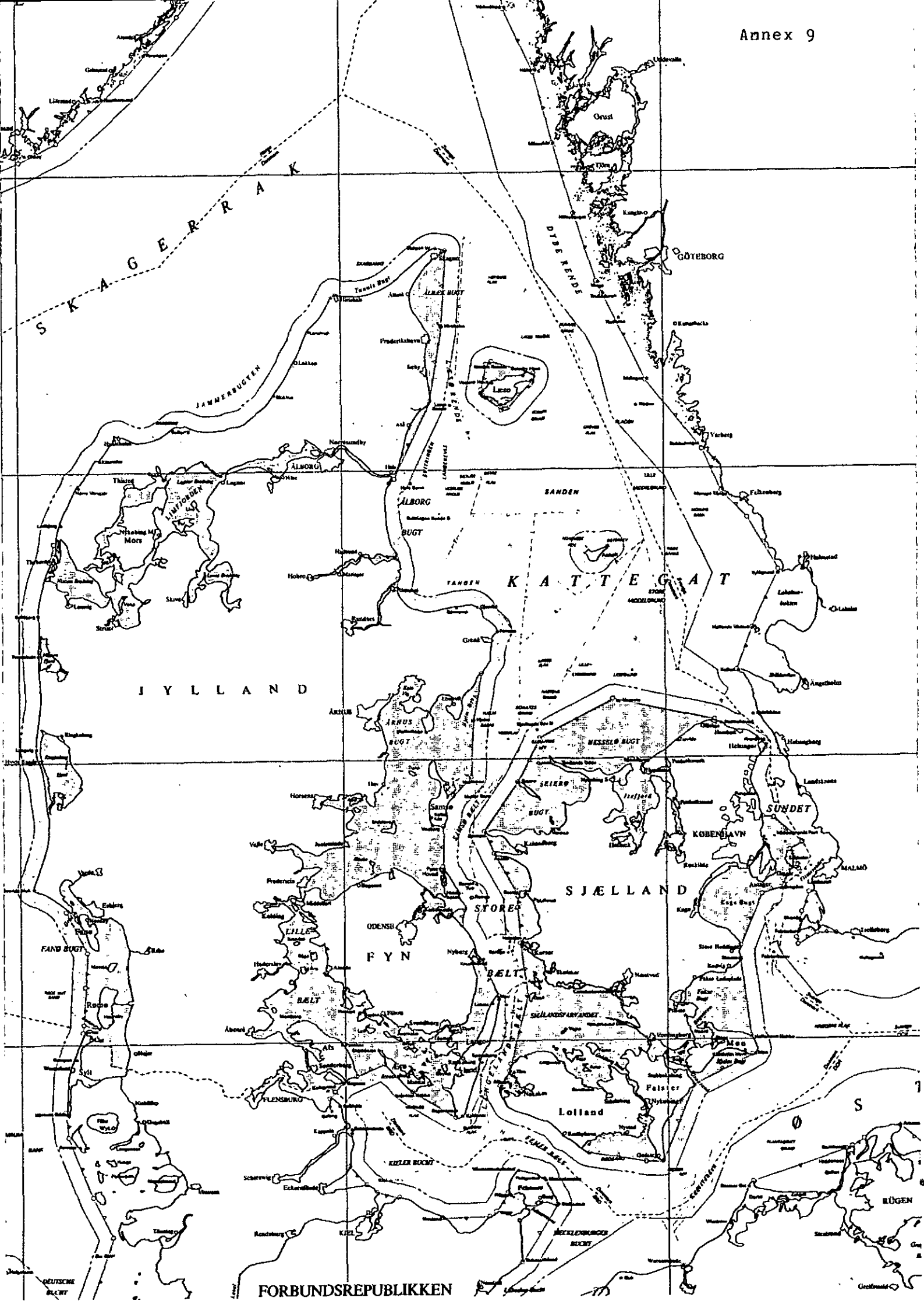
- Rose foncé: eaux intérieures
- Rose clair: mer territoriale
- Blanc: haute mer

- △ Limite des eaux intérieures
- + + + — Limite extérieure de la mer territoriale
- - - + + - - Frontière maritime internationale

Explanation of symbols used:

- Dark pink: internal waters
- Light pink: territorial sea
- White: high seas

- △ Limit of internal waters
- + + + — Outer limit of territorial sea
- - - + + - - International maritime boundary



Annex 10

**MAP SHOWING THE "ROUTE T"
AND THE IMO ADOPTED TRAFFIC SEPARATION SCHEME
THROUGH AND IN THE GREAT BELT**

[See facing page]

Source: Sailing Directions (Enroute) — for the Baltic Sea (Southern Part), 5th ed., 1989, Pub. 194, published by the Defense Mapping Agency, United States of America.

Annexe 10

**CARTE DE LA «ROUTE T»
ET DES VOIES DE NAVIGATIONS SÉPARÉES
ADOPTÉES PAR L'OMI POUR LE GRAND-BELT**

[Voir page ci-contre]

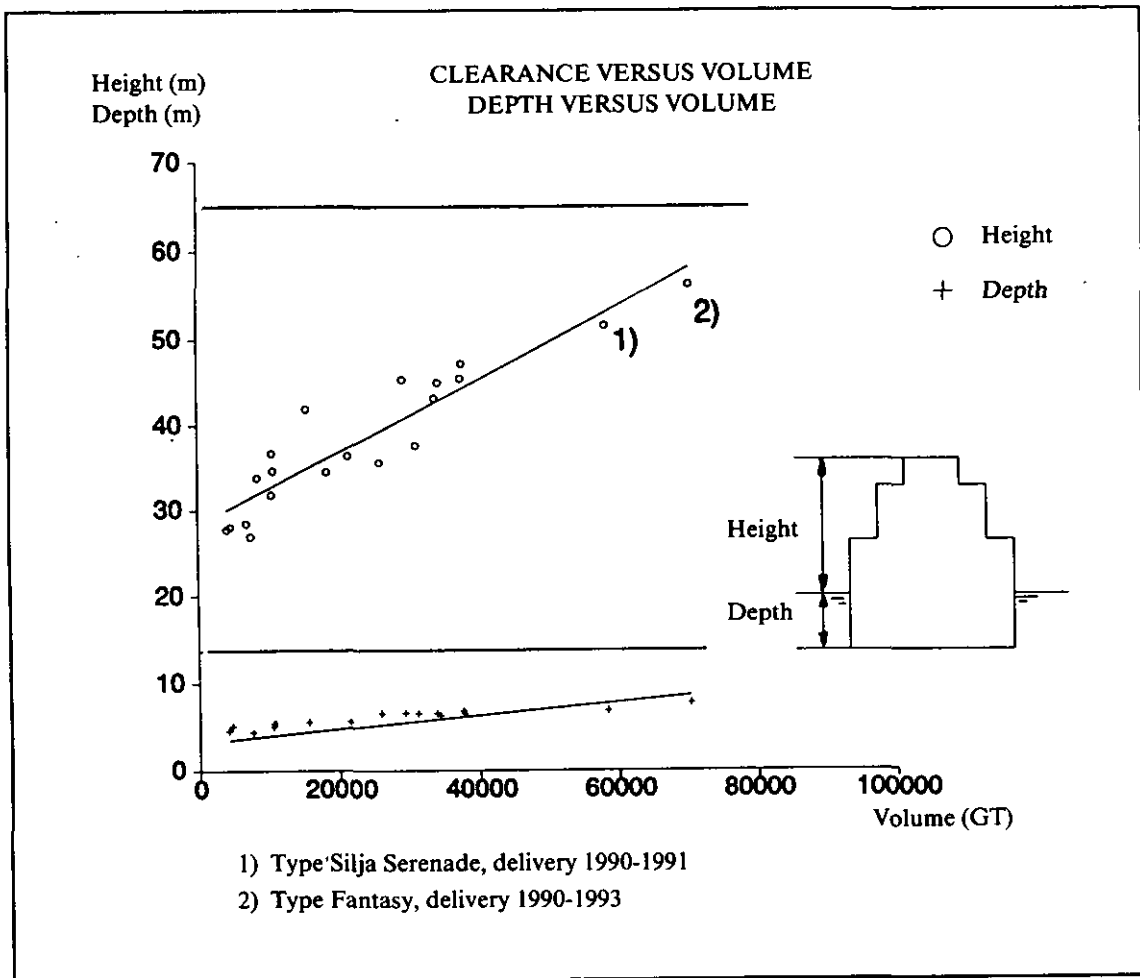
Source: Sailing Directions (Enroute) — for the Baltic Sea (Southern Part), 5^e éd., 1989, Pub. 194, publié par Defense Mapping Agency, Etats-Unis d'Amérique.

SECTOR 2. STORE BAELT — SECTEUR 2. GRAND-BELT



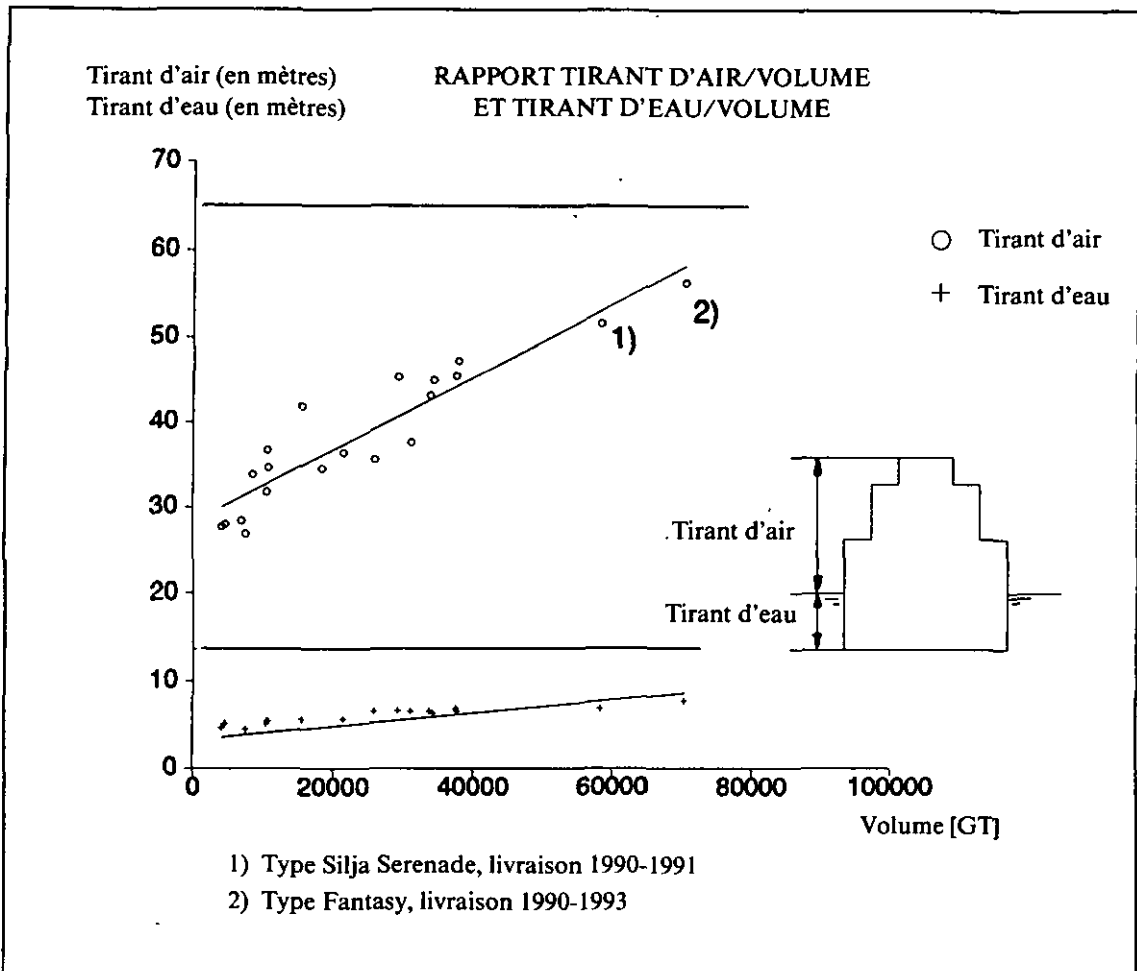
Annex 11

CHART INDICATING THE HEIGHT OF PASSENGER SHIPS RECENTLY CONSTRUCTED IN FINLAND



Annexe 11

GRAPHIQUE INDIQUANT LE GABARIT DES PAQUEBOTS
CONSTRUITS RÉCEMMENT EN FINLANDE



Annex 12

BROCHURE OF THE GREAT BELT PROJECT ("STOREBÆLT")

[Illustrations not reproduced]

Storebælt

For many years Danish engineers and architects have been renowned for their design of beautiful bridges all over the world.

Denmark has now started work on building the largest bridge and tunnel project ever in the country's history: The Fixed Link across the Great Belt.

The Great Belt

The Great Belt — and the Cattegat — divide Denmark into equal halves in terms of population: On Zealand and Lolland-Falster live 2.5 million people, while another 2.5 million live on Funen and Jutland.

For the last two centuries there has been a permanent ferry service across the Great Belt, originally operated by the Postal Service. In 1883 DSB (Danish State Railways) took over the operation of the ferries. Today approx. 7,000 cars and 1,000 lorries per day make the crossing by car ferry. The railway ferries transport approx. 10,000 passengers and almost 6,000 tonnes of goods per day.

The island of Sprogø lies in the middle of the Great Belt. The island covers an area of 40 ha — and has two inhabitants. A 20-metre high lighthouse is located at the highest point of the island, 24 metres above sea level. In former times the lighthouse guided navigators across or through the Belt.

Excavations which have taken place in connection with the construction of the Great Belt Link indicate civilization and sea traffic 6-7,000 years ago.

The Fixed Link across the Great Belt

The Fixed Link across the Great Belt consists of:

A 6.6 kilometre bridge extending from Knudshoved on Funen and along an embankment west of Sprogø. The navigational clearance of the bridge is 18 metres above sea level. The bridge will carry both trains and cars.

The motorway and the railway will cross Sprogø and then separate, continuing on two embankments extending from the north-eastern part of the island. The railway descends into two eight-kilometre tunnels under the Eastern Channel. The tunnels will be bored between 10 and 40 metres below the seabed and end at Halsskov Point on Zealand.

The motorway extends from Sprogø to Zealand on an elevated bridge, which will be around 6.8 kilometres long. The navigational clearance of the bridge will be 65 metres above sea level.

The railway link will be built first and is expected to be completed in 1993. The motorway link is expected to be completed in 1996.

Annexe 12

BROCHURE SUR LE PROJET DU GRAND-BELT (« STOREBÆLT »)

[Illustrations non reproduites]

Storebælt

Depuis des années, les ingénieurs et les architectes danois se sont fait une réputation de constructeurs de superbes ponts partout dans le monde.

Le Danemark a maintenant entrepris le plus grand projet de l'histoire du pays qui associe un pont et un tunnel: la liaison fixe à travers le Grand-Belt.

Le Grand-Belt

Le Grand-Belt — et le Cattégat — divise le Danemark en deux parties peuplées également, chacune de 2,5 millions d'habitants: Sjaelland et Lolland-Falster d'une part et Fionie et Jutland d'autre part.

Depuis deux siècles, des bacs assurent en permanence le transport à travers le Grand-Belt. Ce service était initialement assuré par les postes mais, en 1883, il a été repris par les chemins de fer danois (DSB). Actuellement, les bacs font traverser le Grand-Belt, chaque jour, à environ 7000 voitures et 1000 camions et d'autres bacs réservés aux transports ferroviaires acheminent quotidiennement 10 000 voyageurs et près de 6000 tonnes de marchandises.

L'île de Sprogø est située au milieu du Grand-Belt; elle a une superficie de 40 hectares — et deux habitants. Un phare de 20 mètres de haut a été construit en son point le plus élevé, à 24 mètres au-dessus du niveau de la mer. Il guidait autrefois les navires qui traversaient ou empruntaient le Grand-Belt.

Au cours des travaux de construction de la liaison fixe, des fouilles ont mis au jour des vestiges de civilisation et de transports maritimes remontant à 6000 ou 7000 ans.

La liaison fixe à travers le Grand-Belt

La liaison fixe à travers le Grand-Belt est assurée par :

Un pont de 6,6 kilomètres qui part de Knudshoved, en Fionie, et atterrit le long d'une digue à l'ouest de Sprogø. La hauteur navigable sous ce pont sera de 18 mètres. Il pourra être emprunté par les trains et les automobiles.

L'autoroute et les voies ferrées traverseront Sprogø puis se sépareront, continuant sur deux digues à partir du nord-est de l'île. Le rail s'enfoncera dans deux tunnels de 8 kilomètres passant sous le chenal Est. Ces tunnels seront creusés à une profondeur allant de 10 à 40 mètres en dessous du lit de la mer et aboutiront à Halsskov Point, en Sjaelland.

L'autoroute reliera Sprogø à la Sjaelland par un pont de grande hauteur d'environ 6,8 kilomètres de long. La hauteur navigable sous le pont sera de 65 mètres.

La liaison ferroviaire, qui sera construite en premier, devrait être achevée en 1993. L'autoroute devrait être terminée en 1996.

Paid for by users

When it is completed, the Great Belt Link will be paid for by the people who use it. A toll charge will be levied for crossing the Link.

The total construction budget in 1988 prices amounts to DKK 17.85 billion. The construction will be financed by loans raised by Great Belt A.S. in Denmark and abroad on ordinary business terms.

Great Belt A.S. will begin to pay interest and instalments on the loans when revenue begins to come from DSB in 1993, and from motorists in 1996.

It has been stipulated by law that DSB will pay for its share of the Fixed Link, i.e. the railway, over a 30-year period. The motorists will pay a fixed charge corresponding to ferry prices in 1987, with deduction of a small amount for motorists' own costs of driving across the Belt.

The motorway section of the Fixed Link is expected to have been repaid around the year 2010.

East Tunnel

The two railway tunnels under the Great Belt's Eastern Channel will be bored by four large boring machines.

The four tunnel boring machines for the tunnel have a diameter of 8.7 metres. Two machines will bore from Halsskov Point and two from Sprogø. The basis for the boring work is two ramps which at the deepest point are approx. 25 metres below sea level.

The boring work is expected to last for around 15 months.

As the tunnel boring machines work through the subsoil they will line the tunnel tube with a total of around 60,000 concrete elements. When boring of the tunnel has been completed, railway-technical installations, tracks, signals, etc. will be built.

The tunnels will be built by contracting consortium MT Group, consisting of Danish Monberg & Thorsen A/S, French Campenon Bernard SA and SOGEA SA, West German Dyckerhoff & Widmann AG and American Kiewit Construction Co. Ltd.

DSB (Danish State Railways) has been awarded the order for the railway-technical and electrical installations for the entire Fixed Link.

West Bridge

The West Bridge between Funen and Sprogø will be 6.6 kilometres long and of concrete, extending from a ramp north of Knudshoved Ferry Port to a ramp west of Sprogø. The bridge will curve slightly towards the south. The navigational clearance around the middle of the Western Channel will be 18 metres.

The bridge will be of 63 spans, of which 51 will be 110 metres long and 12 will be 82 metres long. Each span will consist of two girders, a narrow one for the two railway tracks and a wide one for the four-lane motorway, plus two emergency lanes. The underside of the bridge girders will be curved.

The substructure of the bridge, consisting of caissons of varying height below and two approx. 19-metre pier shafts above, will be cast onshore, and then each element will be towed out into the Western Channel and brought into position in the bridge alignment.

Péage

Une fois la liaison du Grand-Belt achevée, ses usagers devront acquitter un droit de péage qui servira à payer les travaux.

En 1988, le devis du projet s'élevait à 17 milliards 850 millions de couronnes danoises. La construction sera financée par des emprunts émis par Great Belt A.S. au Danemark et à l'étranger, aux conditions habituelles du marché.

Great Belt A.S. commencera de rembourser intérêts et principal en 1993, grâce aux droits qui lui seront versés par DSB, et à partir de 1996, grâce aux droits de péage.

La loi prévoit que DSB remboursera sa part du coût de la liaison fixe, autrement dit le coût de la liaison ferroviaire, sur une période de trente ans. Les véhicules automobiles acquitteront un droit fixe correspondant au prix de transport par bac en 1987, déduction faite d'un petit montant correspondant aux frais qui restent à la charge de l'automobiliste qui fait la traversée.

Le remboursement de l'autoroute devrait être achevé vers 2010.

Tunnel est

Les deux tunnels ferroviaires situés sous le chenal Est du Grand-Belt seront creusés par 4 grandes excavatrices spécialisées, dites tunneliers.

Les 4 tunneliers qui seront mis en œuvre ont une section de 8,7 mètres. Deux d'entre eux partiront de Halsskov Point, les deux autres de Sprogø. La taille se fera sur deux rampes, dont le point le plus profond sera situé à environ 25 mètres en dessous du niveau de la mer.

Le percement devrait durer environ quinze mois.

Au fur et à mesure qu'ils progresseront, les tunneliers revêtiront l'intérieur du tunnel d'un coulage de béton composé de quelque 60 000 voussoirs. Une fois le tunnel creusé, on équipera la voie ferrée : rails, signalisation, etc.

Les tunnels seront construits par un consortium d'entrepreneurs, le groupe MT, composé de Monberg & Thorsen A/S (Danemark), Campenon Bernard SA et SOGEA SA (France), Dyckerhoff & Widmann AG (Allemagne) et Kiewit Construction Co. Ltd. (Etats-Unis).

Le matériel ferroviaire et la construction électrique ont été commandés aux chemins de fer danois DSB pour l'ensemble de l'ouvrage.

Pont ouest

Le pont ouest qui reliera la Fionie à Sprogø sera un ouvrage de béton long de 6,6 kilomètres de la rampe située au nord de l'embarcadere des ferry-boats de Knudshoved à l'autre rampe construite à l'ouest de Sprogø. Le pont fera une courbe l'orientant légèrement vers le sud. La hauteur libre, vers le milieu du chenal Ouest, sera de 18 mètres.

Le pont comptera 63 travées, soit 51 de 110 mètres et 12 de 82 mètres. Chacune d'elles se composera d'un double tablier, présentant une partie étroite pour les deux voies ferrées et une partie plus large pour l'autoroute à quatre voies, avec deux contre-voies de service. La face inférieure des travées sera cintrée.

L'infrastructure du pont, composée de caissons de hauteur variable et de deux piles d'environ 19 mètres érigées au-dessus, sera coulée à terre et chaque élément sera remorqué dans le chenal, puis mis en position dans l'axe de l'ouvrage.

The superstructure — 2 × 63 bridge spans — will be cast onshore like the bridge piers. Each span will be sailed out to the bridge alignment, lifted into position above a bridge pier and cast together with the preceding span.

For transportation and lifting operations a 65-metre high mobile giant crane, with bottom measurements of 94 × 65 metres, will be used. It can lift over 6,000 tonnes, corresponding to the weight of the road girders, which are the heaviest elements for the West Bridge. The consortium European Storebælt Group, ESG, will build the West Bridge.

On the Danish side the consortium consists of Danish firms of contractors Per Aarsleff A/S, Højgaard & Schultz A/S and C. G. Jensen A/S. The foreign partners are Dutch firm of contractors Ballast Nedam Group bv, British Taylor Woodrow Construction Ltd. and Swiss Losinger Ltd.

East Bridge

The motorway link between Sprogø and Zealand will be built as a suspension bridge with a free span of 1,600 to 1,700 metres between the two middle bridge piers. The East Bridge will thus be the bridge with the largest free span in the world.

The total length of the bridge will be 6.8 kilometres, of which the stretch from anchor block to anchor block is approx. 2.7 kilometres. The remaining approx. 4 kilometres, the connecting spans, will be designed with bridge piers of concrete and bridge spans of either steel or concrete.

Each anchor block will have the size of a soccer field and weigh approx. 250,000 tonnes. The pylons of the East Bridge will be approx. 260 metres high.

The contract for the construction of the East Bridge is expected to be concluded in the first half of 1991.

Sprogø

Approx. one fourth of Sprogø will be affected by the Great Belt Fixed Link, which will cross the north-western corner of the island, while the rest of the island, with its lighthouse, buildings, cliff and coastline, will be preserved.

Embankments will be built towards east and west from Sprogø.

Architects and landscape architects are working on adapting the construction to the surroundings on Zealand, Sprogø and Funen.

The environment

In the preparatory work for the Fixed Link across the Great Belt great emphasis has been placed on adapting the construction to the natural surroundings and to conditions in the Great Belt and the waters outside the Belt.

It has been proved that the construction will have no impact on the marine environment in the Cattegat and the Baltic, while the environment immediately surrounding the Great Belt Link will naturally be influenced.

In co-operation with authorities and experts Great Belt A.S. has endeavoured to reduce these influences as far as possible.

An environmental plan of action has been implemented which means that construction works and the completed construction will be monitored around the clock. This will control that environmental plans are realized and that the environmental impacts of the construction are documented.

La superstructure (deux fois 63 travées) sera coulée à terre, comme les piles. Chaque voussoir sera transporté par bateau jusqu'au chantier, hissé en position sur une pile et raccordé au voussoir précédent.

Pour les opérations de transport et de levage, on utilisera une grue géante mobile de 65 mètres de haut reposant sur une base de 94 × 65 mètres. Elle peut soulever plus de 6000 tonnes, ce qui correspond au poids des tronçons du tablier routier, pièces les plus lourdes. Le consortium European Storebælt Group (ESG) sera maître d'œuvre.

Du côté danois, le consortium regroupe les entrepreneurs danois Per Aarsleff A/S, Højgaard & Schultz A/S et C. G. Jensen A/S. Les partenaires étrangers sont les entreprises Ballast Nedam Group b.v. (Pays-Bas), Taylor Woodrow Construction Ltd. (Royaume-Uni) et Swiss Losinger Ltd. (Suisse).

Pont est

La voie routière entre Sprogø et la Sjælland passera sur un pont suspendu présentant une travée libre de 1600 à 1700 mètres entre les deux pylônes du milieu. Ce sera donc la plus grande portée du monde.

Au total, le pont mesurera 6,8 kilomètres de long, dont environ 2,7 kilomètres entre les massifs d'ancrage de la suspension. Le reste, soit environ 4 kilomètres de raccordement, sera composé de piles de béton et de travées d'acier ou de béton.

Chaque massif d'ancrage aura la taille d'un terrain de football et pèsera environ 250 000 tonnes. Les pylônes mesureront environ 260 mètres de hauteur.

Le contrat pour les travaux de construction devrait être adjugé pendant le premier semestre de 1991.

Sprogø

Le quart environ de l'île de Sprogø sera touché par la construction de la voie de communication du Grand-Belt, qui passera par le coin nord-ouest de l'île, mais le reste — le phare, les bâtiments, les falaises et le rivage — restera intact.

Des digues partiront de l'île en direction de l'est et de l'ouest.

Architectes et paysagistes travaillent actuellement pour assurer l'adaptation de l'ouvrage à l'environnement de la Sjælland, de l'île de Sprogø et de la Fionie.

L'environnement

Au cours des travaux préparatoires de la construction de la voie de communication du Grand-Belt, on s'est beaucoup soucié d'adapter la construction au milieu naturel et à l'environnement du Grand-Belt et de ses parages.

Il a été établi que les travaux n'auraient pas d'incidence sur le milieu marin du Cattégat et de la Baltique, mais il est inévitable que les abords immédiats de la voie de communication soient affectés.

La société Great Belt A.S. s'est efforcée, avec l'aide des autorités et des spécialistes, de réduire ces inconvénients dans toute la mesure du possible.

Un plan d'action écologique a été mis en œuvre. Ainsi, les travaux de construction et l'ouvrage terminé seront surveillés en continu. Cela permettra de contrôler le respect des plans d'aménagement écologique et de s'assurer que les conséquences des travaux sur le milieu naturel feront l'objet d'une étude.

Time Savings and Traffic

Both railway passengers and motorists will save time after the Fixed Link has replaced ferry services. The time saving for traffic inside Denmark's borders will be around 75 minutes when the Great Belt crossing is included in the route. Time and cost savings are expected to result in increased traffic across the Great Belt.

In 1996 13,000 cars will cross the Great Belt Link per day. For the sake of comparison, in 1987 on average 24,000 cars crossed the Little Belt Bridges, while 12,000 crossed the Svendborg Sound Bridge per day.

Employment

Great Belt A.S. expects that on average around 7,000 people will be employed from 1989 to 1995, when most of the construction work will take place. The figure covers those employed at Great Belt work sites and by sub-suppliers. The total labour demand in the construction period will be 50,000 man years.

Manpower consumption will peak in 1991-92 when work will be under way on all sections of the construction simultaneously.

Around 95 per cent of manpower is expected to be Danish.

Technical Data

The Fixed Link

Length: Around 18 km from the Nyborg coast to the Korsør coast. Two-track railway link, four-lane motorway link.

Travel time: Railway: 7 minutes. Motorway: 11 minutes.

Scheduled inauguration: Railway: Summer 1993. Motorway: Summer 1996.

The West Bridge

Combined motorway and railway bridge:

Length: 6.6 km

Navigational clearance: 18 m

51 bridge spans of 110 m

12 bridge spans of 82 m

Railway girder:

Width: 12 m

Height: 5 m at centre and 9 m above bridge piers

Weight: 4,000 tonnes

Road girder:

Width: 24 m

Height: 3 m at centre and 7 m above bridge piers

Weight: 6,000 tonnes

Construction volumes:

430,000 m³ of concrete, a little under half for the bridge piers and a little over half for the bridge spans. Around 65,000 tonnes of reinforcement steel.

Circulation et gain de temps

Que l'on voyage en voiture ou en train, le remplacement des services de bac par la liaison fixe représente un gain de temps appréciable. Pour le trafic intérieur du Danemark, il sera d'environ 75 minutes sur un trajet passant par le Grand-Belt. Cette économie de temps et d'argent devrait se traduire par l'intensification du trafic sur ce tronçon.

En 1996, 13 000 voitures emprunteront tous les jours la voie de communication sur le Grand-Belt. On peut rappeler à titre de comparaison que, en 1987, 24 000 voitures en moyenne empruntaient tous les jours les ponts du Petit-Belt et 12 000 celui du Svendborg Sund.

Emploi

La société Great Belt A.S. estime qu'elle offrira en moyenne 7000 emplois entre 1989 et 1995, c'est-à-dire pendant la phase principale des travaux. Ce chiffre comprend les personnes travaillant sur les chantiers et les sous-traitants. Les besoins en main-d'œuvre pour toute la période de la construction s'établissent à 50 000 années de travail.

C'est dans la période 1991-1992 que ces besoins seront le plus pressants, car c'est alors que tous les éléments de l'ouvrage seront mis en place simultanément.

On compte qu'environ 95 pour cent de la main-d'œuvre sera danoise.

Aspects techniques

La liaison fixe

Longueur: environ 18 km de Nyborg à Korsør. Chemin de fer à deux voies, autoroute à quatre voies.

Temps de trajet: en train, 7 minutes; en voiture, 11 minutes.

Ouverture prévue: chemin de fer, été 1993; autoroute, été 1996.

Pont ouest

Pont-route et pont-fer combinés:

Longueur: 6,6 km

Hauteur navigable: 18 m

51 travées de 110 m

12 travées de 82 m

Tablier ferroviaire:

Largeur: 12 m

Hauteur: 5 m au centre et 9 m au-dessus des piles

Poids: 4000 tonnes

Tablier routier:

Largeur: 24 m

Hauteur: 3 m au centre et 7 m au-dessus des piles

Poids: 6000 tonnes

Matériaux:

430 000 m³ de béton, soit un peu moins de la moitié pour les piles et un peu plus de la moitié pour les travées. Environ 65 000 tonnes de fer à béton.

The East Tunnel

Bored railway tunnel:

Length:

Whole tunnel: 8 km

Length of bored stretch: 7.4 km

Greatest track depth below water surface: 75 m

The tunnel will be bored between 10 and 40 m below the seabed.

The tunnel will consist of two tubes with an external diameter of 8.5 m and an internal diameter of 7.7 m. There is a distance of 16.5 m between the tunnel tubes.

The tunnel tubes are lined with around 60,000 prefabricated reinforced concrete elements. Each element is 40 cm thick and 1.65 m wide in the direction of boring.

Each tunnel ring consists of 6 elements of 7 tonnes and a seventh 2-tonne locking element.

Cross tunnels are located at 250 m intervals between the tunnel tubes.

The cross tunnels are lined with cast iron elements.

The tunnels are bored by four tunnel boring machines. Each with a diameter of 8.752 m.

A fully equipped tunnel boring machine is 220 m and weighs approx. 1,600 tonnes.

Construction quantities:

800,000 m³ of excavated materials

180,000 m³ of construction concrete

20,000 tonnes of reinforcement steel

1,500 tonnes of cast iron

Around 70 pct. of the tunnel will be bored in marl and the rest in Ice Age deposits (moraine clay).

The East Bridge

Elevated bridge — suspension bridge

Length: 6.8 km

Free span: 1,600-1,700 m

Side span: Approx. 540 m

Navigational clearance: 65 m

Length from anchor block to anchor block: 2,700 m

Connecting span: Approx. 4,000 metres

Number of connecting spans: 24-32, depending on whether the superstructure is built of steel or concrete.

Height pylons: Approx. 260 m.

Construction quantities:

Superstructure of steel: 30,000-90,000 tonnes

Superstructure of concrete: 0-100,000 m³

Substructure of concrete: 240,000-320,000 m³

Great Belt Exhibition Centres

Great Belt A.S. has established two exhibition centres near the construction sites at Knudshoved and Halsskov, where visitors can study the construction

*Tunnel est***Tunnel routier souterrain :****Longueur :**

Ensemble : 8 km

Section excavée : 7,4 km

Profondeur maximale par rapport à la surface de l'eau : 75 m

Le tunnel sera creusé entre 10 et 40 m sous le fond.

Il comportera deux galeries de 8,5 m de diamètre extérieur et de 7,7 m de diamètre intérieur. Elles seront distantes de 16,5 m.

Les galeries seront couvées avec quelque 60 000 voussoirs de béton armé préfabriqué. Chaque élément est épais de 40 cm et large de 1,65 m dans le sens de la progression.

Chaque annelure du tunnel se compose de six voussoirs de 7 tonnes et d'un septième élément de 2 tonnes formant clé.

Les tunnels transversaux relient les galeries principales tous les 250 m.

Ces tunnels transversaux sont couvés de voussoirs de fonte.

Les tunnels sont creusés par 4 tunneliers, d'une section de 8,752 m.

Un tunnelier entièrement équipé est un train de 220 m de long, qui pèse environ 1600 tonnes.

Matériaux :800 000 m³ de déblais ;180 000 m³ de béton ;

20 000 tonnes de fer à béton ;

1500 tonnes de fonte.

Le creusement se fera pour 70 pour cent dans des marnes et pour le reste dans des dépôts glaciaires (argiles morainiques).

*Pont est***Pont suspendu à grande hauteur :**

Longueur : 6,8 km

Travée centrale : 1600 à 1700 m de large

Travée latérale : environ 540 m

Hauteur navigable : 65 m

Distance d'ancrage à ancrage : 2700 m

Travées de raccordement : environ 4000 m

Nombre de travées de raccordement : de 24 à 32, selon le matériau (acier ou béton) choisi pour la superstructure.

Hauteur des pylônes : environ 260 m.

Matériau :

Superstructure d'acier : 30 000 à 90 000 tonnes

Superstructure de béton : 0 à 100 000 m³Infrastructure de béton : 240 000 à 320 000 m³**Centres d'exposition du Grand-Belt**

La société Great Belt A.S. a établi deux centres d'exposition près des chantiers de Knudshoved et Halsskov. Les visiteurs peuvent suivre l'évolution des

work as it progresses via models, film, video, etc. In connection with the exhibition centres a cafeteria has been opened.

In the winter season from September 1 to April 30 the centres are open daily from 12 noon to 7 pm. Closed on Mondays. In the summer season from May 1 to August 31 opening hours are 10 am. to 8 pm. Open every day.

Detailed information on group events, etc. may be obtained from the centres' administration in Halskov on telephone (+45) 58 35 01 00.

Great Belt A.S.

Aktieselskabet Storebæltsforbindelsen (Great Belt A.S.) is wholly owned by the Danish State.

The object of Great Belt A.S. is to design, construct and operate the Fixed Link across the Great Belt.

The company employs external consultants to a significant degree and engages the contractors to carry out the actual construction work on the different sections of the Link.

On completion of the construction project, Great Belt A.S. will maintain and operate the construction, which e.g. will involve collection of the bridge toll from motorists.

STOREBÆLT

A/S Storebæltsforbindelsen
Great Belt A.S.
Vester Søgade 10
DK-1601 Copenhagen V
Tel.: (+45) 33 93 52 00
(Company Reg. No. 158205)

travaux grâce à des maquettes, des films, des projections vidéo, etc. Une cafétéria a également été mise en service.

Pendant la saison d'hiver (1^{er} septembre-30 avril), les centres sont ouverts tous les jours, sauf le lundi, de 12 à 19 heures. Pendant la saison d'été (1^{er} mai-31 août), les heures d'ouverture sont de 10 heures à 20 heures, sept jours sur sept.

Pour plus amples renseignements sur les manifestations, etc., s'adresser à l'administration des centres à Halsskov: tél. (+ 45) 58 35 01 00.

Great Belt A.S.

La société Aktieselskabet Storebæltsforbindelsen (Great Belt A.S.) est une entreprise publique à 100 pour cent.

Elle a pour but de concevoir, construire et exploiter la liaison fixe sur le Grand-Belt.

Elle fait largement appel à des consultants de l'extérieur et engage les entrepreneurs qui procéderont aux travaux sur les différents tronçons de la liaison.

Une fois l'ouvrage achevé, Great Belt A.S. sera chargée de son entretien et de son exploitation, laquelle comprend la perception du droit de péage versé par les automobilistes.

STOREBÆLT

A/S Storebæltsforbindelsen
Great Belt A.S.
Vester Søgade 10
DK - 1601 Copenhague V
Tél. (+ 45) 33 93 52 00
(Numéro d'enregistrement: 158205)

Annex 13

ORDINANCE NO. 437 (1985) GOVERNING THE DELIMITATION OF THE TERRITORIAL SEA (EXTRACT)

DENMARK

[Original: English]

1. Ordinance No. 437 governing the Delimitation of the Territorial Sea^a

The breadth of the territorial sea, which consists of external and internal territorial waters, shall be measured according to the following provisions:

1. (1) The breadth of the external territorial sea shall extend from the parts of the sea which internally are limited by the lines set out in section 4 to the external parts of the sea of which the outer limit is the line every point of which is at a distance of 3 nautical miles (5,556 m) from the nearest point of the inner limit.

(2) The outer limits of the Danish customs area and fishing territory shall be as laid down specifically by law.

(3) With regard to the waters bordering on Sweden and Germany the outer limit of the external territorial sea must not exceed the sea borders and dividing lines for the territorial sea which are laid down in, respectively, the Declaration of 30 January 1932 between Denmark and Sweden concerning the delimitation of borders in the Sound, cf. Order No. 41 of 22 February 1932, and Order No. 497 of 21 December 1923 on the border between Denmark and Germany.

2. The internal territorial sea shall be the water areas such as harbours, harbour entrances, roadsteads, fjords, sounds and belts which are situated within the lines referred to in section 4.

3. The provisions of section 2, cf. section 4, shall not entail any restriction of the existing right of foreign ships to pass through the parts of the internal territorial sea in the Samsø Belt, Little Belt, Great Belt and Oresund which are normally used for such passage.

4. The baselines for measuring the breadth of the external territorial sea shall be, as stated below and marked on the attached chart, the low-water line of the coastline (at mean spring) or straight lines between the following points:

. . . *

^a Unofficial English text provided by the Permanent Mission of Denmark to the United Nations in a letter dated 24 October 1985. See also United Nations Legislative Series, ST/LEG/SER.B/15, pp. 71-76.

Illustrative map: Atlas of the Straight Baselines, part I, edited by B. Francalanci, D. Romanò and T. Scovazzi (Milan, Giuffrè, 1986), p. 45.

* Rest of Ordinance contains geographical co-ordinates, pp. 123-129, and has been omitted.

Source: The Law of the Sea, Baselines: National Legislation with Illustrative Maps, United Nations, New York, 1989, p. 122.

Annexe 13

DÉCRET N° 437 (1985) RELATIF À LA DÉLIMITATION
DE LA MER TERRITORIALE (EXTRAIT)

DANEMARK

[Original: anglais]

1. Décret n° 437 relatif à la délimitation de la mer territoriale ^a

La largeur de la mer territoriale, qui comprend les eaux territoriales extérieures et les eaux territoriales intérieures est mesurée comme suit :

1. 1) La largeur de la mer territoriale extérieure s'étend depuis les parties maritimes qui sont limitées à l'intérieur par les lignes décrites au paragraphe 4 jusqu'aux parties maximales extérieures dont la limite externe est la ligne formée par l'ensemble des points situés à une distance de 3 milles marins (5556 mètres) du point le plus proche de la limite interne.

2) Les limites externes de la zone douanière danoise et du territoire de pêche danois seront précisées par la législation.

3) En ce qui concerne les eaux qui bordent la Suède et l'Allemagne, la limite externe de la mer territoriale extérieure ne doit pas empiéter sur les frontières maritimes et les lignes de partage de la mer territoriale définies respectivement dans la déclaration du 30 janvier 1932 entre le Danemark et la Suède relative à la délimitation des frontières dans le Sund (cf. décret n° 41 du 22 février 1932), et dans le décret n° 497 du 21 décembre 1923 relatif à la frontière entre le Danemark et l'Allemagne.

2. La mer territoriale intérieure correspond aux étendues maritimes telles que les ports, les entrées de ports, les rades, les fjords, les détroits et les Belts situés en deçà des lignes visées au paragraphe 4.

3. Les dispositions du paragraphe 2 (voir par. 4) ne restreignent en rien le droit existant pour les navires étrangers de traverser les parties de la mer territoriale intérieure dans le Samsø Belt, le Petit Belt, le Grand-Belt et l'Oresund par lesquels ce passage a lieu normalement.

4. Les lignes de base qui servent à mesurer la largeur de la mer territoriale extérieure sont, comme il est indiqué ci-après et sur la carte jointe, la laisse de basse mer de la ligne côtière (à moyenne marée) ou les lignes droites entre les points suivants :

... *

^a Traduction non officielle en anglais communiquée par la mission permanente du Danemark auprès de l'Organisation des Nations Unies sous couvert d'une lettre en date du 24 octobre 1985. Consulter également dans la série législative des Nations Unies ST/LEG/SER.B/15, p. 71-76.

Carte: *Atlas of the Straight Baselines*, partie 1, publié sous la direction de B. Francalanci, D. Romanò et T. Scovazzi, Milan, Giuffrè, 1986, p. 45.

*) La suite du décret contient seulement des coordonnées géographiques (p. 123-129), et a été omise.

Source: *The Law of the Sea, Baselines: National Legislation with Illustrative Maps*, Nations Unies, New York, 1989, p. 122.

